

## Vacma, 50 ans après

---

*Robin Foot*

La « *veille automatique à contrôle de maintien d'appui* » est le nom complet de cet objet technique étrange qui demande au conducteur de train s'il est toujours là, à son poste, conscient. Sans réponse de sa part, elle déclenche un freinage d'urgence. Ce dispositif vérifie également que le conducteur ne « triche » pas. Non seulement il doit maintenir un actionneur de veille appuyé mais en plus il doit le relâcher périodiquement pour rendre plus pénible la fraude au dispositif de veille que d'exécuter le geste demandé par la machine. C'est parce que ce dispositif a ces deux fonctions, vérifier la présence consciente du conducteur et la sincérité de cette déclaration que cette périphrase s'est substituée au terme d'homme-mort.

La première étrangeté de ce dispositif réside dans cette fonction première d'interpeller l'homme au travail pour qu'il dise qu'il n'est pas mort. Au moins toutes les minutes sur les trains et toutes les dix secondes sur les tramways, le conducteur est rappelé à l'ordre des vivants. Ce dispositif n'est pas tant tourné vers le train que, en première instance, vers le conducteur.

L'acronyme « vacma » permet de simplifier sa désignation dans les différentes interactions langagières où ce dispositif est engagé tant du point de vue de l'économie de mots que de l'économie de sens. En effet, l'absence de sens évident pour ce terme de vacma permet de le mobiliser avec légèreté alors que l'expression d'homme-mort alourdit considérablement le sens des énoncés.

La deuxième étrangeté est que cette vacma rentre quasiment en même temps, au milieu des années 1960, dans le monde ferroviaire et dans le monde des sciences humaines et sociales. Plus fort encore, cet objet technique sert de médiateur à l'entrée de la psychiatrie et de la psychanalyse non seulement dans le monde ferroviaire mais surtout comme ressource dans l'action syndicale. C'est en effet à la demande de conducteurs CGT qu'un groupe de psychiatres intervient sur la vacma.

La troisième étrangeté est que cet objet technique est de nouveau, depuis le milieu des années 2000, au cœur d'une mobilisation syndicale dans le milieu des tramways, impulsée par la CGT, où, là aussi, des chercheurs en sciences sociales et humaines accompagnent ce mouvement. Cette fois-ci, ce sont plutôt l'ergonomie, la psychodynamique et la sociologie du travail et des techniques qui constituent l'arrière-plan de ce mouvement contre la vacma qui dure depuis plus de cinq ans maintenant.

La quatrième et dernière étrangeté que nous retiendrons pour ce dispositif est le fait que des fonctions fantasmatisées sont venues redéfinir son fonctionnement. En particulier, la peur d'une « mort crispée » hante les ingénieurs ferroviaires et les a conduit à accélérer le tempo de la vacma sur les tramways. Par conséquent, cette peur des ingénieurs oblige les conducteurs à suivre ce nouveau tempo.

On se trouve donc dans une configuration étonnante, contre intuitive, où des ingénieurs en sécurité ferroviaire développent un dispositif de sécurité sur une base irrationnelle qui crée de l'insécurité dans la conduite et met en cause la santé des conducteurs.

Le présent dossier, à peine plus de cinquante ans après la présentation du travail de l'équipe de Le Guillant sur la vacma à un congrès de médecine, veut à la fois renouer avec cette histoire et, à la fois, la revisiter à partir de nouvelles approches du travail et de la technique. Des syndicalistes et des chercheurs, ergonomes, historiens et sociologues, mettent en débat, de nouveau, autour de ce dispositif, l'approche du travail et de la technique.