Recension de Fabien Brugière, La Sous-Traitance en piste. Les ouvriers de l'assistance aéroportuaire, Toulouse, Éres, coll. " Clinique du travail ", 2017, 318 p.

Louis-Marie Barnier

▶ **To cite this version:**

Louis-Marie Barnier. Recension de Fabien Brugière, La Sous-Traitance en piste. Les ouvriers de l'assistance aéroportuaire, Toulouse, Éres, coll. " Clinique du travail ", 2017, 318 p.. Nouvelle Revue du travail, 2018, 12, 10.4000/nrt.3630 . hal-03171299

HAL Id: hal-03171299
https://hal.science/hal-03171299

Submitted on 16 Mar 2021

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.

https://journals.openedition.org/nrt/3630

12 | 2018 : *Low cost*
Recensions et notes de lecture

Fabien Brugière, *La Sous-Traitance en piste. Les ouvriers de l'assistance aéroportuaire*, Toulouse, Éres, coll. « Clinique du travail », 2017, 318 p.

Louis-Marie Barnier
Texte | Bibliographie | Citation | Auteur

Texte intégral

1. Cette contribution très fine à l'ethnographie du monde du travail nous fait découvrir un espace particulier, celui des sous-traitants de la piste aéroportuaire, ces « soutiers invisibles » grâce à qui notamment le transport aérien offre un service régulier et sûr à des millions de passagers. L'auteur nous ouvre les portes de ce milieu, que son accès difficile rend inaccessible à la recherche sociologique - en particulier du fait des entreprises qui souhaitent garder secrets les « arrangements » quotidiens du travail. Il nous permet ainsi de saisir les « configurations » (Elias) dans lesquelles ces salariés du terrain situent leur activité. La « sous-traitance comme modèle de production et de gestion de la main d'œuvre » (p. 8) est analysée minutieusement à partir de ce cas d'espèce, dans un ouvrage qui représente un outil important de compréhension des modes d'organisations modernes du travail et de mobilisation des salariés.

2. Issue d'un travail de thèse mené à travers une « participation observante » (euphémisme pour décrire deux longues périodes d'activité comme ouvrier reconnu au final par ses pairs), l'étude se décompose en six chapitres qui analysent successivement la déréglementation du travail et ses effets sur le type de gestion de la main d'œuvre, la gestion concurrentielle de la main-d'œuvre par les entreprises, la régulation sécuritaire de l'activité, le contrôle du travail par le flux, les conditions de travail des salariés et enfin les dynamiques de l'identité collective et des relations de travail en piste.

3. Dans un premier chapitre, l'auteur décrit comment la libéralisation du transport aérien, à partir des années 1990, s'est traduite par l'obligation pour les États d'instaurer la concurrence dans les services d'assistance aéroportuaire, par la mise en place de plusieurs entreprises distinctes. Cette compétition permanente par les appels d'offre se prolonge par la précarisation de la main d'œuvre, que l'auteur évalue à la moitié du collectif d'exécution (p. 32), même s'il note une certaine stabilisation parmi eux. Le noyau stable, doté d'une convention collective favorable, d'une position bénéfique dans la division interne du travail et du rôle de supports des règles professionnelles, est situé aux antipodes du groupe plus flou des précaires, à qui sont dévolues les tâches les plus rudes, telles que le chargement des soutes en vrac. Aux agences d'intérim est déléguée « la gestion des problèmes de reclassement liés à l'usure physique des agents » (p. 58).

4. Analysée dans le second chapitre, la segmentation du collectif de travail s'opère à travers tout un éventail de statuts différenciés, depuis le contrat de professionnalisation jusqu'au petit

noyau de salariés stables, en passant par différentes formes d'emploi précaire. « La dynamique concurrentielle engendrée par le modèle ''cœur/périphérie'' au sein du collectif de travail permet aux directions de faire l'économie d'une pleine reconnaissance des qualifications » (p. 98). « L'employabilité », vue à travers l'accès au noyau stable, se substitue pour les plus précaires à cette reconnaissance et se traduit par « le pouvoir discrétionnaire tiré par le management à travers la gestion des formations maison » (p. 70). On comprend alors que la préférence soit donnée, par les entreprises de la piste, à l'acquisition de compétences parcellisées plutôt qu'à la qualification complète et reconnue, figurant dans la convention collective de branche. Cette gestion locale rejoint l'encadrement fortement normé - au nom de la sécurité - de la formation professionnelle, cantonnée, suivant l'auteur, à la « diffusion de connaissances et de règles officielles » (p. 88), ce qui empêche le développement d'une véritable culture de métier.

5. S'appuyant largement sur la notion de « régulation de contrôle » (Reynaud, 1989), le troisième chapitre articule le système de normes encadrant le travail aéroportuaire – l'auteur se réfère à un « ordre aéronautique (Barnier, 2005) – et le contrôle lié au risque de terrorisme, pour définir une « régulation sécuritaire » (p. 119) qui vise fondamentalement à discipliner le travail. Les normes de sécurité se sont accrues pour garantir la qualité du travail et donc la sécurité des vols dans un contexte aérien largement déréglementé. Au salarié, qui en devient pénalement responsable, est renvoyée la résolution des « tensions entre les règles de sécurité et les exigences de l'organisation du travail » (p. 138). « Exigeant une discipline comportementale, les règles de sécurité opèrent une mise en ordre de l'espace de travail » (p. 140). L'attribution du badge d'accès aéroportuaire joue « un rôle disciplinaire continu sur les salariés » (p. 131), assimilés à une « classe dangereuse ». Cette discipline du travail aéroportuaire opère ainsi « en amont une sélection des travailleurs par le dispositif du badge, et en aval par le traçage et la prescription des déplacements et des actes des salariés » (p. 150).

6. Le quatrième chapitre s'intéresse à l'organisation du travail sous l'avion autour du « temps de touchée » (temps compris entre l'arrivée et le départ de l'avion, parfois 40 minutes après), pendant lequel doivent s'effectuer notamment le placement de l'avion, son déchargement puis son chargement et enfin son poussage vers la piste de décollage. Ces activités multiples relèvent davantage de processus de coordination que de coopération entre groupes professionnels (p. 158). Le moment du départ détermine ainsi un « flux tendu externe qui organise le travail des salariés », selon les termes de J.-P. Durand (2004), auteur auquel se réfère largement F. Brugière.

7. Le jeu entre qualification et déqualification du travail se prolonge dans la répartition du travail pénible ou dégradant, telle que décrite dans le cinquième chapitre. Les salariés classent les vols suivant l'effort exigé (différent par type d'avion, destination, entretien de l'avion…), ainsi que selon l'environnement de travail (par exemple, effectif et temps nécessaire pour traiter l'avion), ce qui les conduit à une qualification indigène des vols plus ou moins « pourris ». Les conditions de travail dépendent donc largement des « arrangements » avec le management de proximité, qui respecte les binômes de salariés constitués, mais attribue les vols les moins « pourris » aux équipes avec lesquelles il se sent le plus en affinité. L'auteur propose d'enrichir le concept de « sale boulot », « en y ajoutant l'aspect d'une activité physiquement éprouvante sans compensation économique ni symbolique » (p. 204). Très autonomes dans leurs activités dispersées sur l'aéroport, les salariés respectent davantage les normes concernant la sécurité aérienne (liées à une intervention coercitive de l'encadrement), que celles concernant leur propre sécurité. La « ressource naturalisée de la force physique » (p. 220) devient l'apanage des manutentionnaires, plus précaires, qui ainsi « participent le moins à la stratégie collective de

défense » (p. 228). Face à ces contraintes physiques et psychiques, l'usage de psychotropes fait partie des défenses individuelles. Au bilan, « la participation à ces différentes modalités de protection de sa santé physique et morale reste cependant médiatisée par la position de l'individu sur l'axe ‘'cœur/périphérie'', favorisant le *turn over* des subalternes » (p. 241).

8. Les dynamiques collectives de l'identité font l'objet du sixième et dernier chapitre. La représentation syndicale, façonnée elle aussi selon le modèle « cœur/périphérie », parait très fragmentée (6 syndicats pour 200 salariés) dans cette entreprise issue de fusions successives. Cette fragmentation conduit, suivant l'auteur, à des défenses très corporatistes : chaque syndicat formulant des revendications limitées au segment qu'il représente, les précaires en étant exclus. Les relations informelles entre ouvriers et encadrement s'affirment comme les « fondements d'un ordre paternaliste du travail » (p. 254), constituant « les éléments d'une régulation autonome » (idem). Les liens ethniques fournissent une « identification de substitution aux identités professionnelles incertaines, et comme un support aux liens informels de solidarité et de loyauté » (p. 259). La stratification du groupe professionnel, entre maghrébins (majoritaires), « antillais » et « autres », peut conduire à recouvrir « d'un filtre identitaire » (p. 289) les tensions engendrées par la mise en concurrence des salariés entre eux.

9. Cet ouvrage décrypte avec minutie les systèmes de représentation du travail de groupes subalternes trop souvent oubliés. Mais si le parti pris de l'auteur lui permet de refléter fidèlement les représentations cognitives de ce milieu professionnel, sa démarche comporte des risques que l'ouvrage n'évite pas toujours. C'est ainsi qu'en adoptant la vision très masculine de ce métier, il n'évoque l'absence de femmes qu'à la page 160 ! Les femmes sont néanmoins présentes comme responsables de zones avion. Mais dispensées de l'aide aux manutentionnaires que peuvent effectuer les hommes à ce poste, elles « se mettent ainsi à distance du collectif ouvrier » (p. 223). Un des seuls métiers français exclusivement masculins peut donc s'appuyer sur « une héroïsation de la figure virile de l'ouvrier de piste » (p. 207).

10. De même, l'auteur semble parfois partager le jugement d'extériorité que les salariés rencontrés portent sur le syndicalisme. Pourtant, les mécanismes de concertation existent et sont à l'origine, par exemple, des processus de formation sur la piste et des qualifications évoquées dans l'ouvrage. On pense, par exemple, à la tentative d'accord de branche de la fin des années 1990 ou aux formations rendues obligatoires par les organismes paritaires de prévention de la Sécurité sociale, sous la forme de CACES. Le texte reflète la distance des salariés de la piste vis-à-vis des syndicats, considérés comme absents, et semble reprendre à son compte cette posture.

11. Enfin, le cadre d'analyse mobilisé – celui de la régulation conjointe - laisse le lecteur sur sa faim. Les travailleurs des pistes aéroportuaires constituent, en effet, un milieu professionnel au travail largement normé, ce que l'auteur traduit avec justesse comme résultant d'une « régulation de contrôle », visant à discipliner les travailleurs d'entreprises sous-traitantes. Ces processus substituent au cadre ancien du contrôle par le collectif de travail, un suivi normatif individuel de l'activité. Le contrôle de la qualification (à travers l'‘accès à l'emploi stable) et de l'organisation du travail par la hiérarchie fournirait le seul cadre d'une régulation autonome par les interstices qu'il offre à une négociation partielle. L'ouvrage renvoie l'image d'un travail et de salariés fortement dominés, alors même qu'il montre le travail permanent de réappropriation par les salariés du sens de leur travail, autour du départ de l'avion à l'heure et en toute sécurité, et de la qualification investie dans le travail réel, quoique non reconnue par ces entreprises.

12. Par cette analyse détaillée des situations de travail et des relations professionnelles au sein d'un collectif de travail ignoré trop souvent, Fabien Brugière fournit un outil précieux pour élargir l'horizon de la sociologie du travail au monde ouvrier actuel dans sa diversité.

Haut de page

Bibliographie

Barnier L.-M. (2005), *Entre service public et service privé. La valorisation du travail dans le transport aérien*, Thèse de doctorat, Nanterre.

Durand J.-P. (2004), *La Chaine invisible. Travailler aujourd'hui : flux tendu et servitude volontaire*, Paris, Le Seuil.

Reynaud J.-D. (1989), *Les Règles du jeu. L'action collective et la régulation sociale*, Paris, Armand Colin.

Référence électronique

Louis-Marie Barnier, « Fabien Brugière, *La Sous-Traitance en piste. Les ouvriers de l'assistance aéroportuaire*, Toulouse, Éres, coll. « Clinique du travail », 2017, 318 p. », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 12 | 2018, mis en ligne le 01 mai 2018, consulté le 23 mai 2018. URL : http://journals.openedition.org/nrt/3630

Auteur

Louis-Marie Barnier

Aix Marseille Univ, CNRS, LEST, Aix-en-Provence, France