

## Vers un Tribunal d'application des solutions (sans enquête ni jugement) ?

Par Jean Blairon

Le 15 février dernier la Belgique apprenait l'existence d'une catastrophe ferroviaire survenue sur son réseau. Pour beaucoup de personnes, c'est l'état de choc, l'hébétude, la cruelle nécessité du deuil inattendu, l'angoisse devant l'incertitude, la solidarité avec les collègues ou tout simplement avec ses semblables. Le temps devient suspendu, la souffrance ou la surprise le rendent flottant.

Pour les agents du champ médiatique, au contraire, c'est l'éprouvante course à la concurrence qui commence : obligation d'être à la hauteur de la chaîne voisine (dont les équipes sont plus que probablement proches sur les lieux de captation et d'émission), souci de se distinguer, recherche de l'exclusivité (du témoignage de survivants, de témoins...), voire du « scoop ».

Paul Virilio caractérise nos sociétés comme des sociétés de l'accident, dans la mesure où elles ne maîtrisent plus leur vitesse.

« Alors que le XXème siècle a été celui des grands exploits - le débarquement lunaire - et des grandes découvertes en physique comme en chimie, sans parler de l'informatique ou de la génétique, il paraît logique, hélas, que le XXIème siècle engrange à son tour la moisson de cette production masquée que constituent les sinistres les plus divers, *dans la mesure même où leur répétition devient un phénomène historique clairement repérable.* [...]

Ainsi, la reproduction sérielle des catastrophes les plus diverses est-elle devenue l'ombre portée des grandes découvertes, des grandes inventions techniques, et à moins d'accepter l'inacceptable, c'est-à-dire d'admettre que l'accident devienne automatique à son tour, l'urgence d'une « intelligence de la crise de l'intelligence » se fait jour en ce tout début du XXIème siècle - intelligence dont l'écologie est le symptôme clinique, en attendant demain une philosophie de l'eschatologie postindustrielle. »<sup>1</sup>

Pour les proches des victimes, l'accident est d'abord un accident du Temps : rupture brutale des liens, impossibilité de rapporter l'expérience à quelque chose de connu, brouillage complet de l'avenir.

Dans le domaine de la virtualisation de l'événement accidentel (son traitement médiatique), l'accident du Temps devient un accident de la vitesse : on « traite » l'événement avec une précipitation parfois indécente **qui est imposée par la logique marchande qui sévit dans le champ médiatique** ; désormais, dans ce champ **faire mieux, c'est avoir fait avant les autres.**

### Des dérives préoccupantes

Nous connaissons bien, malheureusement, ces accidents de la vitesse médiatique, dont un des exemples les plus célèbres a été l'organisation, le jour même de la parution du rapport de la Commission Dutroux, d'un débat en direct où une pléiade d'invités furent sommés de commenter un rapport...qu'ils ne pouvaient pas encore avoir lu. Comme si le recueil de la **prime émotion** valait bien plus que tous les commentaires réflexifs<sup>2</sup>.

1 P. Virilio, *Ce qui arrive*, Paris, Fondation Cartier pour l'art contemporain, 2002. Les caractères particuliers sont ceux de l'édition.

2. Dans cet ordre d'idées, nous publierons ultérieurement une analyse minutieuse du débat que « Matin Première » a organisé le lendemain de la catastrophe qui a frappé la ville de Liège au mois de janvier.



## Vers un Tribunal d'application des solutions (sans enquête ni jugement) ?

Avec l'accident de Buizingen, tout se passe comme s'il ne suffisait plus de faire commenter un rapport qui n'est encore lu par personne et comme s'il fallait que les médias **concluent un rapport qui n'est pas encore écrit**.

Sur le plateau du journal télévisé du 16 février, en effet, François de Brigode accueille des représentants de la SNCB et d'Infrabel, soient les deux sociétés responsables respectivement du matériel roulant et des infrastructures ferroviaires.

Le présentateur interroge frontalement Luc Lallemand en lui demandant si cette catastrophe aurait pu être évitée si la Belgique s'était dotée d'un système de freinage automatique lorsque le conducteur du train brûle un feu rouge (c'est une des hypothèses explicatives qui est avancée à ce moment ; il s'agit seulement à cette date d'une pure conjecture). Le responsable d'Infrabel répond « Oui ». En fin de journal, François de Brigode, conscient d'avoir « arraché » un « scoop » en direct, commente sa propre « réussite » en décrétant que cette réponse (cet aveu ?) sera d'une importance considérable pour l'enquête qui vient de débiter...

A y réfléchir quelque peu, cette affirmation hâtive est ahurissante : n'appartient-il pas aux responsables de l'enquête seuls de trier les éléments disponibles et d'accorder à certains d'entre eux, arguments à l'appui, une importance particulière ?

Le lendemain, la radio relaiera dans un premier temps le scoop comme il se doit : la chaîne publique « **n'a-t-elle pas fait l'événement** » ? Nous verrons qu'il s'agissait pourtant là d'une bévue, illustrant ce que peut être un « accident de la vitesse ».

En attendant tout se sera passé comme si les médias avaient quitté le domaine de l'investigation, qu'ils occupent parfois de bien curieuse façon, pour émettre un prononcé tenant lieu de jugement : c'est comme s'ils s'étaient instauré comme **unique Tribunal d'application des solutions** qu'il aurait fallu mettre en place : nous avons là un autre **accident du Temps** particulièrement dommageable, qui « enchaîne » « sans coup férir » (si ce n'est la destruction de la réalité) des « **il eût suffi** » **fébriles et des « il aurait fallu » fallacieux** : on juge à peu de frais le présent comme si le passé avait pu (dû) être le futur.

La course à l'audimat qui est imposée aux journalistes par la marchandisation de l'information semble de fait les conduire à chercher à dénoncer au plus vite, au plus fort, quitte à revenir à la pratique du lynchage expéditif.

Les « présentateurs vedettes » (puisque c'est ainsi qu'on les appelle) concourent-ils désormais pour le titre de « roi des procureurs » ?

## Des rectifications trop partielles

Les débats qui ont eu lieu le jour suivant, notamment en radio, ont permis de relativiser le point de vue en le contrebalançant par des raisonnements un peu différents<sup>3</sup>.

Soit ce dialogue entre le journaliste Arnaud Ruysen et le même Luc Lallemand dans l'émission *Matin première* :

3. La machine médiatique se sera tout de même emballée et la question de l'organisation illico d'une commission d'enquête parlementaire sera même posée par certains ! Il faudra que le Président du Parti Socialiste Elio Di Rupo en appelle à la décence et au respect des souffrances pour que la réalité redevienne tant bien que mal et un tant soit peu la réalité.



## Vers un Tribunal d'application des solutions (sans enquête ni jugement) ?

AR : D'accord ! Alors, Luc Lallemand, vous avez eu cette déclaration hier soir, qui est pas mal reprise un peu partout, aujourd'hui dans la presse. Cette déclaration au Journal Télévisé : oui, si les deux trains avaient été équipés d'un système de freinage automatique, le drame aurait pu être évité ? Pour vous c'est une certitude ?

LL : Non, absolument pas ! Ce que j'ai voulu dire... et je tiens à y apporter quelques nuances, quand je vois les commentaires qui en ont été faits aujourd'hui. Ce que j'ai clairement voulu dire, suite à mon explication sur le système de freinage automatique, c'est que si on installe un système de freinage comme celui-là, c'est évidemment pour améliorer globalement le niveau de sécurité. Ce n'est pas pour le maintenir équivalent ou le diminuer. Cela ne veut pas dire qu'automatiquement (et d'ailleurs le journaliste avait utilisé la formule au conditionnel aurait pu être évité... c'est évidemment impossible à dire aujourd'hui) Simplement ce j'ai voulu dire c'est que si on fait plus d'investissements pareils, c'est évidemment pour améliorer les systèmes d'aide à la conduite et pour essayer de réduire la probabilité que potentiellement, de tels incidents, puissent se reproduire.

AR : Mais donc pas de certitude ? Même si les deux trains avaient été équipés de ce système de freinage qui existe (par ailleurs on va y revenir à ce fameux système de freinage) peut-être que la catastrophe se serait produite de la même manière ?

LL : Ecoutez, avec des « si » je pense qu'on peut aller très loin. Je pense que ce n'est pas le moment de réfléchir à ce qui aurait pu se passer « si » et « si ».

Certains syndicalistes ont quant à eux mis en avant l'augmentation des cadences de travail, l'insuffisance de la formation, voire le coût des consultants en informatique [coût mis en balance avec l'insuffisance des investissements en sécurité]<sup>4</sup>.

(Gérard Gelmini) laissons s'il vous plaît, le temps aux enquêteurs, de faire leur boulot, pour voir quelles sont les causes de l'accident et ne pendons pas au pilori directement, quelqu'un, aujourd'hui. C'est la première des choses...

AR : Cela vous a gêné notamment, cette information sur le feu qui aurait été brûlé. Cela vous a gêné hier.

GG : Oui, oui... je trouve ça véritablement lamentable. S'il vous plaît qu'on ne désigne pas des coupables, d'autant plus qu'un accident est souvent une succession d'erreurs et pas le fait d'une seule erreur. Donc laissons s'il vous plaît, aux enquêteurs, le soin de faire leur boulot correctement. Sans pression.

(...)

Mais il s'agit de systèmes d'aide à la conduite, pas de conduite. La conduite, ce

4. Pendant le temps de réponse aux questions des auditeurs, les deux représentants syndicaux étaient seuls à l'antenne, les dirigeants ayant rejoint un conseil d'administration.



## Vers un Tribunal d'application des solutions (sans enquête ni jugement) ?

sont des hommes, des conducteurs qui l'assurent tous les jours. Et là nous avons des investissements importants à faire, dès aujourd'hui, parce qu'effectivement on a réduit le temps de formation permanente des conducteurs, on réduit leurs connaissances de l'engin, on les fait travailler, sur des heures productives, de plus en plus serrées, avec de moins en moins de temps mort, ils doivent courir pour faire des changements de ronde etc... et donc on est dans un rythme effréné, qui fait que finalement les conducteurs ont peut-être des difficultés, une charge psychosociale beaucoup trop élevée.

(Marc Heinen) Mais il y a encore deux autres aspects : c'est la pression qu'on fait porter sur les épaules des conducteurs, par ce qu'on appelle les séries... les séries, c'est la façon dont ils entrent en service et leurs prestations qui sont planifiées normalement, longtemps à l'avance...

AR : Cela veut dire quoi ? Je ne comprends pas tout fait bien... Donc les séries... c'est quoi... ce sont des accumulations de prestations ou c'est la façon dont elles sont organisées ?

MH : C'est ça... c'est la façon dont les prestations sont organisées. On sait que tel jour on commence à telle heure et on connaît le déroulement de sa série, pour une période déterminée. Et bien ces séries sont modifiées de plus en plus souvent, d'une part, et alors il y a un autre aspect aussi que je voulais mettre en avant. Le métier de conducteur est un métier extrêmement contraignant... on avait toujours dit, après Pécrot, qu'il fallait penser aussi à la fin de la carrière, pour les conducteurs et jusqu'à présent on n'a toujours rien vu venir, pour un aménagement un peu plus humain, de ces prestations, en fin de carrière.

Mais ces éléments nouveaux n'ont pas réellement conduit à un rééquilibrage complet du raisonnement de départ.

Pendant l'émission de *Matin Première*, la possibilité d'un tel rééquilibrage a été rapidement évacuée :

AR : Alors c'est un débat évidemment assez large. On comprend bien... sur lequel il faudra revenir.

Nous avons pourtant affaire à une forte controverse, qu'il eût été intéressant de reconstituer trait pour trait et de donner à comprendre aux auditeurs et aux téléspectateurs. Mais les « raisonnements larges » ont désormais peu de place sur les ondes.

La version du « procès médiatique » se centre en effet sur la solution technique supposée. Elle conduit à mettre en cause un retard dans l'investissement en sécurité (on opère des comparaisons avec les pays voisins pour fonder ce retard). On désigne des coupables (l'Europe et ses normes tardives en matière d'harmonisation pour les uns ; la SNCB pour les autres, qui n'eût pas dû attendre).

En filigrane, un autre raisonnement se dessine, qui met en cause les solutions managériales adoptées (scission de la SNCB en deux entreprises distinctes ; adoption d'une logique d'entreprise plus soucieuse de rentabilité que de service). Cette lecture conduit à mettre en cause la désorganisation du travail



## Vers un Tribunal d'application des solutions (sans enquête ni jugement) ?

(communication entre les entités ainsi scindées ; pression sur les travailleurs qui les pousse à la faute ; insuffisance de la formation ; manque de prise en compte des logiques pratiques « de terrain » au bénéfice de solutions technocratiques) – des comparaisons internationales, mais aussi historiques eussent été ici les bienvenues.

Il serait probablement nécessaire dans un tel raisonnement de relier les effets de la « libéralisation » avec l'insuffisance de prise en compte du « capital façonnier »<sup>5</sup> du personnel de la SNCB par le management : la logique du « métier » n'est pas nécessairement compatible avec la logique marchande ou en tout cas pas de façon automatique, ni d'ailleurs avec la logique technocratique. Les solutions abstraites, planifiées d'en haut, dans une logique instrumentale, cumulent leurs effets avec les problèmes causés par la marchandisation de l'activité.

La question de l'origine des choix se pose également : est-ce la tendance européenne à la « libéralisation » des services publics (la comparaison avec le secteur de l'énergie et la non réduction des coûts pourtant promise aurait été peut-être utile) qui a été déterminante ou la Belgique a-t-elle pris une part pro-active dans le mouvement ?

Il est vrai qu'une telle comparaison demanderait du temps et du recul, ainsi que le passage à un autre niveau de discours.

Luc Boltanski, en appelant la critique à se rendre capable de **mettre en cause la réalité de la réalité** met bien le doigt sur cette difficulté :

« La possibilité d'introduire du jeu dans la réalité dépendra aussi du degré auquel les acteurs pourront avoir accès à des dispositifs pratiques et à des outils cognitifs leur permettant de rompre leur isolement en rapprochant les situations, dont ils subissent les contraintes, de situations certes différentes, où se trouvent plongés des acteurs dotés de propriétés également différentes, mais avec lesquels une comparaison ou un rapprochement pourront être établis. »<sup>6</sup>

Pensons à ce sujet à ce que pourraient avoir à dire et à se dire à propos du management et de la tendance à la marchandisation les agents postiers, les agents bancaires de l'ancienne CGER, les enseignants, les travailleurs du Forem ou le personnel des soins de santé...

Il est aussi vrai que la mise en cause des conséquences fâcheuses de la logique managériale dominante, bras armé de l'hyper-capitalisme qui produit partout les dégâts que l'on sait, conduirait de toute évidence à interroger le bien-fondé de la privatisation des services publics, comme de la tendance à doter les logiques marchandes de toutes les vertus.

Est-ce qu'une telle interrogation serait possible dans une RTBF qui se définit elle-même comme une entreprise publique, et, le plus souvent, dans la bouche de ses plus hauts responsables, comme une entreprise tout court ?...

La censure n'est-elle pas le plus souvent inconsciente ?

5. Nous avons appelé « capital façonnier » les connaissances, modes d'organisation, attitudes, relations construites en situation par le collectif des travailleurs ; ce capital façonnier constitue une richesse centrale pour le processus de production (notamment en termes d'efficacité), richesse toutefois non reconnue (pour être mieux exploitée et contrôlée). Cfr J. Blairon et J. Fastrès, « La révolution que nous attendons... », in [www.intermag.be](http://www.intermag.be), [http://www.intermag.be/index.php?option=com\\_content&task=view&id=192&Itemid=74](http://www.intermag.be/index.php?option=com_content&task=view&id=192&Itemid=74).

6. L. Boltanski, *De la critique, Précis de sociologie de l'émancipation*, Paris, Gallimard, 2009, p. 62.