

## **Traces de l'activité de travail et tracés de son analyse dans deux pays du(des) « Sud(s) » : les débats qui dépassent le rapport entre empirie et théorie**

**Liliana Cunha, Marianne Lacomblez et Yves Schwartz**

Ce texte a deux raisons d'être. D'abord celle de la distinction entre « science faite » et « science en train de se faire » (Latour, 1995, 2001), à savoir entre une science accomplie, achevée pour certains, et la démarche en elle-même. Et nous proposons de mettre en évidence les contingences de cette démarche, en passant par une analyse de l'activité de service public assurée par des conducteurs dans le secteur des transports terrestres de passagers.

Par ailleurs, cette analyse nous permet de questionner la garantie d'une égalité sociale et territoriale, en considérant les difficultés de l'accès aux réseaux. Car s'il est vrai que le « droit à la mobilité » tend à être reconnu, en vérité les citoyens ne jouissent pas toujours des conditions qui leur permettent d'y accéder – particulièrement lorsque des scénarios privilégiant la « crise du service public » prédominent, imposant des inquiétudes concernant la rentabilité des entreprises.

Notre argumentation est fondée sur l'analyse de deux réalités singulières, dans deux pays du(des) « Sud(s) ».

Une première étude menée au Portugal nous a amenés à mieux nous situer face au discours d'une « mobilité généralisée », telle que définie à l'échelle européenne. Analysant les réseaux de mobilité sur un territoire infrarégional, l'activité réelle de travail de ceux qui assurent ce service a révélé une multitude de micro-régulations (définition informelle de nouveaux arrêts, introduction de détours dans le parcours prescrit, ...) mises en place afin d'endiguer les inégalités sociales et territoriales que des changements des systèmes de transports reproduisent, voire renforcent. Dans cette activité de travail ont donc cours des débats de société, interpellant « d'en bas » la vie économique et sociale, et sous-jacents à la construction de « réserves

d'alternatives ». Pourtant, aux moments des réorganisations des réseaux, elles sont le plus souvent reléguées à un statut « résiduel ».

L'autre étude est relative au système *TransMilenio* (BRT - Bus Rapid Transit) de Bogotá, en Colombie. Directement inspiré de l'expérience de Curitiba au Brésil, le modèle définit une alternative aux impératifs de développement des centres urbains, en supportant une politique urbaine sensible au combat des inégalités sociales. Mais le temps gagné en vitesse est bien souvent perdu dans la difficulté de l'accès, assuré par un réseau de transports précaires propre à la périphérie urbaine – renouant de la sorte avec la tradition face à laquelle le modèle BRT a voulu se démarquer. Or, ceux qui assurent cette composante, négligée dans le système originel, configurent ainsi une alternative dans la construction de nouvelles proximités et une contribution potentielle à la durabilité du projet initial.

Une question d'ordre méthodologique a traversé ces deux études : quelles conditions réunir, et quelles échelles d'analyse distinguer, pour que les débats soulevés tiennent compte de ce que révèlent ces activités de travail ?

L'approche que nous allons poursuivre dans cette contribution intègre trois principes qui la traverseront et en constitueront le fil conducteur.

1. L'analyse de l'activité concrète de travail, la compréhension des valeurs propres aux arbitrages qui s'imposent à elle, et la discussion des alternatives qu'elle permet d'entrevoir, supposent l'encastrement territorial. Le faire, c'est reconnaître, d'une part, la singularité des relations entre travail et territoire et, d'autre part, la reconnaissance du fait que la spécificité du réel exige la construction d'une « adhérence » des politiques publiques à la réalité locale, tout en sachant l'importance qu'y auront les options et les débats qu'elles susciteront dans la recherche de compromis. La contribution de l'approche ergologique se traduit ici dans le refus d'une position d'« exterritorialité », c'est-à-dire définie à distance du lieu où les valeurs inhérentes à l'activité sont (re)traitées – position qui impose au chercheur « d'essayer asymptotiquement de se situer dans un lieu qui est nulle part [...] » (Schwartz, 2000a).

2. Une approche comparative de ce que nous avons étudié dans deux pays a permis de mettre en évidence des conceptions distinctes du territoire et de la mobilité. Mais cela a aussi aiguisé notre attention concernant la discontinuité qui opère dans la circulation des savoirs entre plusieurs niveaux d'analyse. Pourtant, comme l'a souligné Reis

(2007), une référence au territoire doit dépasser cette question des échelles d'analyse, car

l'option d'une vision territoriale n'est pas une option en faveur d'une échelle d'analyse plus proche de la réalité, une espèce de minutie descriptive. Dans ce sens, je pense peu pertinents les arguments qui cherchent à résoudre les questions soulevées par les visions territorialistes grâce à l'articulation des échelles d'analyse et à l'attention aux processus et aux acteurs qui agissent sur des échelles différenciées. La compréhension du territoire exige, d'emblée, cette compréhension. L'étude de ce qui constitue le territoire a des objets d'application à des échelles très diverses, depuis le niveau local infranational, au niveau régional supranational. Mais ce n'est pas cela qui les distingue et leur donne un lieu propre dans la production de connaissances. (Reis, 2005, p. 62-63, traduction libre.)

3. Un territoire peut en cacher un autre (Lajarge, 2009), qu'ils soient « géographiques » ou « disciplinaires », interpellant la circulation (ou l'absence de circulation) de savoirs distincts dans l'approche des relations entre mobilité et territoire. Le défi qui est le nôtre est ainsi d'avancer une analyse qui va au-delà de la relation théorie-enquête et dépasse les conceptions assises sur le principe d'une *quasi* neutralité de la science, en ne négligeant jamais les dimensions de contexte et d'histoire, afin de mieux en dégager « une pensée alternative sur les alternatives » (Santos, 2002), même éphémères ou résiduelles, face à ce qui « fait crise » en traversant tous les versants de la vie sociale – et l'activité de travail forcément (Schwartz, 1997).

### **À la recherche d'une « rupture historique » dans la façon de parler de la crise et en ce qui concerne ceux qui en parlent...**

Nous sommes partis du point de vue que la crise constitue le *leitmotiv* d'une pensée qui est souvent le fait d'acteurs reconnus comme ayant légitimité pour parler de la crise, ou même pour la décréter en lui consignant une existence. En vérité, la réflexion est plus dialectique qu'il n'y paraît : on en prendra comme exemple les analyses de l'« impact de la crise sur les conditions de travail en Europe » (Eurofound, 2013) qui sont, de fait, insuffisantes puisqu'elles se limitent à des conclusions formulées à l'échelle des pays, négligeant ce que d'autres échelles d'analyse permettraient de mieux comprendre.

Nous avons centré concrètement notre réflexion sur la mobilité, les politiques publiques et l'action publique en matière de conception et de régulation des alternatives de transport. Et nous soutenons, dans ce contexte, l'importance de la reconnaissance de la singularité des territoires, en vue « d'un principe d'accommodation des politiques aux spécificités du local » (Jaillet, 2009, p. 117). Le faire, cependant, requiert nécessairement du travail – un travail de synthèse et de débats de valeurs entre ce qui se passe aux niveaux macro et micro d'analyse – pas toujours visible en soi et dont les protagonistes sont bien souvent des acteurs « micro ». On pourrait même aller jusqu'à dire qu'il est le fait d'acteurs qui sont des protagonistes dans cette histoire, mais qui sont rarement considérés comme les protagonistes de l'Histoire.

C'est précisément cela que nous souhaitons mettre en relief ici, tributaire de la tradition scientifique, dans laquelle nous nous inscrivons, de la psychologie du travail et de l'ergonomie de l'activité (Lacomblez *et al.* 2007 ; Teiger & Lacomblez, 2013), et articulée avec l'approche ergologique (Schwartz, 1997, 2000b). La spécificité de notre approche tient à l'accent mis sur le travail tel qu'il se présente dans un contexte réel et sur sa contribution, même à un niveau microscopique d'analyse, à la transformation de l'histoire collective. L'analyse de l'activité de travail, fondée sur la connaissance des situations concrètes dans lesquelles elle se développe (Guérin, Laville, Daniellou, Duraffourg & Kerguelen, 1991), s'institue comme condition préliminaire à l'intervention sur ces situations et à leur transformation.

Le point de départ de notre réflexion a été la reconnaissance de la mobilité en tant que droit de citoyenneté et comme trait identitaire des sociétés contemporaines. Le discours sur une « mobilité généralisée » (Lannoy & Ramadier, 2007) ou une « idéologie mobilitaire » (Mincke & Montulet, 2010) est paradigmatique de l'ère dite postmoderne : on y proclame la dissolution des contraintes spatiales, en faveur de la conquête d'une liberté (individuelle) de circulation. Dans ce contexte, l'accent est mis sur la continuité des déplacements dans l'espace, même en recourant à différents modes de transport au cours d'un même trajet. À l'occasion des déplacements quotidiens, les distances parcourues, en moins de temps, sont plus longues – mais ces trajets deviennent potentiellement « réversibles ».

Le dessein de rendre la mobilité, à l'échelle européenne, accessible à tous les citoyens – et reconnue dès lors comme étant une condition indispensable à l'insertion et à la cohésion sociales et économiques – a été soutenu dans une communication de la Commission adressée au Conseil et au Parlement européen<sup>1</sup>, sous le manifeste : « Pour une Europe en mouvement. » L'abolition des frontières entre les États membres, la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux font d'ailleurs partie intégrante d'un des piliers de la construction européenne (article 3 du Traité qui institue la Communauté européenne – TCE).

Or, si l'augmentation de la mobilité constitue une expression concrète de modernité ; si la notion de frontière était (du moins, jusqu'à peu) tombée en désuétude ; si la conception d'une offre intermodale, ou intégrée de services de divers modes de transport s'affirme... de quoi est donc faite cette crise lorsque l'on parle de mobilité ?

Nous avons donc abandonné cette conception de la mobilité – uniforme, dénuée de tout lien spatial et temporel. La mobilité prend différents contours selon les échelles et les temporalités. La mobilité qui retient notre attention, reprise dans les analyses que nous développons, est une mobilité à caractère pendulaire, définie par les trajectoires du quotidien. L'effet répétitif qui lui est inhérent, associé à des parcours prédéfinis, comporte finalement une part d'inédit : l'inflexion que nous assumons consiste à passer des idéologies aux formes concrètes de leur production, sur le plan des réalités locales.

Les déplacements quotidiens auxquels nous faisons allusion ne constituent pas à proprement parler une fin en soi, ils servent, bien au contraire, à d'autres fins : ils constituent un impératif pour pouvoir participer à la vie sociale, pour accéder à l'enseignement, à la santé, à l'emploi et à d'autres activités et services : ils constituent donc une condition à l'inclusion et à la citoyenneté. Et c'est d'ailleurs parce que les ressources nécessaires à la vie sociale ne sont pas réparties également dans l'espace, que les individus ne disposent pas des mêmes opportunités d'y accéder et que l'action publique se justifie dans ce domaine, afin de sauvegarder le droit à la mobilité et le principe de la garantie de l'équité sociale.

1. [COM(2006) 314 final].

## La crise du service public : entre l'intérêt public et l'intérêt des entreprises

La reconnaissance de la légitimité de ce droit est évidente dans la notion de « service public » attribuée aux transports de passagers, tel que le consacre l'article 73 du TCE, sous la justification qu'ils constituent un besoin, d'intérêt général, et ne sont donc pas susceptibles d'être exploités uniquement dans une optique commerciale.

Toutefois l'évolution de la notion de « service public » a été marquée par des tensions et des débats (Orban, 2004), particulièrement, comme le mentionne Montialoux (2007), depuis que

[...] les services publics sont descendus dans l'arène du marché, sous l'effet des orientations politiques (notamment européennes) inspirées du libéralisme économique. (p. 25.)

La tradition classique du service public est bien souvent connotée comme étant le fait de l'assomption, par le pouvoir public, d'attributions qui visent à satisfaire des besoins d'intérêt général et qui ne sont pas susceptibles de l'être par une économie de marché (Le Van-Lemesle, 2005), ou du moins pas d'une façon équivalente.

Dans le « droit communautaire », par contre, la notion de service public ne s'oppose pas, ni n'exclut la présence du marché, elle s'affirme comme étant compatible avec le principe de la concurrence. Dans cette conception, la prestation d'un service public ne doit pas nécessairement être assumée par une entreprise publique : ce qui importe n'est pas la question de la propriété (conception « organique » du service public), mais bien les caractéristiques de la mission de service public attribuée (conception « fonctionnelle » du service public).

Même si, dans la perspective de la Commission européenne, cet objectif d'intérêt général peut être également poursuivi par des entreprises privées qui se voient confier une mission de ce genre – en assumant le « principe de la neutralité » qui défend le traitement égalitaire des entreprises chargées de missions d'intérêt général, indépendamment de leur statut public ou privé (article 295 du TCE) – certains auteurs parlent d'une « crise conceptuelle » de la notion de service public (Némery & Routier, 1999).

Si la conception européenne de service public soutient que concilier l'orientation en faveur de l'équité sociale et la cohésion territoriale avec une orientation mercantile est non seulement souhaitable mais possible,

comment et au sein de quelles instances de la vie sociale cet équilibre peut-il se construire ? Quel est son impact sur l'activité de ceux qui fournissent ce service public, notamment sur l'activité des conducteurs ?

## Deux pays du(des) « Sud(s) » : débat sur le service public animés par des crises et des réserves d'alternatives multiformes

L'émergence de ces questions et leur analyse ont eu pour contexte deux études développées dans des pays du(des) « Sud(s) », qui corroborent l'existence de différentes façons d'être mobile, et de différentes formes de langage sur la mobilité dans le monde. Mais qui révèlent surtout comment l'activité de travail devient le siège de débats de société, et mettent en lumière que les alternatives qu'elle comporte concernent les niveaux micro et macro de la vie économique et sociale (Schwartz & Durrieu, 2003).

### Mobilité par le transport public au sein d'un territoire à la marge du paradigme d'une « société mobile »

La première étude, développée au Portugal, sur un territoire infra-régional, concerne la contribution des conducteurs à la préservation de l'intérêt général, dans leur recherche d'une compensation des inégalités sociales et territoriales que les systèmes de transports sont susceptibles de (re)produire.

L'histoire du secteur des transports au Portugal traduit l'évolution que nous avons déjà évoquée en ce qui concerne la notion de service public. La politique de nationalisations, décrétée en 1975, a permis au secteur de rester « protégé » par une exclusivité publique. Au début des années 1990, suite à l'annonce de la mise en œuvre de nouvelles politiques de privatisation du secteur, il a été admis qu'il était désormais possible de concilier la notion de service public avec une logique mercantile dans son mode de prestation (Cunha & Lacomblez, 2007 ; 2010 ; Cunha, 2012).

Cette étude constitue un défi au discours d'une « mobilité généralisée », telle que définie à l'échelle européenne. Notre première assertion est que, même dans le contexte d'une « société mobile », tous ne disposent pas du même potentiel de mobilité.

Dans les discours sur la mobilité, il est courant de trouver une référence implicite à ce qui se passe dans un contexte urbain, comme si les espaces de circulation des autobus étaient plus ou moins homogènes, comme si les citoyens qui habitent dans l'un ou l'autre lieu disposaient des mêmes alternatives de transport, enfin, comme si les réalités concrètes pouvaient se réduire à ce que l'on entend par « modèle de mobilité », en ignorant ce qui n'y entre pas. Dans le secteur des transports terrestres de passagers, peu de visibilité a été conférée, pour ce motif, à ce qui se passe dans les territoires dont les caractéristiques s'éloignent de ce scénario, marqués par une faible densité de population et par une demande réduite de transport public, et cette réalité est donc peu connue. Il est toutefois indéniable que ces territoires sont susceptibles d'engendrer des irrégularités dans la demande, ce qui constitue une forte contrainte en matière de planification des services de transport public.

Dans le cadre de cette étude, le contexte d'analyse correspond à un territoire qui revêt ces caractéristiques. La demande à l'origine de cette étude se situe dans le cadre d'un projet de reconception de son réseau de transports publics par autobus (Cunha, 2012). Cette demande avait été adressée, par l'entreprise privée détentrice du monopole des concessions d'exploitation (ou de droits exclusifs d'exploitation) du réseau de transports existant, à une équipe de concepteurs de mobilité composée, surtout, d'ingénieurs, mais également de géographes et de mathématiciens, dont nous avons accompagné l'activité jusqu'à la mise en place du « nouveau réseau de transport ». L'objectif structurant consistait à promouvoir une amélioration des conditions de mobilité tout en sauvegardant les principes de rentabilité économique de l'entreprise de transport.

Cependant, les caractéristiques du territoire qui sert de contexte à cette étude de cas sont peu favorables à une organisation du système de transports apte à répondre à des objectifs d'efficacité économique. Il s'agit d'un territoire qui couvre une vaste zone, doté d'un indice de densité de population considéré comme faible. Pour ce motif, et compte tenu du statut de « service public » reconnu au transport public dans ce contexte – en assumant, par conséquent, qu'il constitue un besoin d'intérêt général – la prestation du service public par l'entreprise privée en cause fait l'objet d'une compensation financière accordée par les pouvoirs publics, afin de ne pas compromettre son équilibre économique (Bavoux, Beaucire, Chapelon & Zembri, 2010).

Compte tenu des caractéristiques du territoire et du fait que toute municipalité est tenue de planifier et d'assurer la prestation du transport scolaire (loi n° 159 / 99, du 14 septembre, article 19), ce sont surtout les déplacements motivés par cet objectif qui ont orienté l'intervention de l'équipe au niveau de la reconception du réseau de mobilité, étant donné que les élèves sont les principaux usagers du transport public et ceux aussi qui maintiennent, au cours de l'année, un taux d'utilisation régulier de l'autobus. L'offre de transports, dans ce contexte, présentait un aspect singulier en ce qui concerne le nombre de circulations, limité en l'occurrence à seulement deux circulations par jour : un parcours à l'heure de pointe de la matinée vers le centre et, le second, à l'heure de pointe de l'après-midi, du centre vers l'intérieur.

Outre le suivi de l'activité de travail des concepteurs, notre participation, dans ce projet, a consisté surtout à relater le point de vue du travail des conducteurs, par le biais d'analyses de leur activité dans un contexte réel, sur chacune des lignes qui composaient le réseau existant, enrichies également par la réalisation d'entrevues destinées à comprendre comment ces derniers géraient l'activité et quelles étaient les contraintes auxquelles ils étaient confrontés ainsi que les besoins concrets que le nouveau réseau, qui allait être mis en service, devait, selon eux, être apte à satisfaire.

#### *Ce que nous révèle l'analyse de l'activité des conducteurs dans ce territoire ?*

Dans ce cas, la mobilité n'est pas entendue uniquement comme l'usage d'un mode de transport ; bien au contraire, sa production se mesure par le biais d'un *usage de soi* (Schwartz, 2000b), des conducteurs au cours de leur activité de travail et dans le cadre de l'établissement d'un engagement envers la collectivité.

Le tracé de notre analyse au sein de ce territoire a également couvert des observations de l'activité des conducteurs, enrichies par l'analyse de leurs discours. Les résultats nous ont permis de souligner que l'amélioration des conditions de mobilité dont bénéficient les usagers du transport public dans ce territoire advient d'un potentiel introduit par ces travailleurs, dans le cadre de leur activité concrète. La population étant très dispersée, la question de l'accessibilité au réseau de transports constitue un problème à résoudre auquel les conducteurs sont confrontés au quotidien. Nous avons pu observer, par exemple, que les conducteurs font des trajectoires et des arrêts

non prévus, afin d'assurer un transport à ceux qui sont plus éloignés des lieux d'arrêts fixés.

Contrairement à ce qui se produit dans un contexte urbain, où un nombre considérable de services est offert journalièrement et où il existe un nombre significatif de passagers en circulation, qui restent « dans l'anonymat », ici la réalité est toute autre : il existe un seul conducteur affecté à chaque ligne et les passagers cessent d'être anonymes. Leurs besoins singuliers pèsent davantage dans les arbitrages des conducteurs, assumés sur la base de valeurs de préservation de l'intérêt public et de régulation du bien commun (Schwartz, 1997).

La définition informelle de nouveaux lieux d'arrêt, en fonction des besoins concrets, identifiés par les conducteurs, la réalisation de détours par rapport au tracé défini afin d'assurer une plus grande proximité des lieux de passage du transport public, traduisent des traces concrètes de cette activité, des tentatives de sauvegarder le droit à la mobilité de certains de leurs usagers. La crise de la notion de service public devient ici évidente, en raison de la tension entre l'intérêt public et l'intérêt de l'entreprise, surmontée en partie par les « réserves d'alternatives » (Schwartz, 1997) que l'activité des conducteurs définit et concrétise, bien que cette contribution ne soit pas toujours reconnue et en dépit de son impact, notamment, sur leur temps de travail.

On ne peut donc pas négliger les coûts de ces « absences » dans les discours sur la mobilité et dans les politiques publiques, à partir de ce que l'on observe et de ce qui émerge d'« en bas »... Les alternatives envisagées par l'activité de travail sont, en fait, construites et maintenues aux dépens de leurs auteurs. Le risque est alors qu'elles soient interprétées en tant que nouvelles opportunités suscitées par ce qui fait crise...

#### ***TransMilenio, ou le transport massif à Bogotá : pour un « modèle de développement ciudadano »***

L'expérience issue du contact avec le système *TransMilenio* (BRT - Bus Rapid Transit), à Bogotá (Colombie), nous permet d'introduire d'autres questions dans ce débat, avec pour fil conducteur l'interpellation du « droit à mobilité » et les asymétries et inégalités qu'il comporte, que nous avons observées dans un contexte réel et qui renforcent les déséquilibres sociétaux.

Dans les années 1990, Bogotá connaissait « une crise aiguë dans le service de transport collectif » (Acevedo, 2009, p. 147, traduction

libre). S'inspirant directement de l'expérience de Curitiba (Brésil) qui avait consisté à créer un « souterrain de surface » (Amar, 2010), mais avec une plus grande reconnaissance et un plus grand protagonisme, le modèle *TransMilenio* (TM) a été largement disséminé en tant qu'expérience réussie et modèle « reproductible » (Demoraes, Gouëset, Piron, Figueroa & Zioni, 2010).

Au début de son exploitation, en 2001, le système était composé d'autobus articulés qui circulaient sur des voies spécifiques et délimitées, en parcourant les principales artères de la ville, du nord au sud. Le système a évolué ensuite vers l'intégration de différents types de services : à titre d'exemple, la circulation d'autobus *alimentadores* (d'alimentation), désignés ainsi parce qu'ils servent à drainer les passagers provenant de zones limitrophes, vers le TM.

Son succès en a fait, effectivement, un exemple paradigmatique de développement dans lequel un système de transport public joue un rôle crucial dans le cadre d'une politique de lutte contre la *guerra del centavo* (guerre du centime) – suscitée par le système de transport collectif antérieur, marqué par une nette surenchère d'offre d'autobus qui exploitaient les mêmes lignes ainsi qu'une forte concurrence entre leurs propriétaires. La rentabilité des propriétaires des autobus et, par conséquent, le salaire des conducteurs, dépendait du nombre de passagers transportés, ce qui avait favorisé ladite *guerra del centavo* (Acevedo, 2009).

L'idée d'Enrique Peñalosa<sup>2</sup> était qu'éliminer la compétition sur le marché est bien différent de l'idée d'une compétition pour le marché (qui oblige à baisser les prix des tarifs des usagers) (Montezuma, 2009) – une politique semblable à celle mise en œuvre par Ney Braga, à Curitiba, 40 années auparavant.

Ces dernières années, les débats sur la mobilité par transport public à Bogotá sont devenus plus aigus en raison des limites du propre système.

Bien qu'elle ait été reconnue comme étant une politique publique innovatrice, étant donné l'accent mis sur un autre modèle de mobilité par transport public, ayant un fort impact sur la transformation urbaine aussi bien en termes de structures physiques destinées à

2. Maire de Bogotá (durant la période de 1998 à 2000, puis réélu de 2016 à 2019, reconnu comme étant le grand promoteur du TM).

l'accès au TM, que du point de vue de ce qui a été désigné par la promotion d'une véritable *cultura ciudadana*<sup>3</sup> (culture citoyenne), le système TM qui en a été la concrétisation n'a pas été capable de résoudre tous les problèmes que sa mise en œuvre étaient censés résoudre. Le dessein était de se démarquer d'un modèle de mobilité fondé sur une base informelle et de promouvoir une culture de mobilité « urbaine », « civique ». Le droit à la mobilité (à savoir : cette nouvelle forme de mobilité) exigeait de maîtriser les règles d'accès et d'utilisation du TM, en renforçant son rôle de « façonnage de la citoyenneté ».

En dépit de son succès, ses limites suscitent, à l'heure actuelle, d'intenses débats publics. Sa capacité se situe bien en deçà des besoins réels de déplacement, ce qui entraîne des temps d'attente qui peuvent rivaliser avec les temps de circulation. Les infrastructures du TM, comme pour certaines stations, ne sont déjà plus aptes à absorber l'augmentation croissante des usagers, ce qui est dû, en partie, aux dynamiques de densification générées également par la proximité des stations du TM. Le temps gagné en vitesse est perdu en temps d'accès (Maldonado, 2015), non seulement jusqu'à l'entrée du TM, mais même avant, dans les trajets des quartiers périphériques jusqu'aux *alimentadores* (bus d'alimentation) et / ou jusqu'aux *Portales* (stations principales).

Comme nous avons pu le constater, dans un contexte réel, nombreuses sont les contestations quotidiennes dont les usagers du TM sont les protagonistes : parfois, en empêchant la fermeture des portes et en bloquant ainsi la circulation de l'autobus ; parfois en conspuant et en insultant les conducteurs. Curieusement, cette contestation qui s'adresse aux conducteurs semble dissonante compte tenu de la réalité du système. Outre le fait que ce sont eux qui sont presque exclusivement la face visible du système et, de ce fait, une cible privilégiée, certains usagers conservent la représentation du système traditionnel de mobilité (qui coexiste, en fait, toujours avec le système massif de mobilité) et entretiennent l'idée que le conducteur jouit d'une plus grande autonomie que celle dont il dispose effectivement. Ils ignorent sans doute qu'il est soumis à un contrôle permanent par un centre de contrôle, et à des sanctions, s'il ne respecte pas intégralement, par exemple, le temps

3. Expression et projet que l'on doit à Antanas Mockus, maire de Bogotá (qui a assumé des mandats durant les périodes 1995-1998 et 2001-2003).

passé à chaque arrêt, les normes de vitesse maximale de circulation du bus, mais également s'il prend du retard, s'il passe au signal jaune ou s'il s'arrête au mauvais arrêt (les conducteurs peuvent faire plusieurs fois le même trajet, mais les arrêts peuvent être différents).

Parallèlement à nos observations, le contact direct avec les conducteurs et les entrevues menées avec eux, ont permis en outre d'identifier d'autres contraintes associées à l'utilisation du TM. La complexité du système en rend l'accès difficile : il existe de nombreuses lignes qui fonctionnent à des horaires déphasés, avec des arrêts à toutes les stations ou seulement à certaines d'entre elles, avec la possibilité ou non de transfert vers d'autres lignes. Le calcul du meilleur trajet (par exemple, le plus rapide) par les usagers exige de tenir compte des multiples combinaisons possibles (trajectoires, correspondances, etc.) afin de choisir le parcours adéquat au moment du déplacement. Certaines applications informatiques ont ainsi été développées pour faciliter ce processus, mais le fait est que tous les citoyens ne disposent pas d'équipements électroniques qui leur permettent d'installer et d'utiliser ce type d'applications. En conséquence, de nombreux passagers suivent toujours les trajets qui leur sont plus familiers et ne bénéficient donc pas des avantages d'un système qui est censé leur permettre d'élaborer des trajets singuliers et d'optimiser leur temps de déplacement, en fonction de l'horaire et du jour de la semaine.

En dépit de la tentative de moderniser le système de transport collectif antérieur et de s'en démarquer radicalement, celui-ci se maintient. Même s'il s'agit d'un système précaire, le fait qu'il subsiste est révélateur de son importance, notamment, parce qu'il garantit une plus grande souplesse : il existe une grande offre ; les passagers entrent et sortent en dehors des lieux signalés formellement comme lieux d'arrêt, sollicitent des arrêts en parlant directement avec le conducteur et disposent ainsi d'un service quasiment « de porte à porte » ; le coût du trajet est moins élevé que celui du TM ; et, dans certains endroits plus périphériques, il constitue la seule alternative pour accéder à la ville.

Les politiques publiques, confrontées à la mobilité, ont ignoré le rôle crucial de ce système « marginal » de transports (Moncada & Burbano, 2005) – qui inclut non seulement les traditionnels *busetas* (des autobus de petite dimension qui circulent dans les zones urbaines et périurbaines), mais également les « vélo-taxis » (le conducteur roule sur un vélo équipé d'une remorque qui peut conduire au maximum

deux personnes et effectue les trajets d'accès au TM, notamment dans les endroits dépourvus d'*alimentadores* ou dans lesquels ceux-ci sont toujours pleins), ou encore les « moto-taxis ».

Le réel de l'activité de travail, dans ce contexte, montre que l'accès au TM, bien qu'il soit assuré par des modes de transport considérés comme « précaires », réservés à la « périphérie », et dotés d'un statut « résiduel » par rapport auxquels les modèles BRT cherchent à se démarquer, constituent en fin compte une forme d'alternative dans la construction de « proximités » et soutiennent la durabilité du propre système. Malgré cela, l'invisibilité de leur contribution, ou le fait que celle-ci soit considérée comme un obstacle au projet de modernité, a entretenu, voire renforcé, la précarité des conditions de travail de ceux dont l'activité de transport s'encadre dans ce système « marginal » – une précarité qui revêt plusieurs aspects, comme le recours à des chaînes de sous-traitance, à des modalités de rémunération définies en fonction du nombre de passagers démarchés, et à des horaires de travail qui peuvent atteindre 16 heures par jour, pour n'en citer que quelques exemples.

Par ailleurs, le discours actuel est que le succès du TM est compromis par *la falta de una cultura ciudadana* (l'absence d'une culture citoyenne). Une affirmation qui s'appuie sur des arguments tels que : de nombreux citoyens continuent à recourir aux moyens de transport « marginaux » ; ils circulent sur les voies réservées exclusivement au TM ; ils ne font pas la file de façon « ordonnée », etc. Le système est tenu pour être irréprochable, et il est courant d'entendre énoncer qu'il existe encore *una grosseria ciudadana* (une citoyenneté grossière) !

### **Autres crises dans la pénombre ... les « dramatiques de l'usage de soi » et l'absence de reconnaissance des « réserves d'alternatives » que le travail et les travailleurs produisent dans l'histoire collective**

De même que nous assumons que le(s) bien(ns) commun(ns) ne peut(peuvent) pas être décrété(s) de façon dogmatique, en l'absence d'une mise en visibilité des « dramatiques de l'usage de soi » (Schwartz, 1997) dans la construction de compromis entre les niveaux macro et micro de la vie en société, la compréhension des phénomènes de crise

ne peut pas non plus faire l'économie de ce qui se passe au niveau des activités réelles de travail ni du point de vue de leurs protagonistes.

Les deux études présentées révèlent, en première instance, les inégalités en matière d'accès et de droit au service public de transports. Toutefois, leur contribution s'étend également à la reconnaissance de l'activité des conducteurs et aux réserves d'alternatives qui se matérialisent à travers celle-ci, et qui sont l'expression d'un défi de démocratie. Dans la première étude, ces réserves d'alternatives visent à compenser des inégalités territoriales, en assurant un potentiel accru d'accessibilité au réseau de transports ; dans la seconde, les conditions de travail associées à l'activité dans le système traditionnel (marginal et précaire) de mobilité restent dans la pénombre, afin de préserver l'emploi dans un système qui prévaut comme réponse aux besoins que les politiques et les formes de mobilité instituées laissent échapper. En dépit de l'influence de ce système marginal de transports sur la production de certains équilibres sociétaux, le fait qu'ils soient négligés par les politiques publiques contribue à la précarisation de l'emploi, étant donné qu'il ne permet pas de faire place à la négociation des conditions de travail et à l'organisation du travail. Nous affirmons donc que, même invisibles, ces situations sont l'expression concrète de conflits de valeurs, de débats qui font partie intégrante de la vie sociale à une échelle plus microscopique du travail (Schwartz, 2003). Ce faisant, nous dirigeons donc notre regard vers ce qui a un statut « résiduel », avec la conviction également que ce regard comporte une valeur heuristique déterminante pour la régulation du(des) bien(s) commun(s). Comment se fait-il que le droit à la mobilité (par transport public) ne soit jamais discuté par rapport au droit du travail, par rapport aux effets du droit du travail sur le temps de travail, et sur la santé ?

Nous reconnaissons, dans ce sens, que la mobilité est un « analyseur qui permet d'interroger nombre de dimensions du social » (Bourdin, 2005, p. 20), et que, simultanément, elle révèle les facteurs qui contribuent à la production de formes de mobilité différenciées ; les spécificités des territoires et des conditions de mobilité qu'elles finissent par permettre, tout en restant dans la pénombre quand elles échappent à un « modèle de mobilité » qui se veut dominant ; et le pouvoir d'agir des travailleurs en ce qu'ils interpellent les options d'organisation de la mobilité définies, ainsi que leur initiative en vue de leur renormalisation (Schwartz, 1997).



Comme le mentionnent Divall et Reville (2009, p. 67), les systèmes de transport dépassent le contexte institutionnel de la vie quotidienne ; ils sont le centre de la *production* de la société, établissant et renforçant des différences et des inégalités entre les sociétés, les groupes et les individus,

par rapport auxquelles il est urgent de construire des engagements de développement, en tenant compte également d'autres échelles d'analyse et de l'impact du point de vue d'autres acteurs que les politiques de transports devraient refléter.

## Références

- Acevedo, J. (2009). El futuro del transporte en Bogotá. In R. Montezuma (ed.), *Diálogo ciudadano. Más que un Metro para Bogotá: complementar la movilidad* (p. 160-163). Bogotá (Colombia): Editorial Universidad del Rosario.
- Amar, G. (2010). *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité*. Limoges : Éditions Fyp.
- Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L. & Zembri, P. (2010). *Géographie des transports*. Paris : Armand Colin.
- Bourdin, A. (2005). Les mobilités et le programme de la sociologie. *Cahiers internationaux de Sociologie*, 1(118), 5-21.
- Cunha, L. (2012). *Mobilidades, territórios e serviço público: debates sobre o interesse colectivo à margem do paradigma de uma sociedade móvel*. Thèse présentée en vue de l'obtention du grade de Docteur en Psychologie, Porto, FPCE-UP.
- Cunha, L. & Lacomblez, M. (2007). « Market and regulation of general interest in the passenger land transport sector: a debate renewed by drivers' activity. » *@ctivités*, 4(1), 141-148.
- Cunha, L. & Lacomblez, M. (2010). La production d'un service public : ce que révèle l'activité des conducteurs de bus au Portugal. Dans H. Maksim, S. Vincent, C. Gallez & V. Kaufmann (dir.), *L'action publique face à la mobilité* (p. 51-74). Paris : L'Harmattan.
- Demoraes, F., Gouëset, V., Piron, M., Figueroa, O. & Zioni, S. (2010). « Mobilités quotidiennes et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo. » *Espace populations sociétés* [En ligne], 2-3, <http://eps.revues.org/index4218.html>
- Divall, C. & Reville, G. (2009). Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie. Dans M. Flonneau & V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité* (p. 57-74). Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Eurofound (2013). Conséquences de la crise sur les conditions de travail en Europe. [En ligne]. Disponible sur le site [https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef\\_files/pubdocs/2013/191/fr/1/EF13191FR.pdf](https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_files/pubdocs/2013/191/fr/1/EF13191FR.pdf)
- Guérin, F., Laville, A., Daniellou, F., Duraffourg, J. & Kerguelen, A. (1991). *Comprendre le travail pour le transformer*. Lyon : Éditions Anact.
- Jaillet, M.-C. (2009). Contre le territoire, la « bonne distance ». Dans M. Vanier (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives* (p. 115-122). Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Lacomblez, M., Bellemare, M., Chatigny, C., Delgoulet, C., Re, A., Trudel, L., & Vasconcelos, R. (2007). Ergonomic Analysis of Work Activity and Training. In R. Pikaar, E. Koningsveld & P. Settels (Eds.), *Meeting Diversity in Ergonomics* (129-142). Oxford (UK): Elsevier.
- Lajarge, R. (2009). Pas de territorialisation sans action (et vice versa) ? Dans M. Vanier (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives* (p. 193-204). Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Lannoy, P. & Ramadier, T. (dir.). (2007). *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*. Louvain-la-Neuve (Belgique) : Academia Bruylant.
- Latour, B. (1995). *Le métier de chercheur. Le regard d'un anthropologue*. Paris : Éditions Inra.
- Latour, B. (2001). *L'espoir de Pandore : pour une version réaliste de l'activité scientifique*. Paris : La Découverte.
- Le Van-Lemesle, L. (2005). « Cauwès et Colson, le juriste et l'ingénieur : une ou deux conceptions du service public ? » *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 3(52/53), 75-87.
- Maldonado, Y. (2015). *L'espace public à Bogotá : entre les enjeux de la mobilité et la fragmentation urbaine*. Thèse de doctorat en architecture et sciences de la ville, École polytechnique fédérale de Lausanne – Laboratoire de Sociologie Urbaine, Suisse.
- Mincke, C. & Montulet, B. (2010). « L'idéologie mobilitaire. » *Politique*, 64. Issu de <https://www.revuepolitique.be/1-ideologie-mobilitaire/>
- Moncada, C.A. & Burbano, J. (2005). "Modelo de estructura empresarial para el transporte público colectivo." *Universitas Psychologica*, 4(3), 325-337.

- Montezuma, R. (2009) (dir.). *Diálogo ciudadano. Más que un Metro para Bogotá: complementar la movilidad*. Bogotá (Colombia): Editorial Universidad del Rosario.
- Montialoux, C. (2007). « Service public et intérêt général. » *Regards croisés sur l'économie*, 2(2), 25-26. doi: 10.3917/rce.002.0025
- Némery, J.-C. & Routier, J.-C. (1999). Avant-propos. Dans H. Groud (dir.), *Mutations du service public et territoires* (p. 7-10). Paris : L'Harmattan.
- Orban, E. (2004). *Service public ! Individu, marché et intérêt public*. Paris : Éditions Syllepse.
- Reis, J. (2005). "Uma epistemologia do território." *Estudos – Sociedade e Agricultura*, 13(1), 51-74.
- Reis, J. (2007). *Ensaio de economia impura*. Coimbra (Portugal): Almedina.
- Santos, B. (2002). "Para uma sociologia das ausências e das emergências." *Revista Crítica de Ciências Sociais*, (63), 237-280.
- Schwartz, Y. (1997). Travail et ergologie. Dans Y. Schwartz (dir.), *Reconnaissances du Travail. Pour une approche ergologique* (p. 1-37). Paris : Presses universitaires de France.
- Schwartz, Y. (2000a). Discipline épistémique, discipline ergologique : *paideia* et *politeia*. Dans B. Maggi (dir.), *Manières de penser, manières d'agir en éducation et en formation* (p. 32-68). Paris : Presses universitaires de France.
- Schwartz, Y. (2000b). *Le paradigme ergologique ou un métier de Philosophe*. Toulouse : Octarès, Collection « Travail et Activité humaine ».
- Schwartz, Y. (2003). Le travail et le temps. Dans F. Ost (dir.), *Figures du temps* (p. 74-91). Marseille : Éditions Parenthèses.
- Schwartz, Y. & Durrive, L. (dir.) (2003). *Travail & Ergologie. Entretiens sur l'activité humaine* (I). Toulouse : Octarès, Collection « Travail et Activité humaine ».
- Teiger, C. & Lacomblez, M. (coord.) (2013). *(Se) former pour transformer le travail – Dynamiques de constructions d'une analyse critique du travail*. Québec (Canada) : Presses de l'Université Laval et Bruxelles (Belgique) : ETUI-European Trade Union Institut Eds.