



**HAL**  
open science

## La société du tramway

Charlotte Moreaux

► **To cite this version:**

Charlotte Moreaux. La société du tramway. Habiter, 2023, 1. Cabanes et habitations de fortune, pp.113-116. halshs-03990366

**HAL Id: halshs-03990366**

**<https://shs.hal.science/halshs-03990366>**

Submitted on 11 Apr 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License



# La société du tramway

Charlotte MOREAUX

## 1. Introduction

Les déplacements quotidiens peuvent prendre de nombreuses formes, ils évoluent avec les progrès scientifiques et doivent être repensés en permanence par souci d'efficacité ou de préservation de l'environnement. Seuls ou « en commun », chaque mode de déplacement possède ses propres caractéristiques et engendre une sociabilité particulière, une habitude, une contrainte, et une vision de soi, des autres et des rues que l'on parcourt.

Dans la ville de Nice, les transports en commun s'organisent au sein de la société Ligne d'Azur et se composent de deux grands pôles : les bus et les tramways. Pour les faire fonctionner, des hommes et des femmes se mobilisent chaque jour. Au-delà de cette mobilisation, ces derniers s'organisent, mais selon quels processus ? Dans quel but ?

Si Emile Durkheim parle du travail comme d'un grand intégrateur (Durkheim, 1893), Maurice Godelier l'envisage au sens des « diverses manières inventées par l'Homme pour agir sur son environnement naturel et en extraire les moyens matériels de son existence sociale » (Godelier, 1991 : 717). La pluralité des définitions et des sens du terme de travail apporte d'emblée une confusion quant à son étude. Comment travailler sur le travail ? L'étude des chauffeurs de tramways m'a permis de me confronter à la réalité des individus travaillant et aux façons dont leur activité salariale s'articule à leur vie hors travail. Malgré un aspect éminemment partagé de la vie hors travail et d'un emploi salarié, les acteurs ont tendance à opposer ces deux notions. Ce qu'ils définissent comme la « vie » et le travail sont pourtant liés, se croisent et s'entrecroisent.

Nous allons ici voir comment est régie la vie des individus sur leur lieu de travail au sein de la société Ligne d'Azur à Nice pour tenter de comprendre comment un microcosme social a pu se former entre les salariés. La notion de "société" Ligne d'Azur prend alors tout son sens quand elle est abordée par le biais de l'anthropologie.

En effet, le groupe constitué des chauffeurs de tramway possède un grand nombre de caractéristiques permettant de les envisager comme un microcosme social. C'est ce que j'ai tenté de saisir afin de décrire les systèmes et stratégies mis en place par les employés.

## 2. Méthodologie

Ainsi, j'ai effectué un travail d'observation sur le terrain, j'ai conduit des entretiens formels et des discussions plus informelles lors de pauses courtes. Le terrain de l'anthropologue doit se faire sur un temps long, ces contraintes ne m'ont permis ni une longue durée, ni une

immersion auprès des chauffeurs. Par contraintes, j'entends ici un temps d'enquête relativement court pendant l'hiver 2022. J'entends également des contraintes d'ordre administratif qui m'ont refusé l'accès aux cabines des chauffeurs des tramways. Ceci me paraissait pourtant essentiel pour traiter mon sujet. J'ai donc dû m'adapter et repenser ma manière de faire, trouver une façon de voir ce qui m'était caché. Cela m'a également permis de m'interroger : pourquoi est-ce caché ? Pourquoi la décision n'appartient-elle pas aux chauffeurs ? Les entretiens ont pris une grande place dans mon travail et j'ai eu la chance d'en mener une quinzaine allant de quelques minutes à quelques heures. Ce fut la source principale de mes informations. Acquérir des données directement par les mots des acteurs permet à l'anthro-pologue de saisir et de mesurer les différences entre ce qui est dit, ce qui est fait, ce qui n'est pas dit et les expressions émotionnelles que cela induit. Tous les conducteurs n'ont pas les mêmes expériences et souvenirs, tous n'ont pas le même emploi du temps ni la même organisation de leur « vie d'à côté ». En cela, l'anthropologue doit être en mesure de comprendre ce qui sous-tend l'organisation du groupe en général. Il ne doit ni faire de généralités, ni acquérir l'intégralité de ses savoirs par un unique informateur.

A travers mes discussions, j'ai pu m'apercevoir d'un certain nombre de mécanismes régissant les liens entre les membres de la société. Ces rapports prennent la même forme que ceux que l'on retrouve dans notre société française, à savoir des rapports hiérarchiques, des rapports de pouvoir et d'ancienneté (sans distinction hiérarchique), mais aussi des rapports genrés. Les processus de mise en lien ne sont pas toujours explicités et les conducteurs ne se rendent pas toujours compte de l'impact de leur organisation spécifique sur l'efficacité de leurs actions.

### **3. Le chauffeur et son tramway**

Les premiers contacts qu'auront les chauffeurs entre eux se déroulent hors l'activité même de la conduite. e. En effet, chacun commence sa formation par le nettoyage du tramway le soir : cela permet alors une rencontre entre individus qui feront le même métier, mais cela familiarise également l'individu avec son objet de travail, à savoir : la rame de tramway. Ce point de départ dans leur activité de chauffeur leur permet alors d'appivoiser leur futur véhicule. Comment est-il mais aussi comment l'entretenir. Xavier, chauffeur depuis 5 ans, avouera que cette expérience lui a appris à ne pas salir son lieu de travail "puisque'on sait qu'après y en a qui vont passer pour nettoyer".

Après cette première phase, l'individu est directement confronté à « son » tramway. D'ailleurs, parler de « son » tramway n'est pas anodin, et les conducteurs eux même utilisent cet adjectif possessif. Pourtant, le véhicule qu'ils empruntent n'est que provisoire et ils en changent à chaque terminus. Cette appropriation du tramway et de « leur » cabine en fait un espace de travail personnel. Cette possession reste pourtant relative puisque chaque trajet est fait dans un véhicule différent ne permettant donc pas de la modifier puisqu'elle sera utilisée par un grand nombre d'employés au cours d'une même journée. Si ce n'est la cabine du tramway qui se transforme, c'est directement le corps qui doit se conformer à celle-ci. En effet, à force de répétition des mouvements sur un temps long et de manière quotidienne, les commandes sont incorporées, au point que les chauffeurs me disent ne plus y penser. Stéphane, chauffeur depuis 4 ans, me parle de ces mouvements comme d'« automatismes » qu'il semble mimer pendant notre discussion se déroulant pourtant hors les frontières de la cabine. Cette dernière est alors en eux, même quand ils n'y sont plus. Ces techniques ne sont pas les seules apprises sur le terrain, les acteurs évoqueront également

les affaires à emporter avec soi ou la tenue vestimentaire par exemple. Toutefois, ceci s'apprend à force de travail et l'on me dit que l'on « reconnaît l'ancienneté par rapport à la taille du sac » puisque c'est la répétition et l'habitude qui modifie les pratiques jusqu'à l'incorporation. Ces éléments montrent bien comment les individus s'approprient un véhicule au-delà du discours.

## 5. Un contact permanent

« Dès qu'il y a un problème, c'est tout le réseau qui est bloqué, comme c'est un réseau fermé. Tout le monde s'arrête et donc tout ce qui est prévu, ça part en l'air. »  
(Frédéric, employé depuis 2011)

Des techniques du corps particulières, des savoirs et un véhicule ne sont pas les seules choses partagées par les membres de la société : les voies du tramway elles-mêmes permettent le lien entre tous. Bien que le conducteur se retrouve seul dans une cabine, enfermé, il parcourt la ville et se déplace le long de voies qu'empruntent ses collègues au même moment. En cela, une conscience du groupe est obligatoire et plusieurs stratégies sont mises en place pour fonctionner en groupe malgré l'éloignement spatial. Tout d'abord, chaque tramway est équipé d'un talkie-walkie et d'une radio permettant à l'employé d'être informé en permanence de ce qui se passe sur les voies de tramway, et ce qui arrive à ses collègues. Lors d'une panne, d'un retard ou d'un problème technique, c'est tout le réseau qui est impacté. Il faut alors rester informé en temps réel. Malgré l'isolement de la cabine, les employés conservent un lien sur les rails. Ce lien est poursuivi lorsqu'à chaque croisement. Les conducteurs se saluent d'un geste de la main et ce, même s'ils n'ont pas de relation amicale. Ils montrent qu'ils se sont vus alors que personne ne les voit. Ils se reconnaissent en tant que membres d'un même groupe même s'ils ne tissent pas de relations personnelles.

Ces processus de reconnaissance, auxquels s'opposent les mécanismes d'invisibilisation de la part des voyageurs, ont permis la constitution d'un corps de métier qui entretient des relations de solidarité. La solidarité permet de pallier les problèmes communs que peuvent rencontrer les chauffeurs dans l'exercice de leur profession. Parmi ces difficultés, les conducteurs évoquent notamment l'aspect anxiogène des responsabilités qui leur sont imposées. Ce « stress » dépend des voyageurs, des individus dans la ville mais aussi de leurs collègues qu'ils ne veulent pas pénaliser en « bloquant le réseau ».

Afin de surmonter les problèmes communs, les individus ont su s'adapter et s'entraider. Les pauses prennent alors une grande place dans cette adaptation puisqu'elles permettent l'échange d'expériences et le partage de savoir-faire qui ne peuvent être acquis que par l'expérience. La salle où ils se retrouvent lors de leurs pauses est alors un espace de vie où les individus de la société peuvent se retrouver en tant qu'êtres sociaux et rompre avec la solitude de leur cabine.

Cette opposition m'a permis de mettre en évidence de nombreux paradoxes dans le monde des chauffeurs de tramway. Ces derniers sont isolés mais transportent des centaines de voyageurs qui eux partagent l'espace. Ils sont enfermés dans une cabine mais ils parcourent la ville. Ils sont seuls mais en connexion permanente avec leurs collègues.

En raison d'une forte solidarité, les conducteurs sont amenés à faire grève afin de lutter, en groupe, contre les problèmes qu'ils rencontrent, notamment pour le stress et le manque de reconnaissance de leur emploi. Finalement, c'est lors des grèves que l'on parle d'eux dans la

ville de Nice : ils sont donc reconnus lorsqu' ils sont absents. Le manque de transports marque alors plus les esprits que leur fonctionnement quotidien de 5h à 1h du matin. En temps ordinaire, ils sont finalement invisibilisés.

## **6. Conclusion**

Mon travail m'aura permis de mettre en lumière ces hommes et ces femmes peu visibles. L'activité de chauffeur doit alors être abordée tant par les transactions sociales que par sa culture matérielle (Wallman, 1979). L'étude du travail ne se limite pas à l'étude de la pratique du travail. On devient travailleur en s'intégrant dans des rapports sociaux et en incorporant des savoirs et valeurs permettant une efficacité individuelle et collective. Ici, il est possible d'affirmer que l'entreprise Ligne d'Azur à Nice est un « lieu où se fabrique une culture en prise avec son environnement » (Denieuil, 1991 : 108). Le groupe forme alors un microcosme social par les liens particuliers qu'il entretient. Cette micro-société, pouvant être envisagée comme une sous-culture, exprime une représentation particulière de l'espace et du temps, un langage construit pour être efficace, socialement et techniquement. Cette sous-culture a également transformé les corps afin de les adapter à leurs activités. Cette utilisation particulière du corps en fait un instrument, un objet technique en soi. Il permet alors l'accomplissement de la tâche du chauffeur et le transport de passagers alors que ceux-ci, bien souvent, ne les considèrent pas. Les salariés ont donc construit et intégré un ensemble de valeurs, de savoir-être et de savoir-faire hors de la filiation. Ils se construisent donc en tant que travailleurs par l'exercice même de leur travail qu'ils partagent et transforment. Bien qu'ils soient parfaitement « immobiles » et invisibles dans leur cabine, les chauffeurs de tramway engendrent une mobilité urbaine permanente.

Toutes ces constatations permettent alors d'envisager le groupe des chauffeurs comme formant véritablement un corps de métier qui s'est construit sur un temps long entre partage et isolement, mobilité et immobilité, invisibilisation et présence permanente.

## **Bibliographie**

DENIEUIL P. N. (1991), « L'entreprise comme culture. Recherche socio-anthropologique des années 80 », Cahiers internationaux de Sociologie, vol.90, 107-120

DURKEIM, É. (2013). De la division du travail social. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France.

GODELIER M. (1991), « Travail », in Bonte P. et Izard M. (dir.), Dictionnaire de l'Ethnologie et de l'anthropologie, Paris, PUF, p.717-720

WALLMAN S. (dir.) (1979), Social Anthropology of work, London, Academic Press