

# Les « soutiers » désynchronisés de la métropole

ISABELLA DOMINGIE | FRANCESCA RU | MAGUELONE SCHNETZLER

La métropolisation, qui s'est imposée comme paradigme dominant de l'organisation territoriale et des politiques publiques, s'accompagne bien souvent d'une série d'injonctions adressées aux villes. Pour être attractive et se développer en tant que métropole, la ville doit être intense, active et accessible. Le fantasme d'une ville qui ne s'arrête jamais, qui soit capable de proposer des services variés à ses habitants en tout point et à toute heure, se diffuse. La vie urbaine s'allonge, le rythme s'accélère, les temps de pause dans les métropoles se font de plus en plus rares...

Or, derrière cette apparence d'une ville foisonnante pour tous, il y a les « soutiers » : des acteurs indispensables pour assurer le fonctionnement de la métropole, mais peu considérés en tant que tels. Désignant à l'origine le « matelot chargé de l'arrimage des objets d'équipement, d'approvisionnement, et spécialement du service de la soute à charbon<sup>1</sup> », le terme de « soutier » permet d'insister sur le caractère peu visible de ces individus. Ces « travailleurs de l'ombre » exercent dans des domaines d'activité anciens et bien connus (éboueurs, conducteurs de bus et tramways ou femmes de ménage<sup>2</sup>) mais aussi dans des secteurs plus récents, davantage associés à l'imaginaire métropolitain et caractérisés par des conditions de travail souvent plus précaires (livreurs de repas ou autres *juicers* rechargeant les batteries des trottinettes la nuit).

Si les soutiers sont « invisibles », c'est d'abord parce qu'ils restent largement marginalisés dans des discours théoriques et politiques qui associent plus spontanément le « succès métropolitain » à d'autres populations, telles que les cadres, ingénieurs ou créatifs<sup>3</sup>. Mais c'est aussi parce que beaucoup d'entre eux travaillent de façon désynchronisée. On ne les croise pas. Les études de la Dares montrent

que si travailler en horaires atypiques (tôt le matin, la nuit ou le week-end) est finalement assez répandu<sup>4</sup>, ces horaires se concentrent toutefois sur certains métiers, que ce soit pour assurer la continuité de la vie sociale, la permanence des services à la personne ou la sécurité.

Trop peu considérés dans nos sociétés contemporaines, il est aujourd'hui primordial de revaloriser la place centrale de ces travailleurs dans nos quotidiens. La crise sanitaire du Covid-19 remet sur le devant de la scène ces mêmes acteurs, contraints de poursuivre leur activité pour assurer un fonctionnement minimal de la ville et la survie de la population pendant cet épisode comme ils le font le reste de l'année durant la nuit, le dimanche ou pendant les vacances. En rendant visibles des métiers bien souvent sous-estimés, elle nous amène à réévaluer l'utilité sociale de ces professions indispensables à nos sociétés.

Dans le cadre d'un travail de recherche<sup>5</sup> basé sur une revue de la littérature et des enquêtes quantitatives et qualitatives, deux catégories professionnelles, conducteurs de transports en commun et femmes de ménage de la métropole bordelaise, ont été interrogées.

## Les conducteurs de bus et tramways : une expérience métropolitaine en décalé

L'inscription d'un territoire au rang de métropole se mesure à la qualité de ses infrastructures de transport<sup>6</sup> : elles doivent permettre aux habitants d'y circuler librement et (quasiment) en continu, grâce à un réseau fluide, lisible et étendu. Le réseau de transport peut aussi participer à moderniser l'image de

1 | « Soutier » (1964), *Le Grand Robert de la langue française*.

2 | Ce terme est utilisé ici par convenance.

3 | Dans l'imaginaire collectif, la métropole et son « succès » sont souvent associés à la présence de groupes sociaux riches en capital économique et culturel.

4 | En 2017, 44 % des salariés sont au cours d'un mois soumis à au moins un horaire de travail atypique, Dares – Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques – ministère du Travail, analyses juin 2018.

5 | Études menées entre octobre 2018 et juillet 2019.

6 | P. Godier, G. Tapie, T. Oblet, « L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux », *Le Monde*, janvier 2018, 216 p.

la ville en lui donnant l'aspect d'une ville connectée et durable.

Mais pour assurer ce service à une part de la population sur une plage horaire étendue (de 5 h à minuit/1 h, sans compter les bus de nuit), les conducteurs de bus et de tramway sont soumis à des rythmes intenses et à des horaires décalés. Ces temporalités ont des effets multiples sur le quotidien des conducteurs comme sur leurs pratiques urbaines.

L'intensité du service à assurer rend le travail des conducteurs usant, que ce soit physiquement (fatigue due au système de rotation en 3x8, présence requise un week-end sur deux, etc.) ou psychologiquement (stress permanent dû à la cadence à tenir sur les lignes, nécessaire vigilance en cas de saturation du trafic, etc.). Pour que la métropole soit active (et réactive), le réseau de transport doit également être flexible et s'adapter aux imprévus, ce qui rend le quotidien de certains conducteurs moins prévisible voire instable (par exemple, les conducteurs « volants<sup>1</sup> » prennent connaissance de la ligne sur laquelle ils sont affectés et de leurs horaires avec seulement quatre jours d'avance).

Les horaires atypiques limitent aussi les conducteurs dans leur pratique de la métropole. Bien que des permutations de créneaux entre conducteurs soient possibles, les marges de manœuvre restent limitées, dans la mesure où le réseau doit être assuré en continu. Afin que les usagers puissent bénéficier des transports en commun au plus tôt et jusqu'à tard, les conducteurs ouvrant une ligne doivent se rendre au dépôt vers 3 h 30/4 h du matin, quand ceux qui la ferment finissent leur journée vers 1 h 30/2 h. Certes, dire que ces derniers ne peuvent donc paradoxalement pas bénéficier du réseau de transport est plutôt facile et somme toute logique. Mais le constat peut être généralisé à d'autres soutiers qui doivent se rendre sur leur lieu d'activité en dehors des heures « classiques » et qui ne peuvent alors pas profiter de ce service métropolitain. De manière générale, les soutiers sont exclus, ou du moins en retrait, de certaines dynamiques métropolitaines. Une métropole à deux vitesses prend forme, séparant ceux pouvant bénéficier pleinement des services offerts et ceux pour qui l'accès à ces services n'est pas toujours évident.

Ces décalages sont d'ailleurs amplifiés par d'autres formes de relégations. Dans un contexte de marché du logement extrêmement tendu, la difficulté pour les conducteurs d'accéder à un logement à proximité

de leur lieu d'activité en est un exemple : 40 % des conducteurs interrogés déclarent habiter à plus de 20 km de leur lieu de dépôt. Les deux contraintes (temporelles et spatiales) se renforcent mutuellement. Parmi les sondés, nombreux sont ceux qui mettent en avant cet aspect : l'éloignement résidentiel du lieu d'activité allonge la journée de travail, sans compter le temps passé dans les embouteillages ; la distance domicile-travail varie selon le lieu d'embauche ; les lignes de transports en commun desservant les communes reculées ne sont souvent plus assurées à partir d'une certaine heure...

### Les femmes de ménage, invisibles et ultra-mobiles, évitent autant que possible le cœur de la métropole

Les femmes de ménage sont également soumises à un rythme particulier, dicté par les horaires de leurs employeurs et une forte mobilité dans l'espace urbain.

Cette profession, fortement féminisée, se concentre dans les aires métropolitaines. Bien que les femmes de ménage fassent partie de la *servicing class*<sup>2</sup>, elles ne représentent pas une catégorie statistique spécifique. Leur métier, fortement invisibilisé, n'est souvent pas déclaré institutionnellement comme emploi salarié. Il est alors difficile d'identifier précisément ce groupe professionnel, qui occupe pourtant un rôle de création de la valeur dans les « chaînes globales de care<sup>3</sup> ».

Le rythme de vie des femmes de ménage varie fortement selon qu'elles sont agentes d'entretien ou qu'elles travaillent à domicile chez des particuliers. Les premières vivent, pour beaucoup d'entre elles, la nuit : elles nettoient les locaux afin que tout soit prêt le matin pour l'arrivée des employés. Les secondes, qui ont fait l'objet de cette étude, doivent effectuer de nombreux déplacements en fonction de leurs lieux de travail au cours de la journée. Elles s'organisent selon un itinéraire précis à l'échelle métropolitaine et se déplacent d'un lieu à un autre pour se rendre chez des particuliers. Tous les jours, elles parcourent ainsi des distances importantes.

À ce temps passé dans les déplacements entre les différents employeurs vient s'ajouter le trajet domicile-travail. Le choix résidentiel structure leur quotidien. La tendance générale est celle d'un retrait résidentiel loin de Bordeaux, pas forcément choisi.

1 | Les conducteurs « volants » sont les conducteurs n'étant pas affectés à une ligne ou à un dépôt. À partir d'une certaine ancienneté, les conducteurs peuvent postuler pour être classés sur une ligne.

2 | S. Sassen, « Women's Burden : Counter-geographies of Globalization and the Feminization of Survival », *Journal of international affairs*, 2000, p. 503-524.

3 | A. R. Hochschild, « Global care chains and emotional surplus value », in W. Hutton and A. Giddens (eds) *On the edge : living with global capitalism*, London : Jonathan Cape, p. 130-46.



Tramway de nuit à la gare Saint-Jean à Bordeaux.

La saturation des infrastructures routières rajoute une contrainte temporelle à celle de la ponctualité au travail et requiert une certaine organisation. Nadine, 66 ans, raconte son quotidien : « Je me réveille à 5 h 30 et je pars de chez moi à 6 h 40 en voiture. Je passe à Libourne pour récupérer une collègue et on va à Bordeaux. Le trajet dure entre 30 et 45 minutes mais je me lève tôt pour éviter les bouchons. » Ces « navetteuses » font des allers-retours réguliers entre leur domicile et Bordeaux. Elles sillonnent le territoire pendant leur journée de travail pour enfin, le soir, retrouver le calme chez elles. Le rapport à la métropole est donc essentiellement vécu sous le prisme de la nécessité économique.

Face à cette métropole caractérisée par le mouvement voire l'(hyper)flux, ces femmes interviewées adoptent la stratégie de l'évitement. Se tenir à distance des lieux trop fréquentés devient un moyen pour s'assurer une certaine tranquillité. Y compris en termes de loisirs, Bordeaux n'est pas considérée comme un lieu suscitant de l'intérêt pour les activités qui s'y déroulent. On se rend en ville uniquement pour faire les magasins ou se promener le long des quais, dans un rapport à la métropole principalement consumériste. À l'inverse, elles privilégient la plage ou la campagne : le week-end, comme beaucoup de Bordelais, elles préfèrent s'éloigner de la métropole pour profiter de la nature et faire des activités de plein air. Paradoxalement, alors que la métropole

attire de plus en plus les classes populaires (avant tout pour les possibilités de travail qu'elle offre), ces dernières ne la vivent pas pleinement.

Au total, ces travailleurs de l'ombre sont au cœur d'un nœud de tensions : acteurs clés mais peu considérés, acteurs ayant une contribution déterminante au développement métropolitain mais incapables d'en tirer réellement profit, acteurs limités par des contraintes temporelles et spatiales dans leur pratique de la métropole... Mais comment et jusqu'où cette situation est-elle tenable ? Au-delà des effets directs sur le quotidien des conducteurs, les horaires décalés ne nuisent-ils pas au fonctionnement de la métropole dans son ensemble ? La volonté des femmes de ménage d'éviter la ville serait-elle le symptôme d'une profonde inégalité dans les opportunités offertes par la métropole ?

Ces limites nous amènent à interroger non seulement la soutenabilité d'une métropole à plusieurs vitesses, mais aussi sa capacité à faire du lien, à assurer un cadre de vie de qualité et ce, à l'ensemble des citoyens. Les enjeux sont multiples. Il s'agit d'éviter que la désynchronisation des rythmes urbains ne se traduise par une exclusion d'une partie de la population ; que les horaires décalés ne remettent en cause la cohésion au sein du territoire ; que la promesse d'une ville intense ne se fasse pas au détriment de ses acteurs clés... —