

L'aliénation d'un tramway au travail : la difficile représentation du travail dans les réseaux de transports urbains " mondialisés "

Robin Foot

▶ **To cite this version:**

Robin Foot. L'aliénation d'un tramway au travail : la difficile représentation du travail dans les réseaux de transports urbains " mondialisés ". Mondialisation et recomposition des relations professionnelles„ Jun 2008, Rouen, France. pp.564-572. halshs-00437506

HAL Id: halshs-00437506
https://shs.hal.science/halshs-00437506

Submitted on 30 Nov 2009

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.

L'aliénation d'un tramway au travail : la difficile représentation du travail dans les réseaux de transports urbains « mondialisés ».

In Actes du colloque international Mondialisation et recomposition des relations professionnelles, 19-20 juin 2008, Rouen, pp. 564-572.

Robin Foot, sociologie, Université Paris Est, LATTS, UMR CNRS 8134,
Cité Descartes - 6/8 Av. Blaise Pascal - 77455 Champs-s/Marne - Marne-la-Vallée Cedex 2
foot [at] enpc.fr

Nous voudrions, dans cette communication, tenter de décrypter les métamorphoses du systèmes de relations industrielles liées pour une part importante à l'ouverture des marchés et à la mondialisation des échanges à partir de l'échec d'une innovation, celle d'un nouveau type de véhicule, hybride entre le bus, le trolley et le tram. Ce décryptage n'a été permis que par l'ouverture par les syndicalistes du transport urbain, en particulier par la branche transport urbain de la fédération CGT des transports, d'un questionnement de cette innovation sur l'absence de prise en compte du travail de conduite et des usagers[1]. Il s'agit ici de proposer un nouveau mode d'approche des dispositifs techniques pour qu'ils puissent nous aider à analyser l'état des relations professionnelles au travers du mode de prise en compte de la représentation du travail sur la question de la technique. On fait l'hypothèse qu'il existe un lien fort entre la considération accordée par le management à l'intervention de la représentation du travail sur les questions de production et la capacité des concepteurs à intégrer le travail et le réel de la production dans leurs objets.

I. L'oubli du travail dans la technique

Les objets techniques sont actuellement des acteurs délaissés de l'analyse des relations professionnelles. Les analyses où le capital prenait toute sa place comme dispositif juridique et matériel de subordination du travail dans l'espace de la production (Braverman 1974; Marglin 1974; Freyssenet 1977; Coriat 1979; Gaudemar (de) 1982) semblent appartenir à un passé aussi révolu que le mur de Berlin. Même si on entend encore quelques échos de cette flânerie ouvrière adossée aux « *rapport de force dans le savoir* » (Linhart 1976b) qui ont

[1] Les enquêtes qui servent de support à cette communication combinent des expertises nouvelles technologies (Nancy avec le bus-tram de Bombardier 2000-2002, Clermont-Ferrand avec le tramway à pneu de Lohr Industrie et le guidage optique de bus développé par Siemens 2003-2005) et une recherche réalisée dans le cadre du Predit (programme de recherche du Ministère des transports) sur l'invention du bus-tram et la sécurité (2003-2006). L'ensemble de ces recherches a été coordonné par Ghislaine Doniol-Shaw et Robin Foot. Ce dispositif a permis de donner une certaine visibilité institutionnelle à notre problématique sur les objets techniques comme témoins d'une aliénation au réel du travail d'un milieu professionnel. Cette visibilité s'est traduite dans une certaine reconnaissance par les services techniques de l'État et par certaine directions d'entreprise ou de groupe. La recherche se poursuit actuellement au travers de nouvelles expertises où les objets technique servent explicitement de coordinateur entre réseaux et entre acteurs des relations professionnelles. La plupart des rapports, articles et documents sont disponibles à l'adresse suivante : http://latts.cnrs.fr/site/p_lattsperso.php?Id=255

marqué de leur insubordination, la dialectique des hommes et des machines depuis le XIX^{e} siècle (Linhart 1976a; Boyadjian 1978; Poulot 1980; Durand 1990; Levaray 2002), ceux-ci se sont considérablement assourdis.

Plus que les objets techniques, c'est en fait l'oubli du travail qui est au cœur de ce délaissement. En effet, avec la nouvelle sociologie des sciences si les objets techniques ont connu un regain d'intérêt, à l'analyse de la relation capital/travail s'est substitué un autre face-à-face, celui de l'inventeur et de l'utilisateur (Akrich 1987; Latour 1992; Kline & Pinch 1996; Von Hippel 2005). Même quand une innovation a pour enjeu une transformation radicale du travail comme lors de la tentative de domestication des marins-pêcheurs de la Baie de Saint Brieuc, ceux–ci ne sont pas réellement considérés mais mis en scène au travers du discours économiques porté par d'autres (Callon 1986).

Probablement l'interrogation du mode d'existence du travail dans les objets techniques n'a pas résisté à l'excès d'idéologie qui les a submergés durant cette période (Habermas 1978). Même ceux qui avaient ancré leurs analyse dans le souci du terrain (Freyssenet 1992) ont été emportés dans le reflux de la question du travail (Méda 1995; Rifkin 1997).

Mais le plus étrange dans ce processus d'oubli de l'importance du travail dans les techniques, est que cela n'a pas seulement affecté le monde des sciences sociales, pour qui « *ignorer un réel incommode* » (Sigaut 1990) peut même éventuellement être une ressource dans l'espace académique, mais a également affecté des acteurs industriels. Mais, pour eux aussi, cette ignorance, dans un premier temps tout au moins, apparaît être une ressource car l'oubli du travail permet de réduire la complexité du réel.

Néanmoins, cet oubli n'est pas l'objet d'un calcul rationnel mais apparaît être au contraire le produit d'une indifférence généralisée à la prise en compte du travail subordonné. Tout se passe comme si, le processus d'effacement du travail ouvrier dans l'imaginaire social (Beaud & Pialoux 1999) n'épargnait ni les industriels ni les ingénieurs. Pourtant, à y regarder de plus près, à suivre des processus d'innovation effectif, à analyser les causes de leurs difficultés à surmonter les épreuves du réel, on se rend compte que l'effacement du travail dans la technique correspond à un processus de déconstruction volontaire du rapport des dirigeants au terrain comme si la « *techno-structure* » (Galbraith 1989) était devenu un frein pour la réalisation des recompositions organisationnelles que la mondialisation et, son corollaire, l'ouverture des marchés appellent. La perte d'une compétence métier serait le produit d'une telle stratégie organisationnelle où les managers sont incités à privilégier leur attachement à leur ligne hiérarchique plutôt qu'au terrain. L'échec des objets techniques innovants à réaliser leur programme d'action pourrait traduire, pour partie, ce décrochage du réel de l'organisation.

L'incapacité d'un objet technique à faire ce qu'on attend de lui peut alors être un témoin d'une destructuration du rapport au terrain des innovateurs. Peu importe que cette incapacité provienne d'une difficulté pour les opérateurs à réaliser le « *script* » d'action inscrit dans sa forme (Akrich 1987) ou d'un défaut dans la conception matérielle de l'objet, à chaque fois cela désigne une difficulté des concepteurs à prendre en compte le réel de l'action. Cette désaffection de l'objet pour sa fonction témoignerait alors d'une incapacité de cet objet à se

définir matériellement et, dans le même temps, à coordonner les acteurs impliqués dans sa conception (Latour 1992). L'objet technique n'est plus alors cet « *objet-frontière* » (Star & Griesemer 1989) susceptible de coordonner différents mondes sociaux par sa capacité à former, dans sa matérialité, des compromis pragmatiques. L'analyse d'un objet qui échoue peut alors permettre de comprendre la manière dont les différents protagonistes se sont arrangés pour former un objet. En particulier si le réel de l'action, tant du point de vue de l'intégration du travail dans l'objet que de l'action elle-même, apparaît oublié dans l'objet, alors on peut en déduire que l'on est confronté à une situation « *d'aliénation culturelle* » (Sigaut 1990) où l'arrangement entre acteurs s'est fait au détriment d'une prise en compte du réel.

II. Une innovation à l'épreuve du réel : l'échec du bus-tram

L'invention de véhicules hybrides entre le bus et le tramway, des bus susceptibles d'être guidés par un rail ou par d'autres systèmes (guidage optique ou programmation de trajectoire) ou d'être conduit de manière classique, peut être considéré comme un analyseur du milieu des transports urbains car pour exister le bus-tram a dû « *intéresser* » (Akrich *et al.* 1988) de plus en plus de monde. Progressivement, entre 1990 et 2000, c'est l'ensemble du milieu depuis les constructeurs jusqu'aux associations d'usagers, en passant par les autorités organisatrices de transport, les exploitants et les syndicats de salariés qui se mobilise autour de ce véhicule. À la différence d'une innovation comme Aramis (Latour 1992), cantonnée aux relations entre un constructeur, la RATP et l'État, l'invention des bus-tram a constitué une sorte de moment de vérité pour ce milieu.

Durant toute la période de son développement en France (1992-2000), progressivement s'est construit l'idée que, avec ce type de véhicule, on pouvait avoir les « *avantages du tramway pour le prix d'un bus* ». Des constructeurs aussi différents que Siemens (allemand), Irisbus (italien), Lohr (français), Bombardier (canadien) ou APTS (Hollande) ont pu convaincre du bien fondé de ce point de vue non seulement différentes autorités organisatrices mais également leur groupement national (GART) ainsi que des exploitants comme la RATP. Cette conviction ne s'est pas faite sur le seul mode de la séduction mais a été instrumentée, au sens premier du terme. Des organismes d'étude (CERTU) et de recherche (Inrets), dépendant du ministère des transports, ont été mobilisés pour transformer cette conviction en vérité établie[2]. Fait exceptionnel, un site expérimental est même créé pour tester en situation réelle les différents hybrides de bus-tram. Jamais une innovation dans le transport n'avait fait l'objet d'une telle attention de la part des services techniques, des exploitants, des autorités organisatrices et n'avait fait l'objet d'une telle compétition ouverte entre constructeurs.

Pourtant, dès que ces bus-tram quittent cette arène contrôlée du transport et font leurs premiers tours de roue dans les rues d'une « vraie » ville, cela tourne sinon à la catastrophe

[2] En particulier, deux études ponctuent le développement de ce nouveau type de véhicule. Le premier sous la direction du groupement des autorités organisatrices et de l'Ademe, associe l'Inrets à leurs réflexions sur l'intérêt d'un tel véhicule (Lesne Jacques, Puthomme Laurent, Rochwerger Christine, Hugonnard Jean-Christophe et Maupu Jean-Louis. 1996. "Fonctions et pertinence des systèmes de transport intermédiaire (entre l'autobus et le tramway)." Gart/Ademe, Paris, Certu, *Nouveaux systèmes de transports guidés urbains*, Lyon: Certu, 1999.

comme à Nancy du moins à l'insuccès dans la plupart des cas. Ainsi, à peine inaugurée, la ligne du bus-tram de Nancy est arrêtée pendant un an à la suite de pannes à répétition et de deux accidents graves ; les bus innovants d'Irisbus, les Civis, sont rapidement retirés de l'exploitation des villes de Rouen et de Clermont-Ferrand pour cause de consommation excessive et d'indisponibilité récurrente ; le guidage optique est également abandonné dans deux des trois villes qui ont essayé ce mode de conduite et l'on se rend compte que l'accostage ne pâtit pas de l'abandon de cet automatisme (Kim *et al.* 2005).

Cette situation, en particulier celle de Nancy, crée un choc dans le milieu. Ce n'est pas tant qu'une innovation rencontre des difficultés de mise au point qui pose problème car c'est somme toute une situation banale. Tout le monde admet qu'il puisse y avoir des « incertitudes » quand on passe du laboratoire au monde réel. Ce qui rend perplexe le milieu c'est de n'avoir pas su/pu voir durant tout le processus d'accompagnement et de validation de cette invention ce qui a sauté aux yeux des conducteurs dès qu'ils ont eu en main ce bus-tram.

Trois points, celui de la visibilité, du volant et de la capacité de ce mode de transport cristallisent cette différence de sensibilité à l'action entre les mondes des décideurs et responsables avec celui des « simples exécutants ».

Le premier point, celui de la visibilité, émerge dans le débat public à Nancy puis au niveau national par l'intermédiaire de la presse régionale mobilisée par les syndicalistes. Le poste de conduite du bus-tram de Bombardier est en effet encastré entre des montants métalliques qui restreignent considérablement le champ de vision latéral. Cette configuration inédite, contraire à la sécurité, pour un véhicule de transport urbain passe inaperçue. Ce bus-tram dispose de rétroviseurs à trois miroirs pour compenser partiellement les problèmes de visibilité frontale et latérale. Pourtant, lorsque pour faire « plus » tramway, le design du véhicule est revu, le « décor tramway » cache à la vue du conducteur deux miroirs sur les trois existant. Personne, hormis les conducteurs, ne met en cause cette décision.

Le deuxième point, celui du volant, est probablement le plus symptomatique de l'état de déconnexion au réel des concepteurs et services de l'État. Alors que les services chargés d'autoriser l'exploitation de ces véhicules demandent que l'on vérifie qu'un conducteur ne peut pas faire dérailler ce véhicule en agissant sur le volant, les mêmes services vont demander que l'on garde le volant toujours actif quand il est guidé pour des raisons de sécurité ! Cela aboutit à cette situation absurde où l'on conçoit un poste de travail autour d'un volant qu'il ne faut absolument pas toucher au risque de faire dérailler le véhicule ! Il revient aux conducteurs de soulever l'absurdité de cette conception pour qu'enfin, le Conseil général des ponts et chaussées reconnaisse, deux ans plus tard, qu'il s'agit là d'une solution « malheureuse ».

Enfin, le troisième point, celui de la capacité de ce mode de transport, est révélateur d'une situation où le fétichisme des objets entraîne un aveuglement sur leur réalité. Ainsi à Nancy, l'appel d'offre se fait pour des véhicules d'une capacité de 200 personnes, en réalité les bus-tram de Bombardier ont une capacité classique pour un bus soit d'environ une centaine de personnes. Le fait d'être guidé ne change pas la capacité de ce système de transport. Pourtant, tout le réseau est réorganisé sur cette fiction. Cela aboutit à une dégradation du service et, une

baisse de la fréquentation. Là aussi, ce sont les conducteurs qui ont alerté l'exploitant et l'autorité organisatrice sur ce point.

Mais assez classiquement, l'argument de « la résistance au changement » a servi pour rejeter ces alertes. C'est d'ailleurs cet argument qui revient le plus souvent pour rejeter les différentes alertes lancées par les syndicalistes ou des cadres dirigeants, peu importe de ce point de vue, dans les réseaux où les bus-tram ont été introduits. L'autre argument pour ne pas les considérer est de les renvoyer dans l'espace du politique. Toutes les alertes lancées par les syndicalistes dans les instances de représentation, par le biais de l'expertise, par la mobilisation des médias et par les conducteurs au travers de l'application de droit de retrait individuel ou collectif sont interprétées comme des prétextes pour, par exemple, mettre à mal une municipalité de droite quand on approche d'une échéance électorale, ou pour obtenir des avantages salariaux. Ils ne veulent rien dire par eux-mêmes dans l'espace de la production. Même lorsque des accidents viennent « alerter » les autorités sur les problèmes posés à la sécurité par ces véhicules, une lecture paranoïaque des événements peut venir boucler le raisonnement pour éviter toute prise en compte. À Nancy, le sabotage par les salariés devient la cause « officielle » des dysfonctionnements !

III. La mondialisation et l'ouverture des marchés

On pourrait multiplier les exemples où l'invisibilité du travail est à la fois cause de l'échec de l'innovation, comme dans le cas du guidage optique, mais aussi le signe d'une perte de rapport au réel de la technique de la part des concepteurs comme ce sera le cas pour le bus-tram de Bombardier et d'Irisbus.

Ces quelques exemples suffisent à établir la consistance du phénomène d'aliénation au réel que l'on a pu constater dans le milieu des transports urbains. Cette aliénation culturelle se manifeste par le fait que tant que les objets circulent entre les mondes sociaux des décideurs, exploitants et constructeurs, ils « tiennent la route » mais dès qu'ils prennent la route effectivement, l'objet perd ses qualités qui s'avèrent être, pour partie, une production fantasmatique.

Cette forme d'incompétence caractérisée par l'absence du travail dans la pensée des managers n'est pas un trait identitaire du milieu des transports. Au contraire, on trouve, par exemple, au niveau des organisations internationales des transporteurs, l'UITP, des réflexions menées à partir du milieu des années 60 sur l'ergonomie des postes de conduite de bus. Ces réflexions aboutissent ainsi, lors du 39° congrès de l'UITP en 1971 à la prescription de recommandations pour la conception des postes de conduite des bus.

On constate également des processus de coopérations fortes dans la conception de nouveaux véhicules entre un constructeur national, Renault Véhicule Industriel (RVI), et un exploitant public, la RATP. Dans ces processus, la participation des salariés et l'implication d'instances de représentation du personnel du type CHSCT n'était pas absente. La conception du bus R 312 par RVI dans les années 80 symbolise le mieux cette situation.

C'est à ce moment là que l'on constate une dérégulation importante qui aboutit à cette déconnexion entre les mondes sociaux des « responsables » du transport et constructeurs et le

monde social des conducteurs. L'incapacité à inscrire le travail dans les objets techniques correspond donc à un processus de perte d'un savoir faire dont l'origine remonte au milieu des années 80. Ce processus a partie liée avec la mondialisation sous plusieurs modes.

D'abord, classiquement par le biais de restructurations industrielles.

Ainsi, en 1988, le constructeur belge de matériel ferroviaire *La Brugeoise et Nivelles* (BN) est racheté par le groupe canadien Bombardier. L'année suivante, celui-ci rachète également le constructeur français *ANF Industrie*. L'histoire du bus-tram de Bombardier émerge de ce processus d'acquisition/recomposition. D'abord inventé en Belgique, ce bus-tram migrera en France pour chercher son marché en même temps que pour donner du travail au site d'ANF Industrie.

Ces recompositions affectent également RVI. À la fin des années 90, Renault crée avec Fiat une nouvelle entreprise, Irisbus qui reprend l'activité bus. En 2002, Renault cède toute participation dans cette entreprise. À chaque fois, cela s'accompagne de recompositions des équipes ce qui se traduit souvent par une perte de savoir faire sur certains points. La mémoire des objets techniques également s'estompe.

L'autre forme classique de la mondialisation, c'est l'ouverture des marchés. À partir, du début des années 90, en particulier avec la directive 93/38/CEE, les appels d'offre concernant les transport doivent privilégier les spécifications fonctionnelles sur les spécifications descriptives qui permettaient de privilégier le constructeur national. Cette ouverture permet, en particulier, l'émergence de nouveaux acteurs sur le marché des transports urbains. Ce sera le cas de Lohr (France) et de l'APTS (Hollande) qui viendront proposer pour le premier un tramway sur pneus et pour le second un bus à trajectoire programmé, le Phileas. Ces nouveaux entrants n'ont pas, a priori, de compétences particulières en matière de conception de véhicules de transport urbain. Il n'existe pas non plus de système public de normes pertinentes pour la conception. Les savoir faire de conception étaient incorporées dans les collectifs de développeur des constructeurs ou, parfois, chez l'exploitant.

C'est cette situation qui explique, en partie, pourquoi Bombardier va concevoir un poste de conduite encastré entre des montants métalliques, Lohr se référer à des normes bureautiques pour penser son poste de conduite et l'APTS se reposer sur la compétence en matière d'autocar interurbain de son partenaire Bova pour concevoir le poste de conduite de son bus. L'indifférence aux conditions concrètes du transport urbain se comprend dans cette histoire à la fois spécifique à chaque constructeur et propre à un milieu qui n'a pas construit de système de normes efficientes du côté des services de l'État car, jusque là, ils pouvaient s'adosser aux compétences du constructeur national.

IV. L'effacement des directions des réseaux de transport et le retour du travail par les objets

Outre la disparition des compétences spécifiques liées aux restructurations industrielles, on assiste, avec l'ouverture des marchés, à un accroissement de la concurrence sur chaque appel d'offre. Dans cette conjoncture, les autorités organisatrices se trouvent en position de force

pour faire valoir leurs exigences. C'est ainsi que l'on peut expliquer la montée d'une demande « d'un tramway pour le prix d'un bus ».

Le tramway étant devenu l'emblème des villes modernes, avoir ou pas un tramway est le signe distinctif de la modernité et de l'importance des élus. Avant même sa fonction dans les déplacements, le tramway est un objet de fascination pour les édiles urbains. Le bus-tram a d'abord été vu comme un système de transport, apparenté au tramway, susceptible d'être acheté par des agglomérations moyennes ne disposant pas de capacités de financement importantes. Le design des bus-tram de Bombardier ou d'Irisbus porte les marques de ce mouvement où l'apparence domine la fonction. On l'a vu avec l'occultation des miroirs de rétroviseur sur le véhicule de Bombardier, c'est aussi vrai pour le Civis d'Irisbus. Pour « faire tram », le poste de conduite a été placé au centre de la cabine même si cette disposition pénalise la conduite et la sécurité comme le reconnaît le service d'étude du Ministère des transports, le Certu, dans sa publication de 1999.

Ce mouvement n'affecte pas seulement ces véhicules hybrides. L'importance prise par le design touche également les tramways. Ainsi, la capacité à moduler le design des tramways selon les désirs des municipalités est intégrée à la stratégie industrielle et commerciale d'Alstom. Si Marseille veut un bateau, Reims, une flûte de champagne ou Lyon, un ver à soie, pas de problème, on redessine l'avant modulable des tramways. Cette réponse aux désirs des élus se fait sans préoccupation pour la visibilité des conducteurs. De la même manière l'évolution de la cabine des tramways d'Alstom ne doit pas grand chose au retour d'expérience car il n'y en a pas mais là aussi fonctionnent les rapports à la séduction des élus et au mimétisme entre modes de transport. Pour les tramways, la référence est le métro. Cette référence permet de comprendre l'évolution du poste de conduite entre les premiers trams d'Alstom, le tramway français standard de 1985, et les plus récents, les Citadis. Alors que, en conduite urbaine, une position haute favorise la vision du conducteur, sa capacité à anticiper sur les événements, la tendance est à l'abaissement de sa position.

Comme à Reims ou à Brest, les agglomérations organisent des votes pour choisir l'esthétique des trams mais les conducteurs ne sont pas consultés. Les salariés des réseaux de transport sont tenus à l'écart de tout le processus de décision.

Ce clivage entre la ville et son réseau est le produit d'une autre histoire qui ne se confond pas complètement avec la mondialisation. À la fin des années 70, l'illusion d'une ville dédiée à la voiture a duré. La question des transports en commun devient une priorité. La plupart des réseaux de transport urbain n'ont pas fait l'objet d'investissement. Il faut rapidement moderniser les réseaux. Ce sont les agglomérations qui vont soutenir cet effort à la fois en termes financier et technique. Dans le même temps, la gestion de l'exploitation des réseaux est délégué à des concessionnaires.

On assiste donc à une dissociation entre ceux qui possèdent le capital des réseaux et ceux qui dirigent l'organisation. On n'est pas, en dehors des sociétés d'économie mixte, dans le cadre classique d'une diarchie où un président de conseil d'administration négocie avec son directeur général la politique de l'entreprise, mais dans celle d'une sorte « d'out sourcing » des directions, une forme de sous-traitance des directions. Si ces directions sont formellement

attachés au réseau, en réalité leur carrière se déroule dans leur groupe d'origine. Ceux-ci, opérateurs de services urbain en réseau tels Véolia, Transdev ou Kéolis, ont, progressivement absorbé des entreprises « locales ». À la fin des années 80, il existait encore treize sociétés de réseaux de transport urbain. Au début des années 2000, ils ne sont plus que trois à se partager le marché des concessions.

Durant cette période, l'effort de ces groupes a essentiellement porté sur la question des contrats de concession. À la limite, un réseau peut mal fonctionner sans pour autant que les résultats d'exploitation soient négatifs. Ce qui importe, ce n'est pas la réalité du fonctionnement du réseau mais son fonctionnement contractuel. Progressivement, les anciens cadres dirigeants qui avaient une « *culture métier* » sont progressivement évincés au profit de ceux qui savent négocier un contrat. Il importe, en effet, plus de suivre les désirs du client, l'autorité organisatrice en l'occurrence, que de s'intéresser aux clients du réseau. D'une certaine manière ont peut dire que le contrat fait écran au réel de l'activité du réseau.

Cette configuration aboutit au fait que l'on ne sait pas bien qui est l'exploitant car l'autorité organisatrice bien qu'elle décide de la stratégie tend le plus souvent à n'avoir pas de contact avec l'organisation du réseau en dehors de ses dirigeants. Tandis que ceux-ci ont pour principale mission non pas d'écouter les salariés mais de faire en sorte qu'on ne les entende pas. Ces dirigeants sont de fait « *suspendus* » aux élus.

D'ailleurs leur évaluation dans les groupes auxquels ils appartiennent se fait essentiellement sur leur capacité à gérer les relations contractuelles avec la ville, pendant la concession en faisant remonter des profits et, au moment des appels d'offre, en conservant ou gagnant la délégation. Ils sont en quelque sorte des « *agents doubles* » dans l'organisation. Leur ancrage territorial et local est tout le temps temporaire, leur carrière se fait au sein des groupes sans d'ailleurs que le transport soit forcément le cœur de leur métier. Ces dirigeants peuvent passer du transport à d'autres types de réseaux. La gestion des carrières au sein des groupes tend à faire du contrat la nouvelle culture métier.

Cette conjoncture permet de comprendre comment le milieu a progressivement « dérivé » hors du réel. Cette aliénation s'est cristallisée sous forme de fétichisme des objets techniques. Les constructeurs ont alimenté cette centration de l'acteur politique sur son désir fétichiste tandis que les exploitants n'ont pas eu de fonction de récupération de cette dérive étant eux-mêmes engagés dans la satisfaction du désir de leur client, l'autorité organisatrice, pour répondre aux exigences de leur ligne hiérarchique.

Conclusion.

Dans une telle conjoncture, les salariés, et en particulier les conducteurs, se trouvent seuls confrontés à des matériels inadaptés et à des réseaux dont le fonctionnement, malgré les investissements, n'est pas forcément satisfaisant car faisant la part belle à sa partie modernisée souvent au détriment du reste du réseau. C'est dans ce cadre, qu'une interrogation sur les objets techniques a semblé être une ressource pour les syndicalistes pour obliger le milieu à reprendre pied dans le réel du travail et de l'action.

Cette situation est évidemment paradoxale car il revient à l'acteur syndical de rappeler les représentants du capital au principe de réalité de l'exploitation. Mais s'ils ne le font pas, ils doivent alors accepter eux aussi d'être embarqués dans la folie de leur dirigeants ce qui provoquerait immanquablement des distorsions cognitives ingérables et donc douloureuses, car à la différence de ces dirigeants ils ne peuvent faire l'économie du rapport au réel de l'action.

Ce processus est encore balbutiant et fragile mais déjà s'amorce une socialisation de ce rappel à l'ordre du réel dans le cadre de la branche transport par l'intermédiaire d'une coordination entre comité d'entreprise sur l'analyse des objets et la prise en compte du travail tant dans l'activité que dans les instances de représentation, pour être plus précis, une prise en compte du travail dans les instances.

Cette mobilisation du travail dans les objets techniques enclenche peut-être un processus de recomposition du rapport au réel du milieu dans son ensemble. De ce point de vue, un syndicalisme qui s'occupe du travail, et pas seulement des travailleurs ou des conditions de travail, devient une ressource pour l'ensemble de la société pour tenter de se prémunir contre la « folie ». Même s'il ne s'agit que d'une amorce, certains signes montrent que, du côté des entreprises et des services techniques de l'État, certains cadres sont soulagés par cette initiative qui leur permet de faire valoir leur ancienne compétence métier. Les objets techniques pourraient alors redevenir des « objets-frontières » susceptibles non seulement de composer un monde commun mais également de s'occuper de notre santé mentale.

Bibliographie

Akrich Madeleine. "Comment décrire les objets techniques?" *Techniques et Culture* 9, 1987, 49-64.

Akrich Madeleine, Callon Michel et Latour Bruno. "A quoi tient le succès des innovations? 1 : L'art de l'intéressement." *Gérer et comprendre, Annales des Mines* 11, 1988, 4-17.

Beaud Stéphane et Pialoux Michel, *Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, Paris: Fayard, 1999.

Boyadjian Charly, *La nuit des machines*, Paris: Les presses d'aujourd'hui, 1978.

Braverman Harry, *Labor and Monopoly Capital: The Degredation of Work in the Twentieth Century*, New York: Monthly Review Press, 1974.

Callon Michel. "Éléments pour une sociologie de la traduction : la domestication des coquilles St-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de St. Brieuc." *L'Année Sociologique* Numéro spécial : La sociologie des Sciences et des Techniques 36, 1986, 169-208.

Certu, *Nouveaux systèmes de transports guidés urbains*, Lyon: Certu, 1999.

Coriat Benjamin, *L'atelier et le chronomètre. Essai sur le taylorisme, le fordisme et la production de masse*, Paris: Bourgois, 1979.

Doniol-Shaw Ghislaine, Foot Robin, Galland Jean-Pierre, Maupu Jean-Louis et Zembri Pierre, *L'invention des "véhicules intermédiaires" dans le champ du transport public urbain : questions posées à la conduite et à la sécurité*, Marne-la-Vallée: LATTS, 2006.

Durand Marcel, *Grain de sable sous le capot. Chronique de la chaîne à Peugeot-Sochaux*, Montreuil: La Brèche, 1990.

Foot Robin et Doniol-Shaw Ghislaine. "La norme contre le travail ? Interrogations autour du tramway de Nancy." *Transports Urbains* 105, 2003, 20-26.

Freyssenet Michel, *La division capitaliste du travail*, Paris: Savelli, 1977.

—. "Processus et formes sociales d'automatisation. Le paradigme sociologique." *Sociologie du Travail* 34/4, 1992, 469-496.

Galbraith John Kenneth, *Le nouvel Etat industriel*, Paris: Gallimard, 1989.

Gaudemar (de) Jean-paul, *L'ordre et la production. Naissance et formes de la discipline d'usine*, Paris: Dunod, 1982.

Habermas Jürgen, *La technique et la science comme "idéologie"*, Paris: Gallimard, 1978.

Kim Eugene, J. , Darido Georges et Schneck Donald, *Las Vegas Metropolitan Area Express (MAX) BRT Demonstration Project Evaluation*, Washington: Federal Transit Administration, 2005.

Kline Ronald et Pinch Trevor. "Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States." *Technology and Culture* 37 4, 1996, 763-795.

Latour Bruno, *Aramis, ou l'amour des techniques*, Paris: La Découverte, 1992.

Lesne Jacques, Puthomme Laurent, Rochwerger Christine, Hugonnard Jean-Christophe et Maupu Jean-Louis. 1996. "Fonctions et pertinence des systèmes de transport intermédiaire (entre l'autobus et le tramway)." Gart/Ademe, Paris.

Levaray Jean-pierre, *Putain d'usine*, Montreuil: L'insomniaque, 2002.

Linhart Robert, *L'établi*, Paris: Minuit, 1976a.

—, *Lénine, les paysans, Taylor*, Paris: Seuil, 1976b.

Marglin Stephen A. "What do bosses do? The origins and functions of hierarchy in capitalist production." *The Review of Radical Political Economics* 6/2, 1974, 60-112.

Méda Dominique, *Le travail. Une valeur en voie de disparition*, Paris: Aubier, 1995.

Midler Christophe, *L'auto qui n'existait pas. Management des projets et transformation de l'entreprise*, Paris: InterEditions, 1993.

Poulot Denis, *Le Sublime ou le travailleur, comme il est en 1870 et ce qu'il peut être. Introduction d'Alain Cottereau*, Paris: François Maspéro, 1980.

Rifkin Jeremy, *La fin du travail*, Paris: La Découverte/Poche, 1997.

Sigaut François. "Folie, Réel et technologie." *Techniques et culture* 15, 1990, 167-179.

Star Susan Leigh et Griesemer James R. "Institutional Ecology, "Translations" and Boundaries Objects : Amateurs and Professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoologie, 1907-39." *Social Studies of Science* 19 3, 1989, 387-420.

Von Hippel Eric, *Democratizing Innovation*, Cambridge: MIT Press, 2005.

Wisner Alain, *Réflexions sur l'ergonomie (1962-1995)*, Toulouse: Octares, 1995.