



Visiteur

[Connexion](#)

MON CAIRN.INFO

chercher une revue, un article, un auteur

[Recherche avancée](#)

REVUES OUVRAGES ENCYCLOPÉDIES DE POCHE MAGAZINES L'ÉTAT DU MONDE

REVUES DISCIPLINE REVUE NUMÉRO ARTICLE

Article précédent Page 189-205 Article suivant



Chercher dans...

**Figures de la psychanalyse**

2002/2 (n°7)  
256 pages

Editeur  
[ERES](#)

Site Web  
I.S.B.N. 2-7492-0040-7  
DOI 10.3917/fp.007.0189

[A propos de cette revue](#)

Site Web

Acheter en ligne  
Ce numéro ou un abonnement.  
Papier et électronique

Ajouter au panier

[Cairn.info respecte votre vie privée](#)

Alertes e-mail  
Recevez des alertes automatiques relatives à cet article.

S'inscrire  
[Cairn.info respecte votre vie privée](#)



Vous consultez

**D'un agent de conduite; la souffrance en question Approche psychanalytique de l'accident de personne à la SNCF**

Auteur | **Dominique Deraedt** du même auteur

à Baptiste... à Joël Dor...

**AVANT-PROPOS**

[Raccourcis](#)

[Plan de l'article](#)  
[Pour citer cet article](#)

[Liens](#)

[Sur un sujet proche](#)

Cet article s'inscrit dans ma pratique clinique à la SNCF. Actuellement cette pratique s'effectue au sein de locaux spécifiques qui sont en dehors du Service médical de Paris Nord et, qui plus est, suffisamment éloignés des bâtiments de la Délégation des Ressources humaines de Paris Nord à laquelle j'appartiens.

Un service de psychologie existe depuis fort longtemps. Par tradition, il est arrimé à la psychologie expérimentale et se réfère par conséquent aux théories comportementales et cognitives. Il est géré par les Ressources humaines de la direction générale de l'entreprise. De par ce fait, le service de psychologie (aujourd'hui agence de recrutement) se trouve donc être juge et partie. Il a en charge l'évaluation des capacités professionnelles des futurs agents, leur reconversion en cours de carrière, le contrôle des aptitudes à la sécurité ferroviaire ; d'ailleurs, sur environ cent cinquante métiers répertoriés, la majorité des tâches journalières de la SNCF comporte un rôle de sécurité.

Pour ma part, je travaille avec un cadre psychanalytique dans le lieu institutionnel qu'est l'entreprise SNCF, et ceci en collaboration avec les deux médecins psychiatres, l'alcoolologue et la quasi-totalité des médecins du travail que l'on appelle médecins d'établissement. Dans ce lieu, j'occupe autant que possible une « place tierce » ; cela occupe une part de ma position institutionnelle ; dans une autre partie de mon travail de clinicien, je fais de l'accompagnement, de l'insertion et de la réinsertion d'agents handicapés ou en grande difficulté voire même marginalisés. Cette activité se situe dans le domaine des ressources humaines en lien avec les établissements de la région SNCF de Paris Nord.

C'est dans ce contexte et à partir du suivi d'un agent de conduite que j'ai tenté de circonscrire dans cet article les enjeux de la souffrance dans une situation de travail particulière : l'accident de personne; mon témoignage n'a aucune prétention d'exhaustivité.

**LE CONTEXTE HISTORIQUE DE M. H., APPROCHE PSYCHODYNAMIQUE DE L'ACCIDENT DE PERSONNE**

Ce que l'on appelle à la SNCF les accidents de personnes, ce sont les personnes qui se suicident au moyen du train ou qui commettent des imprudences mortelles en traversant les voies, en montant en marche dans le train...

Si j'ai choisi l'histoire de M. H., agent de conduite (ADC), c'est pour plusieurs raisons liées aux circonstances de ma pratique clinique.

En effet l'histoire de M. H. est une aubaine dans la mesure où jusqu'à présent la majorité des conducteurs que je reçois en séance<sup>[1]</sup> et qui ont subi un accident de personne viennent en moyenne deux à trois reprises au maximum pour parler de ce choc émotionnel reçu. C'est donc dans ces conditions, à partir de cette histoire confrontée aux données cliniques de quelques autres cas rencontrés, que je vais

[1] Actuellement  
cela représente  
soixante-dix agents  
de conduite...  
suite

essayer de discuter les enjeux de ce travail théorique et clinique des interrogations qui ont éveillé toute mon attention. D'ailleurs je reviendrai un peu plus loin sur ce fait général ; les mécaniciens se dégagent assez rapidement de cet événement traumatique en deux ou trois séances de soutien psychologique, parfois même un bon nombre d'entre eux n'éprouvent pas le besoin de consulter.

Mais alors pourquoi s'attarder sur l'histoire de ce conducteur ? Effectivement ce que je pense être déterminant dans le drame vécu par cet agent et qui attira toute mon attention, c'est que non seulement il a subi un accident de personne pendant ses heures de service et en plus il a malheureusement vécu l'envers du décor de l'accident, à savoir son frère s'est suicidé avec son fils dans les bras sous les roues d'un train. On pourrait dire que ce frère est un accident de personne aux yeux des collègues de M. H. et pour lui-même. Autrement dit, ce sont ces faits, l'ensemble de cette souffrance psychique, cette particularité dramatique qui ont poussé ce mécanicien à venir me consulter à dix-huit reprises pour parler de ces deux morts atroces vécues, dont une par l'ensemble de cette famille, lui se retrouvant dans un terrible conflit psychique : être à la fois le frère et le représentant du lieu, de l'entité administrative si je puis dire, où s'est produit l'irréparable. D'ailleurs il exprime fort justement ce qu'il ressent lors de la quatrième séance : « ... J'ai peur... » je lui demande pourquoi ? Il me répond : « Ch'ai pas... y a le suicide de mon frère, je me sens mal à l'aise de conduire par rapport à mes parents, de faire ce métier-là !... »

Les autres ADC évoquent dans leur discours cet état de fait : « Je ne voudrais pas être à la place de la famille... » « Je préfère ne pas y penser... » « Heureusement qu'on n'a pas affaire aux familles, qu'il y a des intermédiaires, pour elles on est des tueurs... »

Alors que j'assure un soutien psychique, pourquoi dans ce cadre technique spécifique – j'entends par cadre celui de la cure – je parle aussi du travail ? La raison est fort simple : un mécanicien, même s'il se trouve en état de choc psycho-logique, parle aussi de son activité, de son travail, de ce qu'il a mis en œuvre non seulement d'un point de vue technique au niveau de son train mais aussi ce qu'il a appliqué sur le plan de la réglementation par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires, cela permettant de comprendre comment le psychisme, l'inconscient interfèrent avec le travail des conducteurs. Il faut bien en convenir, à partir de ce constat, je pense qu'il est nécessaire, pour traiter ce sujet, d'utiliser les éléments de réflexion qu'offre l'analyse psychodynamique des situations de travail. Et comme le précise C. Dejours, « [...] L'analyse psychodynamique des situations de travail va à son tour mettre le doigt sur une dimension spécifique du décalage entre le prescrit et le réel [...] » [2]. En d'autres termes, l'organisation du travail n'est pas strictement subie par les salariés ; l'organisation réelle du travail n'est pas l'organisation prescrite. Elle ne l'est jamais : il est impossible de tout prévoir et de tout maîtriser à l'avance dans le travail. Il s'agit bien de cette imprévisibilité à laquelle s'affronte le mécanicien même si dans la réglementation SNCF le fait qu'une personne se jette sous un train soit prévu... En tout état de cause, le conducteur ne peut pas se préparer psychiquement à ce traumatisme, c'est ainsi qu'on entend dire : « [...] pour chaque accident, les anciens disent que c'est jamais pareil... ! ». De plus on peut remarquer que bien que ce dernier sache qu'il n'a pas la possibilité d'arrêter son train sur une distance réduite lorsque se produit l'accident, l'ADC reste avec une culpabilité mêlée à cette impuissance de n'avoir pu stopper son train.

[2] C. Dejours, « De la psychopathologie à la psychodynamique »,...  
suite

Or lorsque survient l'accident de personne, cette logique de conduite, cette maîtrise de la conduite se trouve à ce moment-là brutalement stoppée. Cet arrêt brutal doit être analysé sous deux aspects différents qui ont à voir avec ce à quoi l'homme vient buter, je veux parler de cette dimension du réel... Le premier aspect de ce réel est d'ordre technique. À savoir le train lui-même, guidé par les rails et roulant sur ces derniers, ce qui lui confère un rendement, une inertie de déplacement extrêmement élevée. Pour preuve, sur les 500 km de la ligne TGV Paris-Lyon, il y a environ cent kilomètres où le mécanicien n'a absolument pas besoin d'utiliser ses moteurs électriques, les mécanos disent qu'ils roulent sur l'air, c'est-à-dire en roues libres rien que sur la force dégagée par le tonnage du train et de sa vitesse (quelques centaines de tonnes). Ce qui implique évidemment, si je peux m'exprimer ainsi, que l'on n'arrête pas un train comme « une brouette ». Il va falloir plusieurs dizaines ou quelques centaines de mètres voire kilomètres en fonction de cette vitesse pour stopper le train.

L'ADC le sait pertinemment et de toute évidence lorsqu'il aperçoit une personne sur la voie il sait que ce qui se prépare pour elle est inéluctable, la mort sera au rendez-vous, et cela du point de vue de la technique. Parce que justement le conducteur ne peut pas changer de voie en tournant le volant au dernier moment comme le ferait un automobiliste pour éviter un obstacle, le train devient à ce moment-là une arme redoutable.

Le second aspect de ce réel est de l'ordre du facteur humain (au sens où cette terminologie est employée au sein de l'entreprise publique). Il s'agit de la rencontre avec la contingence de la subjectivité humaine. Les personnes imprudentes ne mesurent pas le danger du train, il faut bien comprendre que plus un train est rapide et, qui plus est, issu d'une technologie récente, moins on l'entend lorsqu'il se déplace. De plus parfois, certains voyageurs non avertis prennent le risque de traverser les voies et se font surprendre par un changement intempestif de direction du convoi. Cette surprise est l'effet constaté par une personne étrangère à la technique ferroviaire. En revanche les « suicidants » savent fort bien que le train ne pourra jamais s'arrêter à temps puisqu'ils préméditent plus ou moins leur coup. C'est comme s'ils prenaient l'agent de conduite par la main, main que l'ADC ne peut maîtriser, et qu'ils y déposaient un revolver dirigé sur eux-mêmes et plaçant le doigt du conducteur sur la détente, ils appuieraient sur celle-ci à bout portant sans que le mécano ne puisse faire quoi que ce soit pour les en empêcher.

12

[3] Récemment j'ai  
reçu un ADC qui me  
faisait part de sa...  
suite

C'est pour cette raison et cette raison seulement que, compte tenu de ces deux aspects du réel, le mécanicien se trouverait contraint ainsi placé en quelques secondes à la place d'un exécuteur d'une « procédure d'euthanasie » dont il serait mis devant le fait accompli ou à la place d'un bourreau en quelques sorte sans recevoir de mandat d'un tribunal. – D'ailleurs les ADC emploient cette terminologie : « exécuteur », « bourreau », « tueur[3] »... Alors que la hiérarchie leur rétorque : « Mais non c'est pas toi qui as tué, c'est la machine ! » – C'est ainsi qu'on entend dire aussi : « Pourquoi moi ? Il (elle) aurait pu choisir un autre train ! » Effectivement en dernière extrémité, l'agent de conduite connaît l'issue irrémédiable pour la personne comme nous venons de le constater, et dans une attitude désespérée il déclenche son freinage manuellement ou par l'urgence tout en actionnant le sifflet avertisseur. Il est clair que les conséquences traumatiques qui en résulteront seront liées à tout ce processus qui aboutit à ce réel de la mort, à la tragique constatation de cette mort qui pour l'ADC n'a aucun sens parce qu'il rencontre quelqu'un, je dirais un autre, une altérité pendant les quelques secondes qui lui restent à vivre. C'est à mon avis le problème de fond. Mais je clos là pour quelques pages encore ce débat. Écoutons à présent ce que disent ces agents dans ce florilège de paroles : « Elle est sortie du groupe de voyageurs, elle m'a regardé et elle a sauté dans la voie, puis elle s'est jetée, les pieds d'un côté sur une file de rail et sur l'autre file de rail les mains. Après elle a mis ses mains sur la tête et elle m'a de nouveau regardé ! »... « C'était la 8729 à 10 h 05, c'était en plein jour, je roulais à 120... et j'ai vu une silhouette traverser les voies et elle s'est mise sur ma voie en face du train les bras en croix, elle s'est accroupie, la tête dans les mains, j'ai sifflé, j'ai actionné le frein d'urgence, j'ai pensé qu'elle allait se pousser mais non... elle a eu ce qu'elle voulait... C'était du hachis (silence)... » « ... Quand je l'ai vu, en même temps j'ai compris... C'est pas vrai ! ... on ne veut pas y croire ! ... Le train c'est imparable, c'est pas comme les cachets... » « Elle s'est allongée la nuque sur le rail, c'est que vraiment elle voulait en finir... » « ... C'était lundi soir, cela faisait déjà deux fois que j'en évitais un la semaine dernière, et depuis quinze jours, sans arrêt, sans arrêt, ça traverse les voies, y a des travaux, alors on change de voie souvent, alors les gens traversent n'importe comment et ça à chaque fois... Je roulais à 120 puis 90, pour m'apprêter à prendre l'aiguille à 60, il faisait nuit je les ai vus au dernier moment. J'ai rien pu faire ! ... dès que je les ai vus, j'ai sifflé et puis ils se sont fait prendre, j'ai freiné mais ça servait à rien... On se sent impuissant, je sais que je peux rien faire mais c'est ce sentiment d'impuissance, il faut plus de 200 mètres pour s'arrêter... ! » « Il s'est approché et d'abord il a mis sa tête sur la tête de la traverse et le corps et les jambes sur le ballast, sur la banquette (déclinaison en pente du ballast) et puis je sais pas, c'est comme s'il savait qu'il n'aurait presque rien, ce n'est pas que c'était pas dangereux, il s'est relevé un petit peu et c'est là qu'il a mis le tronc sur le rail et seulement après il a tourné la tête vers moi en me regardant ! »

13

Ces expressions tragiques nous révèlent que les conducteurs n'assistent pas en réalité à un simple accident de personne ou accident voyageur (terminologie utilisée à la RATP). C'est bien plus que cela. De ce drame de n'avoir rien pu faire résulte une faute qui activera ou non suivant les sujets un sentiment de culpabilité. Néanmoins de cette « faute » les mécanos s'en accommodent différemment selon les circonstances, l'histoire du sujet et leur structuration psychique. Car s'ils assistent en direct à la fin de la vie d'une personne, le terme « d'accident de personne » qui n'est pas très bien explicite dans sa formulation a pourtant une fonction bien particulière. À force de galvauder la parole vécue, de technocratiser le discours, on ne sait plus de quoi il s'agit. Cependant ce procédé permet de mettre à distance la réalité du problème, ainsi que son ressenti émotionnel.

14

Par conséquent, de quelle manière les agents de conduite, dans la grande majorité d'entre eux, arrivent-ils à se défendre contre ce bref instant tragique, cette faute qu'ils s'attribuent à eux-mêmes à savoir : assister impuissant à la mort violente d'autrui, pendant l'exercice de son activité professionnelle, bien qu'ils soient soumis à la nécessité de conduire ? On peut remarquer que cette nécessité émane avant tout de l'entreprise puisque cette dernière doit assurer la prise en charge de ses trains mais également des ADC eux-mêmes pour éviter la souffrance qu'elle provoque.

15

#### QUELLE DÉFENSE À L'ŒUVRE ?

##### >Pour la majorité des mécaniciens

C'est une expérience qui fait parler les mécanos, aussi bien ceux qui l'ont vécue que ceux qui n'ont jamais eu affaire à ce genre de situation, parce que précisément il n'existe aucune méthode ni préparation possibles face à cet imprévu. Il suscite une défense contre la peur et l'anxiété de surcroît, étant donné qu'au cours d'une carrière l'agent peut très bien être confronté plusieurs fois à ce choc psychique comme ne jamais connaître l'occasion de le ressentir. Cette éventualité imaginariée provoquera un développement fantasmatique qui pourra être masqué puis verbalisé et transformé dans les échanges informels entre les ADC. Dès lors et de deux choses l'une : soit le conducteur valorisera son « tableau de chasse » ou il le taira, soit par bonheur ou par malheur peut-être, il n'en possède pas, auquel cas il n'aura pas quand même la possibilité de se soustraire au questionnement implicite de l'accident de personne. Car *in fine* les autres membres de cette communauté d'agents loin d'être insensibles ou indifférents ne manqueront pas d'auto-alimenter à diverses reprises ce processus fantasmatique, qui déclenchera alors ce que j'appellerai *une défense individuelle de métier de protection de la conduite* avec une intensité variable suivant les sujets. Défense qui va s'élaborer à partir de ce métier de la conduite des trains et prendra *différentes formes justificatives*. C'est en m'inspirant de la définition que propose Christophe Dejours sur l'idéologie défensive de métier, bien que ce concept s'applique pour les organisations collectives, que je reprends l'idée d'une défense de métier comme je l'ai évoquée à l'instant : « [...] L'idéologie défensive est une forme radicalisée de stratégie collective de défense qui émerge dans des situations extrêmes de souffrance où il n'y a plus d'espace de discussion pour réaménager le rapport à l'organisation du travail d'une part, où le renoncement des agents à toute action d'amélioration se traduit par l'apparition d'une pratique dominante de dénonciation et par l'effort désespéré de maintenir la cohésion des agents entre eux par référence à l'ennemi commun d'autre part[4]. » Nous pouvons saisir que tout ce procès de *la défense de protection de la conduite* si elle se trouve présente dans le discours des ADC, c'est bien pour montrer la mort *a minima*, anesthésier les effets de cette vision et surtout canaliser la peur qu'elle engendre. Robin Foot[5], dans son analyse du problème avec les conducteurs de la RATP, relatant l'attitude de ces derniers qui consistent à afficher dans leur local un tableau d'honneur avec, en regard de chaque nom de conducteur, des petites têtes de mort représentant chacune un suicide, nous précise que ces dessins ne représentent pas la mort du voyageur mais la réalité de la peur du mécanicien. Ces dessins tentent, *a posteriori* de chaque accident, de capter cette peur de tuer qui flotte dans le groupe pour le fixer sur des conducteurs et/ou des jours. C'est ce qui se produit également chez les ADC de la SNCF lorsqu'ils surnomment par exemple un des leurs « le boucher » parce qu'il détient un triste

16

[5] R. Foot, « Faut-il protéger les métros des voyageurs ?...  
suite

[4] C. Dejours, « note n° 3, les stratégies défensives »,...  
suite

record : quinze accidents de personne ! Or qu'advient-il, notamment, lorsque *cette défense* ne fonctionne plus. Quelles sont les issues psychiques d'une telle défaillance ? Et qu'est-ce qui peut la provoquer ?

**POUR M. H., LA DÉFENSE INDIVIDUELLE DE MÉTIER DE PROTECTION DE LA CONDUITE EST EN MORCEAUX**

En effet l'histoire de M. H. comporte un drame familial, le suicide d'un frère avec son fils dans les bras sous les roues d'un train, qui constitue de toute évidence l'origine du conflit psychique et en est le premier élément. Quant au second élément, il est lié à l'accident de personne qui est le premier du genre dans la carrière de ce mécanicien. Cet événement a été en somme le détonateur du choc psychologique qui va se transformer en traumatisme. Notre mécanicien ne comprend plus le discours ironique des collègues lorsqu'il entend l'un d'entre eux au cours d'une tournée dire « qu'on allait faire de la viande hachée », c'est insupportable. Il est hypersensible aux imprudences des voyageurs sur les quais, qu'elles soient justifiées ou non.

17

[6] C. Dejours, « La maladie mentale ; organisation du...  
suite

Christophe Dejours, dans son chapitre sur l'organisation du travail et maladie<sup>[6]</sup>, nous explique que la référence à l'idéologie défensive de métier permet de fournir une explication psychopathologique. J'ajouterai, pour ce cas présent, en référence à l'idéologie défensive de Dejours, que tout se passerait comme si l'accident de personne faisait en quelque sorte la preuve de l'inefficacité de *la défense individuelle de métier de protection de la conduite*. Convaincu de la réalité du risque que cela représente, exclu de cette protection de la conduite, *notre conducteur doit maintenant faire face au danger réel qu'évoque la conduite d'un train et à la peur qu'elle suscite*. Or c'est bien parce qu'il a une conscience exacte et permanente de ce risque encouru que notre agent se trouve sans sa *défense individuelle* pendant son travail de conduite. Ce risque préconscient agissant dorénavant à un niveau conscient rend difficile la poursuite de cette tâche singulière. On pourrait même ajouter que notre conducteur ne croit plus aux moyens techniques de sécurité et à leur maîtrise, disons qu'il est devenu un adepte de la « faillibilité », ce qui est un comble chez ce technicien de la conduite. Dans ces conditions, on comprend que notre ADC traumatisé hésite à reprendre le travail et un tel comportement est difficilement assumable par un mécano. Ce serait d'une certaine manière reconnaître sa défaillance, son impuissance, sa peur. Néanmoins, reste à savoir si cette perte de croyance dans les dispositifs techniques de sécurité est déterminante dans la manifestation incontrôlée de la peur. Serait-ce le cas, je n'ai pas d'éléments cliniques vérifiables. « Seule la souffrance physique peut être reconnue par l'organisation du travail, tandis que la souffrance mentale et en particulier la peur n'ont pas le droit d'être citées sur les lieux du travail<sup>[7]</sup>. » C'est ainsi que notre agent de conduite se justifie au cabinet médical à des collègues dans la salle d'attente lors de la sixième séance. « J'ai dit que j'avais eu un problème de tension. » Voire, au cours de la seizième séance, il avoue que le fait de repenser à l'accident de personne lui fait quelque chose, même physiquement.

18

[7] C. Dejours, *ibid.*, p. 155. ...  
suite

Pour conclure, je vais revenir un instant sur le rapport d'expertise relatif au traitement électrique des névrosés de guerre<sup>[8]</sup> que fit naguère S. Freud. Il remarqua à propos des motions d'affects des névrosés de guerre quelque chose qui ressemblerait au concept de l'idéologie défensive à l'endroit de ces hommes souffrant le martyre pour ce qui devait être, à l'époque, la « der des der », en tout cas en France. Certes Freud n'évoqua jamais l'idéologie défensive de métier des soldats, puisque c'est un concept post-freudien ; toutefois il a expliqué que la première des causes de toutes les névroses de guerre, c'est la tendance inconsciente chez le soldat à se soustraire aux exigences du service de guerre, pleines de danger ou révoltantes pour le sentiment, c'est-à-dire peur angoissée pour sa propre vie, regimbements contre la mission de tuer d'autres hommes, révolte contre la répression brutale de sa propre personnalité par les supérieurs, autant de sources d'affect parmi les plus importantes où s'est alimentée la tendance à fuir la guerre. Cependant Freud nous dit que si ces sources avaient été clairement conscientes et puissantes, un sujet en bonne santé n'aurait pu que déserter ou se faire porter malade. Néanmoins pour les névrosés de guerre, la majorité d'entre eux n'étaient pas des simulateurs ; les motions d'affects qui se manifestaient en eux contre le service de guerre et les poussaient dans la maladie agissaient en eux sans qu'ils en prennent conscience. Ces motions restaient inconscientes parce qu'il existait d'autres motifs que je qualifierai pour ma part *d'idéologie défensive individuelle* du

19

[8] S. Freud,  
« Rapport d'expert  
sur le traitement  
électrique...  
suite

*métier de soldat*. Ainsi dans cet article il pointe fort justement l'ambition, l'estime de soi, l'amour de la patrie, l'accoutumance à l'obéissance, exemples des autres. Jusqu'à ce que, lors d'une occasion propice dit-il, ces motifs, je dirai cette défense, soient terrassés par d'autres inconsciemment actifs.

#### LE TRAUMATISME, LA MORT...

##### Le traumatisme déclenché par l'accident de personne

- Lorsque l'on parle de traumatisme, nous pensons à un ou des éléments inconsciemment actifs précisément, qui se manifestent dans l'après-coup, notion élaborée par Freud dont le schéma classique est présenté dans *l'Esquisse d'une psychologie scientifique* (1895) avec le cas Emma<sup>[9]</sup>. Freud en conclut qu'un souvenir refoulé ne s'est transformé qu'après coup en traumatisme, la raison de cet état de choses se trouvant dans l'époque tardive de la puberté : autrement dit, c'est l'évolution biologique qui, après coup, a conféré toute sa puissance à un incident récent qui aurait pu être anodin, mais qui était associé de multiples façons avec le plus ancien.
- Toutefois pour notre conducteur, ce qui s'est manifesté d'un refoulé, c'est ce lapsus que ne j'ai pu saisir que furtivement entre les propos de la quinzième séance, lapsus qui explicitait le désir inconscient d'éliminer le frère qui s'est suicidé sous un train... Les autres éléments qui viennent corroborer ce fait sont moins marquants mais néanmoins significatifs, ainsi M. H. n'éprouvait pas exactement de la jalousie mais plutôt de l'envie à l'égard de ce frère (quatorzième séance), et il essaya de se disculper quant à la provocation qu'il exerçait sur celui-ci en répondant que son frère avait toujours le dessus sur lui (treizième séance).
- En effet *a priori* il n'y a rien de plus banal que la jalousie entre frères, la provocation ou les bagarres de toute nature qui existent dans de nombreuses familles, sans parler des mots d'enfants que l'on entend quelquefois chez les plus jeunes d'entre eux, exprimant la volonté d'un aîné de « jeter son petit frère à la poubelle » même si cela est sous l'empire de la colère ! Cependant ces éléments expriment quelque chose de la vérité du sujet. En d'autres termes, s'il s'agit bien du retour d'un refoulé qui par l'intermédiaire de ce lapsus fait irruption par le biais d'une traduction consciente du représentant refoulé<sup>[10]</sup>, quoi qu'il en soit cet événement s'est réveillé à l'occasion de l'accident. On pourrait dire que « le moi » de M. H., compte tenu de son état traumatique, se défend contre un danger qui le menace à la fois de l'intérieur, le retour du refoulé, et de l'extérieur, cette violence de l'accident de personne. Dans les deux cas, et j'ajouterai par un déplacement et un mélange condensé des affects, « le moi » a peur d'être endommagé : d'une part par la libido et, d'autre part, par la violence extérieure, comme nous le dit Freud dans son article sur la psychanalyse des névroses de guerre<sup>[11]</sup>.
- Autrement dit, tout ce développement théorique m'amène à postuler que la névrose traumatique de notre mécanicien issue de l'accident de personne a quelques similitudes avec les névroses de guerre et que l'élément déclencheur par excellence est l'effroi, l'effet de surprise. On note dès le début des séances (première et deuxième) une forme de sidération chez notre patient qui s'exprime peu et n'élabore pas ses pensées. Ferenczi<sup>[12]</sup> nous indique que c'est un signe que le trauma revient dans le silence (de la séance d'analyse). Il ne s'agit pas du tout d'une résurgence de souvenirs, c'est au contraire une impossibilité de verbalisation.
- Pour l'ensemble des mécanos de la SNCF que j'ai reçus, pour la plupart d'entre eux, la réémergence de ses représentations, la secondarisation des éprouvés s'effectuent dès la première séance voire la seconde, ce qui impliquerait qu'ils ne seraient pas sous l'emprise d'un traumatisme mais uniquement ébranlés par un choc psychologique sans préjuger de ce qu'il pourrait advenir de ce choc... Par contre pour M. H., l'éprouvé auditif du choc n'eut lieu qu'au cours de la douzième séance. C'est à partir de cette douzième séance que notre agent chercha dès lors à comprendre les raisons du drame familial vécu. Mais revenons un moment sur cette compulsion de répétition que je viens d'évoquer à l'instant. Effectivement dans ce texte central que représente « au-delà du principe de plaisir<sup>[13]</sup> », Freud y développe l'idée que la compulsion de répétition doit être attribuée au refoulé inconscient, et qu'il est clair

[9] S. Freud, « (Le cas Emma) Psychopathologie, Esquisse d'une...  
suite

[10] S. Freud, « Le refoulement, 1915 », dans Métapsychologie, ...  
suite

[11] S. Freud, « Introduction à la psychanalyse des névroses...  
suite

[12] S. Ferenczi, « Psychanalyse des névroses de guerre, 1918 », ...  
suite

- [13] S. Freud, « Au-delà du principe de plaisir, 1920 »,...  
suite
- que la majeure partie des expériences que la compulsion fait revivre ne peut qu'apporter du déplaisir au moi...  
C'est ainsi que notre patient est bien plutôt obligé de répéter le refoulé comme expérience vécue dans le présent au lieu de se le remémorer<sup>[14]</sup> comme partie du passé. Cette reproduction a toujours pour contenu un fragment de la vie sexuelle infantile, donc du complexe d'Œdipe et de ses ramifications. En l'occurrence, le désir inconscient d'éliminer son frère pour notre conducteur participe à ces ramifications du complexe d'Œdipe concernant une des conséquences des interrogations infantiles sur la question de l'origine des naissances<sup>[15]</sup>, parce qu'il se trouve un frère tenant une place plus ou moins privilégiée auprès de la mère. D'où l'envie de supprimer le gêneur pour récupérer cette place tant convoitée. D'ailleurs notre ADC à la fin de la quatorzième séance ne manque pas de dire qu'au sein de la famille son frère était vu comme quelqu'un ayant de la réussite, ce qui n'était pas son cas.
- 25
- [14] S. Freud, « Remémoration, Répétition et perlaboration »,...  
suite
- Enfin nous pourrions dire à la suite de Freud que si un tel fragment de la vie sexuelle infantile a pu se détacher du moi inconscient, ce ne peut être que sous l'action de l'effroi, c'est-à-dire l'état qui survient quand on tombe dans une situation dangereuse sans y être préparé, produisant l'effraction du pare-excitations<sup>[16]</sup>.
- 26
- [15] S. Freud, « Les théories sexuelles infantiles, 1908 »,...  
suite
- La réalité de la mort**
- Dans mon approche psychodynamique, je dis que le problème de fond de l'accident de personne résulte de ce constat : l'ADC rencontre un autre pendant les quelques secondes qui lui restent à vivre. Cette mort tragique n'a aucun sens pour lui puisqu'elle n'est pas rattachée directement à des liens familiaux ou autres. Or il s'agit bien d'une rencontre avec l'humain, et dans ce cas précis une jeune femme qui sait qu'elle va mourir. On peut convenir d'ores et déjà que ce spectacle d'horreur soulève bien quelques interrogations sur le fait qu'on puisse assister à sa propre mort, car, il faut bien le dire, si l'homme est le seul animal qui sait qu'il va mourir un jour, il n'en demeure pas moins que de cette mort il n'en veut rien savoir. Notre propre mort ne nous est pas représentable et aussi souvent que nous tentons de nous la représenter nous pouvons remarquer qu'en réalité nous continuons à être là en tant que spectateur. C'est pour cela, du point de vue psychanalytique, que personne au fond ne croit à sa propre mort, ou ce qui revient au même : « dans l'inconscient, chacun de nous est persuadé de son immortalité<sup>[17]</sup> ».
- 27
- [16] S. Freud, Considérations actuelles sur la guerre et sur...  
suite
- M. H. non seulement a subi ce qu'ont vécu ses collègues mais cet accident entre en résonance avec un retour du refoulé inconscient lié au suicide de son frère comme nous venons de le voir. Toutefois, j'ajouterai quelques modifications à mon raisonnement précédent à propos du réveil d'un représentant refoulé; s'il s'agissait d'un réveil, je pense que nous aurions davantage d'agents sous les effets d'un syndrome post-traumatique. Ce qui me fait dire que ce type de traumatisme est bien de l'ordre d'un *arrachement psychique* sous l'effet du choc, de l'effroi, qui provoque tant de dégât au sein de l'appareil psychique. Cela supposerait donc que ce « refoulé arraché » au moi inconscient de notre mécano viendrait buter sur ce mur psychique que représente la mort de cette jeune femme, occasionnant une sorte de collusion de motions d'affects, entre les affects liés au suicide du frère et les affects réprimés au moment du vécu de l'accident de personne, soit deux affects différents par les émotions qu'ils suscitent, mais sous l'emprise d'une même cause, un suicide sous les roues d'un train.
- 28
- [17] S. Freud, Considérations actuelles sur la guerre et sur...  
suite
- Comme je l'ai évoqué à différentes reprises, l'effroi du choc et de ce qui en résulte, un cadavre mutilé dans cet espace temps extrêmement court de l'accident, arrête violemment quelque chose du sens pour le conducteur. Si un espace de parole est proposé assez rapidement, cela peut éventuellement permettre à l'agent de conduite de se remémorer et de parler de l'ensemble de l'histoire de la scène, image par image, et redonner ainsi un sens symbolique à ce qui n'en avait pas ; ce travail psychique d'élaboration de la pensée favorise dès lors le travail de deuil<sup>[18]</sup>, temps psychique indispensable, compte tenu de l'écrasement du temps de cette rencontre dramatique de quelques secondes. Soit nous avons alors une névrose traumatique, avec nonobstant le travail de parole, un refoulé inconscient arraché au moi qui heurterait ce mur psychique qu'est la mort, et comme la mort est impossible à se représenter, je
- 29

- [18] S. Freud, « Deuil et mélancolie, 1917 », dans *Œuvres complètes de Sigmund Freud*, Paris, Dunod, 1988, p. 215-216. **suite**
- préfère, dans ces conditions, utiliser cette notion élaborée par Lacan du « réel de la mort », qui a été repris aussi par Claude Barrois<sup>[19]</sup>. 30
- Lacan développe cette idée du réel à partir de ce que Freud dit du refoulé, de « l'affirmation inaugurale », de « la symbolisation primordiale ». Pour comprendre ce dont il s'agit lorsque l'on parle de « l'introduction dans le sujet » et de « l'expulsion hors du sujet », Lacan nous dit que « c'est cette dernière qui constitue le réel en tant qu'il est le domaine de ce qui subsiste hors de la symbolisation [...] mais aussi bien par là, soustraite aux possibilités de la parole, va apparaître dans le réel erratiquement [20] ». Il reprend même une métaphore : c'est comme « une ponctuation sans texte ». 31
- Autrement dit, ce « traumatisme toujours réel<sup>[21]</sup> » alors qu'il est un acte de violence imposé de l'extérieur à notre conducteur, n'ayant pas d'autre choix que de se soumettre, fait penser à une sorte de commémoration qui s'actualise dans sa pensée vide, sans mot remémoré sous la forme de ce que j'appellerai « des morceaux de réel » tant que ces derniers échapperont à la symbolisation par la parole. Par conséquent à ce moment du procès je vais essayer de me risquer à cette hypothèse qui pour l'instant ne peut être vérifiable : ces visions « flash » fantasmatiques, manifestations substitutives de *ces morceaux du réel*, pourraient être une forme d'expression expiatoire de ce refoulé inconscient arraché. En effet, avoir désiré supprimer son frère inconsciemment, la mort ayant eu lieu sous un train, train que M. H. aurait pu conduire ce jour-là, ce premier acte s'est d'abord commué en honte pour notre mécano. « Visage de la honte qui en est le versant intersubjectif, dû au fait d'être aussi survivant d'entre les morts<sup>[22]</sup> ». » 32
- Quant au deuxième acte, M. H. subit un second suicide, sous les roues cette fois de son propre convoi. Cet événement va produire un ressenti intolérable, comme si l'accident de personne n'était autre que le frère suicidé lui-même. Cette vision non représentable parce que devenue un réel, ce sont d'autres symptômes substitutifs mêlés au sentiment de culpabilité qui prennent la place de ce dernier, à savoir : la peur que d'autres voyageurs se jettent sous son train, l'insistance de son questionnement sur les raisons du suicide de son frère avec son fils dans les bras, ces visions maintes fois répétées du petit-neveu alors que ce neveu ne demandait qu'à vivre, la peur de conduire malgré que M. H. aime son métier, et les regrets de celui-ci de ne pas avoir été plus attentif à la souffrance de ce frère. Ces substitutions ne faisant qu'éloigner notre ADC de sa propre vérité en tant que sujet, le plaçant même dans un discours de destinée, relayé qui plus est par sa mère. Toutefois, il commença à s'affranchir de ce discours dès l'instant où il formula quelque chose de sa vérité à propos de la jalousie envers ce frère, dit ses contradictions vis-à-vis du regard des autres, exprima en somme son opposition à l'égard de ses parents et enfin avoua sa part de responsabilité dans le suicide de son frère. Pourtant quand bien même notre mécanicien sort progressivement de l'enkystement traumatique, une sorte de reste demeure qui se traduit encore à la dix-huitième séance par une difficulté à parler, un manque d'assurance et la récurrence des thèmes du syndrome psycho-traumatique. Ces restes, avec l'affect d'effroi, sont sans doute pour notre protagoniste une expérience de solitude, de rupture avec certains liens normaux communautaires et culturels. 33
- Quoi qu'il en soit, ces restes symptomatiques ne peuvent être que des émanations du symbolique et de l'imaginaire : « Lorsque l'on parle de la mort, lorsqu'on rencontre quelque chose de la mort et qu'on s'y confronte, ce n'est que sur les versants imaginaires et symboliques<sup>[23]</sup>. »
- UN MOMENT POUR CONCLURE**
- [23] A. Abelhauser, « La mort et l'inconscient », dans... **suite**
- Pour terminer cet exposé, je suis tenté de penser que les symptômes issus du syndrome de la névrose post-traumatique ne relèvent pas de la psychopathologie, de la maladie. Car le risque est de fixer le sujet sur un statut de victime. Ce qui implique néanmoins quelques aménagements avec ces patients qui au début manquent de mots. Au début, en fin de compte, c'est d'un soutien que ces patients ont besoin. Je reprendrai ce que dit Joël Dor au sujet des interventions et des interprétations dans la cure : « L'intervention peut tout aussi bien faire office de soutien. En ce sens, elle apparaît nécessaire à certains moments de la dynamique de la cure. Elle ne fait pas pour autant "avancer" le sujet. C'est plutôt une stase opportune qui permet au patient de retrouver un second souffle. Autant l'intervention est une procédure qui 34



[24] J. Dor,  
« Interventions et  
interprétations  
dans la cure, ...  
suite

accompagne régulièrement le déroulement de la cure, autant, en revanche, l'interprétation ne se produit qu'à certains moments privilégiés<sup>[24]</sup>. »  
Autrement dit, la médicalisation ne peut être une issue dans la mesure où cet événement traumatique, aussi terrifiant soit-il, confronte le sujet à ce qu'il faut bien le dire est un moment qui fait partie de la vie : la mort ! Pourquoi donc faudrait-il médicaliser ce moment-là ? Ce qui ne veut pas dire pour autant qu'une aide médicale avec des médicaments ne soit pas nécessaire dans le moment qui suit l'après-choc, c'est de la responsabilité des médecins, psychologues, psychiatres, de l'entourage professionnel, familial et amical que de permettre à la personne qui a vécu un tel drame dans sa vie de l'amener à faire le choix nécessaire, d'éviter la répétition symptomatique pour amener le sujet à ce qu'il convient d'appeler, je pense, une *conversion* qui pour moi est une forme de transformation du « moi » conscient et surtout, ce qui est beaucoup plus délicat voire aléatoire, à ce que ce « moi » dorénavant puisse vivre à jamais avec cette perte d'objet. Les analystes connaissent trop bien l'enjeu de cette difficulté !

35

[25] S. Freud,  
« note n° 1, chap.  
II », dans *Malaise...*

[26] Guy Lérès  
suggère qu'à partir  
de ce que j'ai pu  
avancer...

C'est-à-dire une mort ayant eu lieu, plus jamais la vie ne sera comme auparavant, ce qui demande à l'intéressé avec l'aide des autres de s'investir vers d'autres voies et à transformer ce drame à l'intérieur de lui-même en quelque chose d'autre. Parmi ces voies possibles, il faut parfois prendre très au sérieux une reconversion professionnelle. Car de toute évidence la question du travail est centrale dans la vie du sujet, comme nous le rappelle Freud : « [...] Il ne m'est pas loisible, dans une vue d'ensemble aussi succincte, de m'étendre suffisamment sur la grande valeur du travail au point de vue de l'économie de la libido. Aucune autre technique de conduite vitale n'attache l'individu plus solidement à la réalité, ou tout au moins à cette fraction de la réalité que constitue la société, et à laquelle une disposition à démontrer l'importance du travail vous incorpore fatalement. La possibilité de transférer les composantes narcissiques, agressives, voire érotiques de la libido dans le travail professionnel et les relations sociales qu'il implique, donne à ce dernier une valeur qui ne le cède en rien à celle que lui confère le fait d'être indispensable à l'individu pour maintenir et justifier son existence au sein de la société. S'il est librement choisi, tout métier devient source de joies particulières, en tant qu'il permet de tirer profit, sous leurs formes sublimées, de penchants affectifs et d'énergies instinctives évoluées ou renforcées déjà par le facteur constitutionnel<sup>[25]</sup> ... » Nous pouvons dire maintenant que ces deux morts dans la vie de M. H. sont venus faire limite. Cette limite lui permettra-t-elle de faire d'autres choix<sup>[26]</sup> ?

36

## NOTES

- [1] Actuellement cela représente soixante-dix agents de conduite reçus. ↑
- [2] C. Dejours, « De la psychopathologie à la psychodynamique », dans *Travail : usure mentale*, Paris, Bayard Éditions, p. 217. ↑
- [3] Récemment j'ai reçu un ADC qui me faisait part de sa culpabilité face à son impuissance de n'avoir pu arrêter son train à temps face à un suicidant; il m'expliqua que c'était à cause de l'éducation que l'on reçoit, le respect de la vie, la religion, « je peux pas me dire que j'y suis pour rien, tout ça, c'est aussi dans la Bible c'est : tu ne tueras point ! ». Freud reprend cet aspect dans la phylogenèse du comportement de l'homme des origines confronté à la mort. Ainsi le mécanicien fait cette expérience étrange d'être un « assassin », car l'effroi et la vision du cadavre mutilé ne font que remonter à la conscience et à des degrés divers des fragments archaïques de cet inconscient originnaire. S. Freud, « Considérations actuelles sur la guerre et sur la mort 1915 », « Notre relation à la mort », dans *Essais de psychanalyse*, Paris, Éd. Payot, 1988, p. 34 et 35. ↑
- [4] C. Dejours, « note n° 3, les stratégies défensives », dans *Travail : usure mentale*, Paris, Bayard Éditions, p. 57. ↑
- [5] R. Foot, « Faut-il protéger les métros des voyageurs ? ou l'appréhension du voyageur par les ingénieurs et les conducteurs », dans *Actes du CIPPT des 30 et 31 janvier 1997*, tome II, Éd. CNAM, Laboratoire de psychologie du travail, p. 132 et 133. ↑
- [6] C. Dejours, « La maladie mentale ; organisation du travail et maladie », dans *Travail : usure mentale*, Paris, Bayard Éditions, p. 155. ↑
- [7] C. Dejours, *ibid.*, p. 155. ↑
- [8] S. Freud, « Rapport d'expert sur le traitement électrique des névrosés de guerre 1920 », dans *Résultats, idées, problèmes*, tome I, Paris, PUF, 1988, p. 250 et 251. ↑
- [9] S. Freud, « (Le cas Emma) Psychopathologie, Esquisse d'une psychologie scientifique 1895 », dans *La naissance de la psychanalyse*, Paris, PUF, 1986, p. 363 à 366. ↑

- [ 10] S. Freud, « Le refoulement, 1915 », dans *Métapsychologie*, Paris, Gallimard, Folio essais, 1986, p. 50 et 51.↑
- [ 11] S. Freud, « Introduction à la psychanalyse des névroses de guerre 1919 », dans *Résultats, idées, problèmes*, tome I, Paris, PUF, 1988, p. 247.↑
- [ 12] S. Ferenczi, « Psychanalyse des névroses de guerre, 1918 », dans *Psychanalyse III, Œuvres complètes*, Paris, Payot, 1982, p. 27 à 43.↑
- [ 13] S. Freud, « Au-delà du principe de plaisir, 1920 », dans *Essais de psychanalyse*, Paris, Payot, 1988, p. 59.↑
- [ 14] S. Freud, « Remémoration, Répétition et perlaboration, 1914 », dans *La technique psychanalytique*, Paris, PUF, 1985, p. 107.↑
- [ 15] S. Freud, « Les théories sexuelles infantiles, 1908 », dans *La vie sexuelle*, Paris, PUF, 1989, p. 17.↑
- [ 16] S. Freud, « Au-delà du principe de plaisir, 1920 », dans *Essai de psychanalyse*, Paris, Payot, 1988, p. 74.↑
- [ 17] S. Freud, Considérations actuelles sur la guerre et sur la mort ( 1915), « Notre relation à la mort », dans *Essais de psychanalyse*, Paris, Payot, 1988, p. 26.↑
- [ 18] S. Freud, « Deuil et mélancolie, 1915 », dans *Métapsychologie*, Gallimard, Folio essais, 1985, p. 146.↑
- [ 19] C. Barrois, *Les névroses traumatiques*, Paris, Dunod, 1988, 2<sup>e</sup> édition.↑
- [ 20] J. Lacan, « Réponse au commentaire de Jean Hyppolite », dans *Introduction au commentaire de Jean Hyppolite sur la « Verneinung » de Freud*, dans *Écrits*, Paris, Le Seuil, 1966, p. 388.↑
- [ 21] A. Mestre, « À propos de la distinction entre traumatisme réel et psychique », dans *Les cahiers de l'IPPC, trauma réel, trauma psychique*, n° 8, colloque du 6 mai 1988.↑
- [ 22] C. Barrois, « Psychanalyse et traumatisme psychique », dans *Les névroses traumatiques*, Paris, Dunod, 2<sup>e</sup> édition, 1988, p. 196.↑
- [ 23] A. Abelhauser, « La mort et l'inconscient », dans *Esquisses psychanalytiques*, n° 13, Éd. du CFRP, 1990, p. 70.↑
- [ 24] J. Dor, « Interventions et interprétations dans la cure, chap. 4 », dans *Clinique psychanalytique*, Paris, Éd. Denoël, 1994, p. 70 et 71.↑
- [ 25] S. Freud, « note n° 1, chap. II », dans *Malaise dans la civilisation*, 1930, Paris, PUF, 1992, p. 25.↑
- [ 26] Guy Lerès suggère qu'à partir de ce que j'ai pu avancer sous le terme de « refoulé arraché » *in fine*, nous pouvons rapprocher l'état traumatique de cet agent de conduite d'une interprétation dite sauvage. À ceci près que c'est la vie quotidienne qui s'en charge et non l'analyste. (Actuellement M. H. conduit uniquement dans un dépôt.) Les références se trouvent dans les discussions entre Freud et Ferenczi à propos de la méthode active ou dans les critiques que Freud formule au sujet de Rank, par exemple dans « Analyse finie et infinie ». (Journée des Cartels et des groupes de travail du 10 novembre 2001 à Espace analytique où cet exposé fut présenté.)↑

PLAN DE L'ARTICLE

- Avant-propos
- Le contexte historique de M. H., approche psychodynamique de l'accident de personne
- Quelle défense à l'œuvre ?
  - > Pour la majorité des mécaniciens
- Pour M. H., la défense individuelle de métier de protection de la conduite est en morceaux
- Le traumatisme, la mort...
  - Le traumatisme déclenché par l'accident de personne
  - La réalité de la mort
- Un moment pour conclure

<a href="#">Article précédent</a>	Page 189-205	<a href="#">Article suivant</a>
-----------------------------------	--------------	---------------------------------

POUR CITER CET ARTICLE

Dominique Deraedt « D'un agent de conduite; la souffrance en question Approche psychanalytique de l'accident de personne à la SNCF », *Figures de la psychanalyse* 2/2002 (n°7), p. 189-205.  
 URL :

[www.cairn.info/revue-figures-de-la-psy-2002-2-page-189.htm](http://www.cairn.info/revue-figures-de-la-psy-2002-2-page-189.htm)  
 DOI : [10.3917/fp.007.0189](https://doi.org/10.3917/fp.007.0189).

chercher une revue, un article, un auteur

[Recherche avancée](#)

CAIRN.INFO

À propos de Cairn.info  
 Services aux éditeurs  
 Services aux institutions  
 Services aux particuliers  
 Conditions d'utilisation

DISCIPLINES (REVUES)

Droit  
 Économie, gestion  
 Géographie  
 Histoire  
 Lettres et linguistique

OUTILS

Aide  
 Plan du site  
 Raccourcis clavier  
 Flux RSS  
 Accès hors campus

MON CAIRN.INFO

Créer un compte  
 Mon panier  
 Mes achats  
 Ma bibliographie  
 Mes alertes e-mail

Conditions de vente  
Droit de rétractation  
Vie privée

Philosophie  
Psychologie

Revue d'intérêt général  
Toutes les revues

Contacts

Mon crédit d'article

© 2010-2012 Cairn.info