



HAL
open science

**“ Machiniste, c’est pas un métier d’homme, c’est un
métier pour moi! ”**

Isabelle Charpentier

► **To cite this version:**

Isabelle Charpentier. “ Machiniste, c’est pas un métier d’homme, c’est un métier pour moi! ”: Être conductrice de bus à la RATP : rémanence, usages résistants et inversion des stéréotypes de genre dans un métier de service subordonné non mixte. Demaye-Simoni Patricia; Mutelet Valérie; Vasseur-Lambry Fanny. Explorer le champ lexical de l’égalité femme/homme – Déclinaisons pluridisciplinaires d’un même principe juridique, Artois Presses Université, pp.367-392, 2022, Explorer le champ lexical de l’égalité femme/homme – Déclinaisons pluridisciplinaires d’un même principe juridique, 978-2-84832-511-8. hal-03682215

HAL Id: hal-03682215

<https://u-picardie.hal.science/hal-03682215>

Submitted on 30 May 2022

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 - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Article paru dans : Demaye-Simoni (Patricia), Mutelet (Valérie), Vasseur-Lambry (Fanny) [dir.], Explorer le champ lexical de l'égalité femme/homme – Déclinaisons pluridisciplinaires d'un même principe juridique, Arras, Artois Presses Université, 2022, pp. 367-392.

« Machiniste, c'est pas un métier d'homme, c'est un métier pour moi ! »
– Être conductrice de bus à la RATP : rémanence, usages résistants et inversion des stéréotypes de genre dans un métier de service subordonné non mixte –

Isabelle CHARPENTIER
(Université de Picardie – Jules Verne – CURAPP-ESS & CSE)

Si c'est en 1961 que, pour la première fois en France, une femme devient machiniste-receveuse – catégorie utilisée à la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial – EPIC) pour désigner les conducteur-riche-s de bus¹ –, il faudra attendre 1983, année de promulgation de la loi Roudy sur l'égalité professionnelle, pour que le métier soit officiellement ouvert aux femmes au sein de la Régie². Pourtant, même si la féminisation progresse, en 2018, ces dernières demeurent largement sous-représentées dans les métiers du groupe traditionnellement associés à des « qualités » réputées masculines (force physique, technicité...), comme ceux des « roulants », dédiés à la conduite des tramways et des bus du réseau de surface de Paris et de proche/moyenne banlieue, dont le taux de féminisation est de 11,8 %³ (contre 20,3 % pour l'ensemble des salarié-e-s de l'entreprise – 15,7 % en 1985 et 19,6 % en 2006⁴)⁵. Sachant aussi que les femmes s'auto-excluent encore assez largement de ces professions, puisqu'elles ne représentent que 13 % des candidatures destinées au département BUS de la RATP (qui propose aussi des emplois de commerciaux, plus féminins), que la Régie cherche pourtant à féminiser à plus de 20 % d'ici 2020⁶. Une responsable des ressources humaines souligne en entretien : « Le métier de conducteur de bus n'est pas assez attractif pour les femmes. Nous manquons de

¹ Sachant que le métier de machiniste-receveur ne se réduit pas à l'activité de conduite ; polyvalent, il comporte aussi une part importante de service et de relations avec la clientèle : accueil, information, vente de tickets au détail, surveillance et responsabilité de l'espace du bus où doivent être respectées les règles de bon usage des transports et la réglementation, représentation d'une entreprise chargée d'une mission de service public...

² Tout comme celui de surveillant de travaux. Comme le rappelle la psychologue Livia Scheller, « jusqu'aux années 1980, il y a eu entre 0,6 % et 3 % de conductrices » de bus à la RATP. « Le temps des conductrices de bus en France et au Portugal », *Travail, genre et sociétés*, vol. I, n° 29, 2013, p. 71 note 1.

³ Et les femmes sont encore moins nombreuses dans les secteurs du groupe liés à la Maintenance et au Système d'information : elles y représentent ainsi moins de 2 % des salarié-e-s. En revanche, le taux de féminisation des cadres du département BUS de la RATP est de plus de 38 % en 2016, soit 6 points de plus que celui des cadres de l'EPIC – sachant que c'est au niveau de l'encadrement (en particulier supérieur : on compte aujourd'hui 4 femmes dans le Comité exécutif de la Régie sur 10 membres, dont la Présidente-Directrice Générale, Catherine Guillouard), et donc des emplois les plus qualifiés, que le taux de féminisation de l'entreprise a le plus progressé : + 15,7 points entre 1985 et 2015 – sauf mention contraire, tous les chiffres présentés sont issus des bilans du Comité d'Entreprise de la RATP.

À titre de comparaison, le bilan social 2015 de l'Union des Transports Publics (UTP) – qui ne comprend ni les données RATP ni celles de la SNCF mais les données sociales des entreprises soumises à la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs –, recense 16,8 % de femmes dans la catégorie « ouvriers roulants » – Livia Scheller évaluait à un peu plus de 5 % le nombre de femmes parmi les conducteurs de bus en France en 1996. Cf. « Transformations, temps, travail : l'œuvre souterraine des conductrices de bus », in Yves Clot et Dominique Lhuillier (dir.), *Travail et Santé – Ouvertures cliniques*, Paris, Erès, 2010, p. 221-231. On peut noter aussi qu'en 2018, on ne compte que 6 femmes sur 58 candidats à concourir pour le « Bus d'or », qui récompense depuis 1988 les meilleur-e-s conducteur-riche-s de bus issu-e-s des réseaux de transports publics urbains à travers différentes épreuves (questions à choix multiples, épreuves de conduite sur circuit et en conditions réelles, évaluation par des clients) portant sur la technicité de la conduite, le développement durable et la relation de services. La première femme est classée 9^e.

⁴ On soulignera en outre qu'en dépit de la politique volontariste affichée par l'EPIC en matière d'égalité professionnelle femmes/hommes, la progression lente de la part des femmes à la RATP est en fait relative, en ce qu'elle tient davantage à une baisse sensible de l'effectif masculin qu'à une hausse importante du nombre de femmes dans l'entreprise – par ailleurs plutôt nouvellement embauchées sur des emplois contractuels, et donc précaires. Sachant de plus qu'en 2018, les secteurs du groupe qui recrutent le plus sont aussi ceux qui sont les moins féminisés : conduite, maintenance et sécurité concentrent ainsi plus des deux-tiers (68 %) des embauches.

⁵ Outre les fonctions d'encadrement, le travail féminin à la RATP demeure concentré dans les métiers commerciaux de services aux voyageurs et les fonctions supports : 46,3 % des emplois d'opérateurs non roulants à l'Exploitation/ Commercial (agents de station ou des gares) – ce secteur mixte rassemble ainsi 38,7 % de l'emploi féminin de la Régie, contre 11,4 % de l'emploi masculin – et 49,2 % des emplois de maîtrise et de techniciens supérieurs à la Gestion des ressources, département mixte également, mais en réduction d'effectifs, sont ainsi occupés par des femmes – ce dernier secteur concentre 17,8 % de l'emploi féminin du groupe, contre 6,1 % de l'emploi masculin, et c'est encore plus vrai pour les seuls agents de maîtrise, qui représentent 11,2 % des emplois féminins de la RATP, contre 2,9 % des emplois masculins.

⁶ Cf. Nathalie Lapeyre, *Les Professions face aux enjeux de la féminisation*, Paris, Octarès, 2006.

candidates, car dans l'inconscient collectif, le transport est un métier d'homme, aussi bien pour la conduite que pour la maintenance. Pourtant, avec la direction assistée, la conduite d'un bus est devenue un métier tout à fait ouvert aux femmes ! »

Lors d'une enquête commencée fin 2013 avec des étudiant-e-s de la L3 de Science politique de l'université de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines dans le cadre d'une initiation à l'enquête de terrain pour le cours « Genre et politique », et poursuivie seule en 2014 et 2015, une vingtaine d'entretiens semi-directifs de durées diverses ont été menés avec quelques-unes de ces conductrices expérimentées⁷, travaillant à Paris *intra-muros* ou en banlieue, dans le but d'analyser pourquoi et comment elles étaient entrées dans ce métier de service encore très peu mixte⁸, les modalités et contraintes de son exercice au quotidien – notamment dans leurs rapports avec leurs collègues masculins, mais aussi leur exposition à des risques professionnels liés à la pénibilité physique du travail ou à des contraintes psychosociales : stress lié aux conditions de circulation dense, gestion des agressions physiques et verbales de la part des usagers... –, ou encore les difficultés qu'elles rencontraient pour concilier activité professionnelle et vie familiale en raison notamment des horaires variables et décalés de travail. Ce sont quelques-uns des résultats inédits de cette enquête que nous nous proposons de présenter ici.

Conductrice de bus, un métier de famille : le poids de la socialisation familiale, de l'hérédité sociale et de l'endogamie professionnelle dans le choix et l'exercice d'un métier non mixte

Outre leur ancienneté dans le métier, les conductrices enquêtées, âgées de 34 à 56 ans, présentent les points communs d'être entrées à la RATP à partir des années 1990, d'être peu ou pas diplômées⁹, d'avoir volontairement choisi ce métier, de ne pas être syndiquées, enfin d'être d'origine populaire, ce qui semble attester, au moins pour ces deux générations de femmes, du recrutement social très homogène de ces « roulantes ». Mais elles présentent aussi majoritairement d'autres caractéristiques, relevant de l'hérédité sociale et/ou de l'endogamie professionnelle. Il semble d'abord qu'une socialisation primaire au sein d'une famille où les garçons étaient nombreux (frères, cousins...) ait pu favoriser l'appétence féminine pour un métier masculin lié à la conduite et à la mécanique, les conductrices se qualifiant fréquemment en entretien de « garçons manqués » durant l'enfance. Témoignant d'une résistance précoce aux assignations de genre, notamment dans les pratiques ludiques¹⁰ qu'elles ont pu développer dans des interactions avec des garçons de leur entourage familial, elles reproduisent pourtant aussi le stéréotype selon lequel de telles professions seraient préférées, quand elles se conjuguent au féminin, par des filles qui s'éloignent des attributs et rôles traditionnellement assignés à la féminité : « C'est vrai que mon rêve d'enfant, de petite fille, c'était euh... d'avoir un 4X4 » (Karima, 36 ans, père conducteur de bus, BEP Commercialisation et magasinage de produits alimentaires et périssables, conductrice de bus en banlieue nord de Paris, 12 ans d'ancienneté). Ou encore :

Quand je discute avec mes collègues, c'est un peu le même parcours que moi : garçon manqué étant petite, même si physiquement, on peut faire féminine, on aime... on préfère jouer avec des garçons. Moi, je jouais pas à la poupée, je jouais aux cow-boys et aux indiens, notamment avec mon frère et mes cousins. Elles ont toutes un peu le même parcours que moi. (Myriam, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée, 2 enfants).

J'étais pas une petite fille romantique, tout en finesse [sourire]. Adolescente, je n'avais qu'un rêve, c'était conduire de gros camions sur les lignes internationales. Je m'imaginai conduire des poids lourds¹¹. Et puis voilà, il y a la vie qui m'a éloignée de mon rêve... J'ai tout fait sauf ça ! Un jour, la vie m'a offert une deuxième chance. À la quarantaine, je me suis retrouvée divorcée avec deux filles mineures à élever. Je me suis dit, ça va être compliqué...

⁷ Le seul critère ayant procédé au recrutement des enquêtées travaillant à Paris *intra-muros* ou en région parisienne était d'avoir une expérience de la conduite de bus d'au moins 10 ans (la plupart ont même plus de 15 ans d'ancienneté dans la profession), de sorte qu'elles puissent témoigner d'éventuelles évolutions dans l'exercice de leur métier et de leurs conditions de travail, dans leurs relations avec leurs collègues masculins, etc. La première conductrice interrogée, connue d'une étudiante, a accepté de fournir le nom de quelques collègues femmes, lesquelles ont ensuite accepté, pour certaines, de nous recommander auprès d'autres conductrices de leur connaissance. Les enquêtées ont accepté de nous recevoir à domicile ou dans une salle du dépôt où elles travaillent, avant ou après leur service.

⁸ Pour une mise en perspective, cf. Yvonne Guichard-Claudic, Danièle Kergoat et Alain Vilbrod (dir.), *L'Inversion du genre. Quand les métiers masculins se conjuguent au féminin... et réciproquement*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008.

⁹ Emploi d'exécution et de service subordonné, peu qualifié, mais néanmoins à statut et avec sécurité de l'emploi, le métier de conducteur-trice de bus est accessible sans diplôme ni expérience professionnelle, mais la possession d'un CAP Agent d'accueil et de conduite routière ou équivalent facilite l'embauche.

¹⁰ Sur cette question, cf. la thèse en cours de Mona Zegai, *Performativité des discours sexuels sur les jouets dans la socialisation de genre*, Thèse pour le Doctorat de Sociologie à l'université Paris 8, sous la direction d'Anne-Marie Devreux et François Leimdorfer.

¹¹ Cf. Catherine Rodrigues, « Conducteur et conductrice de poids lourds », in Yvonne Guichard-Claudic, Danièle Kergoat et Alain Vilbrod (dir.), *op. cit.*

Oui, mais ça peut aussi être l'occasion, puisqu'il faut repartir de zéro, de changer de situation, et pourquoi pas de me rapprocher de mes ambitions de jeunesse. Je connaissais un chauffeur de bus, il était le père d'un élève à l'école de mes filles, et quand je lui ai fait part de mon envie de conduire un bus, il m'a pris le bras, il m'a regardée dans les yeux et il m'a dit : "Il va falloir de la persévérance ma petite !" Je n'ai rien lâché !... Son conseil n'était pas tombé dans l'oreille d'une sourde mais je ne me suis pas découragée. Ma décision était prise et je n'allais pas lâcher le morceau ! J'ai appelé au numéro que m'avait donné le chauffeur de bus. [...] Et mon rêve s'est réalisé : j'ai pris le volant ! J'adore conduire¹² ! [...] Aujourd'hui, je ne changerais pour rien au monde ! (Muriel, 56 ans, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 15 ans d'ancienneté, divorcée, 2 enfants).

On constate en outre que, pour près d'une enquêtée sur deux, l'entrée dans le métier de conducteur de bus est familiale, le père machiniste (ou chauffeur routier) transmettant précocement à sa fille un capital culturel à usage professionnel¹³ : connaissances techniques et mécaniques, aptitude et goût pour la conduite... L'hérédité sociale est alors double, tant de statut que de métier – dans cette optique, l'utilisation du réseau familial par les filles dans la recherche de leur emploi mériterait aussi d'être questionnée. Michel Gollac et Pierre Laulhé soulignaient déjà au milieu des années 1980 qu'il semblait exister, pour les fils, « une hérédité des métiers du transport », mais on peut émettre l'hypothèse (qu'il faudrait vérifier en analysant des tables précises de mobilité sociale) que ce constat est d'autant plus vrai lorsque ce sont des femmes qui entrent dans la profession de conducteur de bus, encore largement non mixte¹⁴. Ainsi de Insaf : « J'ai un père qui a été conducteur de bus à la RATP pendant 40 ans, et un frère qui y travaille depuis 17 ans. » (Insaf, 39 ans, conductrice de bus à Paris centre, 14 ans d'ancienneté, ancienne employée d'un service après-vente de grande surface). Mais aussi de Karima, Françoise, Marie-Paule ou Sarah :

Mes parents étaient fiers quand je leur ai annoncé que je voulais passer mon permis de transport en commun. Ma mère était très très contente, mon père encore plus parce que c'est un ancien chauffeur de bus. Donc ils étaient très très fiers [sourire], ils m'ont tous les deux encouragée à le faire. Et alors une fois que j'ai obtenu mon permis, c'était euh... la grande joie [sourire] ! (Karima, 36 ans, BEP Commercialisation et magasinage de produits alimentaires et périssables, conductrice de bus en banlieue nord de Paris, 12 ans d'ancienneté).

Je ne crois pas que ce soit le hasard, mon papa dirigeait une société d'autocars dans la Loire. À 15 ans, je voulais être chauffeur routier, chauffeur poids lourds, conduire des bétailières à vaches. Mais la mécanique était plutôt réservée aux garçons. Alors j'ai été assistance maternelle pendant 6 ans, puis j'ai quand même suivi mon idée et j'ai passé mon permis car et je me suis retrouvée au volant d'un bus. Je dois beaucoup à mon papa. J'ai été à bonne école avec lui. Il m'a tout appris : à mettre des chaînes, à conduire sur la neige... Je lui dois mon goût pour la conduite. Conduire un bus, c'est une passion. Je préfère conduire mon bus que ma Ford ! Je suis dans mon monde, j'adore mon métier ! (Françoise, 44 ans, conductrice de bus à Paris centre, 12 ans d'ancienneté, séparée, 2 enfants).

J'ai toujours été intéressée dans la mécanique, les camions, tout ce qui est mécanique en fait. Conduire un gros véhicule. Et le bus, c'est mon lieu de travail, c'est là que je passe le plus clair de mon temps. [...] Mon père était routier. Mon mari est conducteur routier. J'ai pas hésité, je me suis lancée. C'est comme une grande famille dans ce métier. On voit vraiment que c'est un monde de chauffeurs, c'est une ambiance qui est super que, je pense, on trouve pas partout. (Marie-Paule, 41 ans, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 16 ans d'ancienneté).

Mon père était machiniste et mon frère lui aussi est dans un dépôt de la banlieue nord. J'ai voulu faire ce métier parce que je l'ai connu petite, je suis fille d'agent, j'ai toujours aimé la conduite et la mécanique, j'ai un vrai intérêt pour la mécanique. C'est bien, parce qu'on peut être amené à remédier à des petits problèmes techniques. Je suis à l'aise derrière mon volant. Ce qui me plaît dans ce travail, déjà en premier lieu, c'est rouler, j'aime conduire ! Je me suis tout de suite sentie à l'aise au volant du bus. La première fois, j'ai pris trois bordures, et c'était parti [sourire] ! [...] Le matin, j'arrive, je fais le tour du bus, je vérifie les niveaux de mon bus. [...] Et mon mari, je l'ai connu machiniste, ça fait 17 ans. (Sarah, 42 ans, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, 2 enfants).

Enfin, ces phénomènes peuvent s'accompagner, chez plus d'un tiers des enquêtées, d'une endogamie professionnelle. L'âge d'entrée dans la profession des conductrices confirmées interrogées lors de l'enquête (autour de la vingtaine) peut ici largement favoriser les opportunités de rencontres et de formation d'un couple

¹² Et, contrairement à une idée reçue, Muriel n'est pas la seule dans ce cas, en dehors même des conductrices de bus : ainsi, selon une étude menée en juin 2018 et publiée en septembre 2018 par le premier club automobile français, Identicar, interrogeant 10 500 de ses membres ruraux et urbains, femmes et hommes, 87 % des femmes disent aimer ou adorer conduire. Philippe Doucet, « La vérité sur les femmes au volant », *LeFigaro.fr*, 17.09.2018.

¹³ Sur cette notion, cf. Michel Gollac et Pierre Laulhé, « Les composantes de l'hérédité sociale – Un capital économique et culturel à transmettre », *Économie et Statistique*, n° 199-200, 1987, p. 95-105.

¹⁴ *Ibidem*, p. 104.

endogame pour ces rares jeunes femmes exerçant un métier très fortement masculinisé. Mais il conviendrait, là aussi, d'objectiver statistiquement cette propension à l'endogamie des conductrices de bus, qui contreviendrait, si elle était démontrée, à la tendance générale au déclin de l'endogamie dans les classes populaires, mise en évidence par Milan Bouchet-Valat¹⁵.

Mon beau-frère était machiniste à la RATP donc il m'a incitée à passer le concours. [...] On est une famille de machinistes. Mon mari est machiniste, ses deux frères sont à la RATP, un dans les bureaux et un autre à la maintenance du RER à Massy, et puis j'ai aussi des cousins... On rentre tous à la RATP ! Mon beau-père aussi est à la RATP en tant que machiniste. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, deux enfants).

Un métier devenu plus « facile » pour les femmes ? Reproduction, soumission et résistances aux stéréotypes sexistes et de genre et à la domination masculine

Outre la politique volontariste mise en place par la RATP depuis le milieu des années 1990 pour féminiser ses effectifs, notamment dans les bastions masculins traditionnels des « roulants », d'autres facteurs peuvent contribuer à expliquer l'augmentation – relative – du nombre de femmes conductrices. Les améliorations techniques apportées au système de conduite assistée des bus en font partie, dans la mesure où le pilotage nécessite le déploiement de moins de force physique – notamment dans les bras – qu'auparavant, entraînant aussi le recul d'un certain nombre de stéréotypes relevant de l'essentialisme sexiste, qui présentent les femmes comme intrinsèquement moins aptes à la conduite – mais aussi à l'orientation spatiale¹⁶, à la mécanique... – que les hommes, en particulier lorsqu'il s'agit de gros véhicules. Insaf résume l'opinion majoritaire des conductrices en la matière : « Moi qui suis une femme, je ne comprends pas pourquoi on dit que c'est un métier d'homme. Si une femme peut conduire une voiture, elle peut conduire un bus. » (Insaf, 39 ans, conductrice de bus à Paris centre, 14 ans d'ancienneté, ancienne employée d'un service après-vente de grande surface). Les entretiens fourmillent de déclinaisons et d'anecdotes :

Avec les années, les femmes ont pris leur place au sein de l'entreprise et ont commencé à exercer des emplois comme chauffeur de bus qui étaient auparavant réservés aux hommes grâce au courage de certaines pionnières et à celui des autres femmes qui les ont suivies. [...] La loi sur l'égalité a aussi joué, elle a porté ses fruits. [...] [Au milieu des années 1990], la RATP cherchait beaucoup de femmes [pour être machinistes]. [...] À l'époque, quand je suis rentrée, on devait être 20 femmes, maintenant on est 700 au dépôt. La RATP recherchait à adoucir la profession et à montrer que c'était pas un métier difficile. Ils voulaient doubler, voire tripler, le nombre de femmes. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, auparavant caissière pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, deux enfants).

Ce n'est pas un métier que pour les hommes ! Moi, je suis très fière d'exercer ce métier ! J'adore ! [...] Je me suis inscrite à une formation ANPE pour devenir conductrice de bus à 32 ans, sans grande conviction au départ [sourire]. Je ne savais pas si j'étais capable de conduire un tel engin. Je pensais même qu'il fallait déjà un permis spécial. Et puis tout le monde me disait que c'était un métier d'homme. (Françoise, 44 ans, père directeur d'une société d'autocars en province, conductrice de bus à Paris centre, 12 ans d'ancienneté, ancienne assistante maternelle, séparée, 2 enfants).

C'est vrai qu'être au volant d'un véhicule de 12 mètres et de 9 tonnes, pour une femme, ce n'est pas anodin. Les automobilistes me fixent lorsque je dois effectuer une manœuvre pour voir si je la réussis. [...] Mais maintenant, un bus, ça se conduit avec un doigt. Avant, c'était semi-assisté, donc il fallait forcer sur les bras, c'était un peu plus compliqué. (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

J'ai eu des p'tites réflexions par des petits jeunes : “Ah, c'est une femme qui conduit avec un grand truc comme ça, elle y arrive !” Parce qu'il me voit toute menue, toute frêle [sourire]. À une certaine époque, il y a quelques

¹⁵ Milan Bouchet-Valat, *Les Rouages de l'amour et du hasard. Homogamie et hypergamie dans la France et l'Europe contemporaines : dimensions socioéconomique et d'éducation, variations et mécanismes*, Thèse de Doctorat en Sociologie, dirigée par Louis-André Vallet, Paris, IEP de Paris, décembre 2015.

¹⁶ Pourtant, toujours selon l'enquête citée du club Identicar, les femmes utilisent moins le GPS que les hommes. Environ les deux-tiers des enquêtées jugent cette invention « indispensable » – contre 80 % des hommes. On peut aussi émettre l'hypothèse qu'elles font moins de grands trajets et effectuent surtout des déplacements réguliers domicile-travail et/ou école sur des itinéraires connus, et qu'elles en ont donc moins besoin.

années de ça, les bus n'étaient pas du tout comme ça, c'était pas des automatiques, pis on avait un levier de vitesse, et y'avait pas de direction assistée, donc il fallait quand même avoir de grands bras pour pouvoir tourner ces volants [sourire] ! (Karima, 36 ans, père chauffeur de bus, BEP Commercialisation et magasinage de produits alimentaires et périssables, conductrice de bus en banlieue nord de Paris, 12 ans d'ancienneté).

C'est une boîte automatique, donc les vitesses se passent toutes seules. Il y a rien à gérer. [...] Et quand on met la boîte de vitesse... l'avantage de cette boîte, c'est qu'elle ne cale pas. Il n'y a que deux pédales, accélérateur et frein, pédale de gauche, faut toujours avoir le pied dessus pour gérer. Mais je ne touche pas à l'accélérateur, ça avance tout seul. (Marie-Laure, 51 ans, d'origine populaire, conductrice de bus à Paris, 20 ans d'ancienneté).

Certains travaux de prétendus psychothérapeutes évolutionnistes se réclamant des neurosciences et défendant l'idée d'un déterminisme biologique pour expliquer les différences d'aptitudes et de comportements entre les femmes et les hommes ont pu affirmer l'existence d'un « cerveau féminin » – plus exactement, le développement (ou les usages) plus important chez les femmes de l'hémisphère gauche du cerveau, qui expliquerait leur propension plus grande à la communication verbale, à l'expression des émotions et des sentiments, tandis que les hommes utiliseraient davantage leur cerveau droit, centré sur l'action, la compétition, l'abstraction¹⁷. Amusée par de telles affirmations véhiculées par certains de ses collègues masculins lors de son entrée dans le métier, l'une des enquêtées se souvient d'une interaction avec un supérieur lorsqu'elle a passé son permis D, qui permet de conduire un véhicule affecté au transport en commun de passagers :

Bien sûr, il y a un certain nombre de gars qui disent que ce n'est pas un métier pour les femmes. [...] Il y a une théorie qui dit que l'on a le cerveau trop à gauche et que pour conduire des gros engins, on n'est pas faites pour ça. Je me souviens quand j'ai dû passer le permis D, on était trois femmes, on devait faire une marche arrière, et le chef m'a dit : « de toute façon, vous les femmes, vous ne l'aurez pas, vous avez le cerveau trop à gauche » ! Il est venu me féliciter après !... (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

Et on ne compte plus les blagues et dictons disqualifiant les aptitudes féminines à conduire, quel que soit le véhicule – tels : « Femme au volant, mort au tournant » ou « Femme au volant, accident » –, suggérant que les femmes conduiraient de manière générale moins bien que les hommes et seraient plus dangereuses au volant, idée reçue pourtant démentie depuis longtemps par les bilans de l'accidentalité publiés par l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR), dont les enquêtes mettent bel et bien en lumière un réel déséquilibre de genre en la matière, les hommes s'avérant une population nettement plus accidentogène que les femmes¹⁸...

Toutefois, selon les enquêtées, les (rares) propos sexistes qui peuvent survenir sont surtout le fait de leurs collègues les plus âgés. Les conducteurs de bus de leur génération et les plus jeunes semblent au contraire considérer leur

¹⁷ À l'instar des publications de Serge Ginger. De telles thèses ont aussi été largement diffusées via des ouvrages de pseudo-vulgarisation scientifique à succès planétaire, telle la série du spécialiste de « développement personnel » John Gray, *Men are from Mars, Women are from Venus* ([*Les Hommes viennent de Mars, les femmes de Venus*], New York, Harper Collins, 1992), ou le *best-seller* du couple australien Barbara et Allan Pease, *Pourquoi les hommes n'écoutent jamais rien et pourquoi les femmes ne savent pas lire les cartes routières*, Paris, Pocket, 2010. Pour une réfutation de ce déterminisme biologique, cf. notamment les travaux de la neurobiologiste Catherine Vidal, attentifs à la construction sociale genrée des identités (*Cerveau, sexe et pouvoir* (avec Dorothee Benoit-Browaëys), Paris, Belin, 2005).

¹⁸ Et ce, quel que soit l'indicateur retenu et toutes variables contrôlées : « Sur 13 179 802 points de permis retirés en 2016, 8 850 556 l'ont été à des hommes, soit 67 % des points retirés. Par voie de conséquence, de très fortes disparités s'observent au niveau du capital de points de permis : en 2016, 90,5 % des permis probatoires rendus nuls en raison d'infractions étaient possédés par des hommes, contre seulement 9,5 % par des femmes. Moins criante, mais toujours disproportionnée, la répartition du nombre des infractions ayant entraîné un retrait de points : 64,7 % pour les hommes, contre 35,3 % pour les femmes. Ces disparités sont bien trop importantes pour être le simple reflet d'une moindre représentativité des femmes au volant. S'il n'existe pas de statistique fiable sur la proportion d'usagers de la route par rapport aux usagers, d'autres indicateurs permettent de cerner la situation. La proportion d'hommes et de femmes accédant au permis est à peu de chose près équivalente : selon le rapport 2016 du ministère de l'intérieur portant sur l'examen du permis de conduire, la petite carte rose a été délivrée à 49,1 % de femmes pour 50,9 % d'hommes. Selon une étude TNS Sofres parue en 2012, le kilométrage annuel des utilisatrices principales d'une voiture (11 200 km) est pratiquement le même que celui des hommes (12 500 km) ». Anne-Sophie Faivre Le Cadre, « Les femmes conduisent-elles plus mal que les hommes ? Les clichés à l'épreuve des faits », *Le Monde*, 10.01.2018. Tout en conduisant autant que les hommes, les conductrices causent beaucoup moins d'accidents mortels (19 % impliquent une conductrice), commettent moins de contraventions et de délits routiers (respectivement 63 % et 35 % sont le fait d'hommes et de femmes), d'entraves, de délits de fuite, de conduite sous l'emprise de stupéfiants, conduisent moins sans permis (environ 93 % de ces infractions sont masculines). De même, en 2015, « les hommes représentaient 89,1 % des effectifs des infractions [pour conduite en état alcoolique], et les femmes, 10,9 % ». (*Ibid.*). On rappellera aussi que les femmes conduisent majoritairement des voitures plus petites et moins puissantes que les hommes (citadines), et qu'elles les pilotent moins vite – elles ne représentent ainsi que 38 % des condamnations pour excès de vitesse.

aptitude à la conduite comme égale à la leur, et ce, dès leur intégration. Les conducteurs les traitent avec respect et égards, leur proposent leur aide, sans qu'elles ressentent ce souci de protection comme des expressions d'une quelconque forme de domination ou même de paternalisme, mais plutôt comme des manifestations de solidarité ouvrière : « Je n'ai ressenti aucune gêne, bien au contraire. Je suis rentrée à 21 ans et ils m'ont tous acceptée. Ils sont venus... "Si t'as besoin, n'hésite pas !"... J'ai été bien reçue, surtout par les jeunes agents machinistes », déclare ainsi Laurence (39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, deux enfants). Même écho chez Insaf : « Lors de mon arrivée, les collègues m'ont super bien accueillie. Ils ont été très gentils et m'ont proposé leur aide en cas de soucis » (39 ans, conductrice de bus à Paris centre, 14 ans d'ancienneté, ancienne employée d'un service après-vente de grande surface) ; Naïma : « À mon arrivée dans l'entreprise, j'ai été très bien accueillie, notamment par les autres conducteurs. Ils m'ont accompagnée. Il y avait une super équipe en place » (43 ans, conductrice de bus à Paris centre, 13 ans d'ancienneté, a été auparavant éducatrice spécialisée, 1 enfant) ; ou encore Sarah, qui estime : « C'est plutôt un milieu masculin où nous les femmes, on est plus chouchoutées... » (42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants). Sylvie et Delphine précisent néanmoins les capacités d'adaptation nécessaires pour « faire sa place » dans ce monde masculin :

J'exerce un métier à l'origine plutôt masculin. Mais les temps changent... C'est vrai que dans mon groupe, j'étais la seule femme. On était 8 à rentrer, et j'étais la seule femme. On a eu 15 jours de formation et ça s'est très bien passé. [...] J'ai toujours eu des métiers d'homme donc je me suis toujours très vite adaptée. Et on est obligée, on est obligée, parce que bon... c'est quand même un monde d'hommes, donc on est un peu obligée de faire sa place ! Mais mes collègues m'ont bien accueillie et ils m'ont encouragée. J'en garde un bon souvenir. [...] Non, ça se passe bien [sourire] ! (Sylvie, 52 ans, conductrice de bus en banlieue sud-ouest, 10 ans d'ancienneté, ancienne ouvrière viticole, une période de chômage).

On dit que c'est juste pas un boulot de femme, il y a des machistes qui disent qu'aucune fille ne peut s'épanouir dans un métier d'homme, mais ils sont surtout vexés de se faire rattraper par le sexe féminin, mais oui, les gars, faut s'y faire, on est en 2015 ! C'est des clichés. Déjà, j'vois pas en quoi conducteur de bus, c'est un métier de gars exclusivement, c'est une époque révolue, ça. Rien à voir avec le sexe. Mais ils nous prennent pour des petites natures, qui ont besoin de leur dose de blablas, de petits soins, etc. Moi, c'est pas mon cas, je ne me vois pas faire autre chose. Mais voir que des femmes font bien mieux qu'eux ce qu'ils savent faire... Des fois, j'ai envie de leur mettre mon poing dans la tronche pour leur machisme de base. Il faut qu'ils se réveillent les gars, quand ils sont bloqués dans une autre époque. Le métier, il est tout à fait ouvert aux filles. Ce qui est plutôt une bonne nouvelle, c'est qu'il y a beaucoup de recrutements dans la profession pour les femmes. Après, c'est sûr qu'il faut commencer par se faire sa place, mais ensuite, on arrive tout à fait à s'intégrer dans ce milieu d'hommes en tant que fille. Je suis une femme et j'adore faire ce métier. (Delphine, 51 ans, d'origine populaire, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 21 ans d'expérience).

De tels propos, récurrents dans les entretiens, s'éclairent grâce à quelques observations effectuées dans les dépôts¹⁹, lors d'un entretien ou pour la prise de rendez-vous : dans cet univers de travail essentiellement masculin, les relations entre femmes et hommes apparaissent certes cordiales, et souvent même chaleureuses et amicales. Lors du passage au dépôt, lieu de socialisation et de convivialité fréquenté au moment de l'arrivée et du départ sur le lieu de travail ou lors d'une pause ou d'un changement de service, les interactions sont émaillées de saluts (nombre d'agents des deux sexes s'embrassent pour se dire bonjour ou au revoir, ils se tutoient tou-te-s), de rires et de plaisanteries dont les dimensions sexistes et des formes de drague ne sont cependant pas toujours absentes. L'ancienneté des conductrices interrogées, le caractère « ordinaire », quotidien et presque « routinisé » de tels propos tenus entre pairs et/ou les origines populaires de ces femmes, familiarisées depuis l'enfance à l'expression d'un modèle de virilité spécifique²⁰, peuvent expliquer que les conductrices semblent n'y prêter qu'une attention oblique, et y voient l'expression d'une « camaraderie saine et virile » liée à l'entre-soi masculin hétérosexuel populaire en présence de femmes, à laquelle il convient toutefois de poser des limites. Adopter une posture distanciée face à ces propos « banalisés » dont elles affirment, dans la dénégation, qu'elles « ne les entendent même plus », auxquels elles opposent un silence résigné en feignant de les ignorer « pour avoir

¹⁹ « Le "dépôt" [est] un établissement local regroupant généralement six à sept cents machinistes et ayant la charge d'assurer, sous la direction d'un encadrement local et en conformité avec les directives émanant de la direction centrale du "Département Bus" de la RATP, la gestion des lignes situées sur son territoire. Il y a au total un peu plus d'une vingtaine de dépôts de bus de la RATP répartis sur l'ensemble de Paris et de la banlieue. [...] Un machiniste, au sein de son dépôt, est le plus souvent affecté à une ligne précise, sur laquelle il travaille en permanence ». Olivier Schwartz, « La pénétration de la "culture psychologique de masse" dans un groupe populaire : paroles de conducteurs de bus », *Sociologie*, vol. II, 2011/4, p. 348-349.

²⁰ Cf. Yasmine Siblot, Marie Cartier, Isabelle Coutant, Olivier Masclet et Nicolas Renahy, *Sociologie des classes populaires contemporaines*, Paris, Armand Colin, 2015.

la paix » ou, au contraire, auxquels elles répondent sur le même registre – sans éviter parfois elles-mêmes des formes de sexisme à rebours –, constitue dès lors des formes d'adaptations secondaires face à ces manifestations verbales de la domination masculine, obligeant les femmes à une auto-surveillance permanente de leurs paroles et de leurs gestes. C'est ce qu'évoque Muriel : « C'est vrai que c'est difficile d'être une femme à un poste où on attend plutôt des hommes !... C'est sûr que ce n'est pas la parité. Il faut s'imposer, gérer les réflexions et les moqueries du début. Et puis ça passe, il faut être philosophe » (56 ans, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 15 ans d'ancienneté, divorcée, 2 enfants). Ou encore Stéphanie :

On se fait draguer... Les gars, ils mettent le coude sur la vitre du bus, ils te sourient... [...] Ils te proposent de te raccompagner en voiture, ou ils te proposent une promenade en ville ou de t'offrir un verre, ou ils te demandent ton numéro de téléphone. C'est dans leur nature, je pense ! Pour montrer qu'ils sont pas pédés ! [...] Il y a des Don Juan, un peu machos, style lourds ! Il y en aura toujours un côté macho ! Mais ils sont plutôt gentils en général et c'est pas dérangeant. [...] Et les femmes ne sont pas toujours en reste ! [...] Au début, c'est plus difficile, on est un peu en retrait, on essaye de trouver sa place. Quand t'es pas intéressée, tu dois le faire comprendre, et c'est pas toujours facile. Moi, à 18 ans, quand je suis arrivée, il n'y avait pas de femmes, aucune femme... Et les jeunes machinistes masculins ont changé d'optique... (Stéphanie, 44 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée, 2 enfants).

C'est avec l'expérience que j'ai réussi à m'affirmer auprès de mes collègues masculins. Je ne fais plus attention aux propos machistes et je préfère prendre ça comme de la franche camaraderie. [...] Il faut avoir du caractère, oh oui, envers les collègues, parce que des fois, les messieurs hein [rire]... avec des blagues, quand ils se retrouvent entre eux des fois au terminus, ça fuse, donc il faut avoir du répondant ! [...] Dans mes relations avec mes collègues masculins, j'ai réussi au fil des années à mettre une distance raisonnable qui évite toute confusion. (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

Quand j'étais jeune machiniste, il y a eu [...] une période difficile pour moi parce qu'avec un collègue conducteur, on s'était échangé les numéros pour les changements de services, et puis lui, il a cru d'autres choses. [...] Du coup, on apprend, on met plus de distance avec les collègues dans ce cas, je faisais davantage attention à ce que je disais. Avec les hommes, ça peut vite être déformé. Faut juste faire attention. Les hommes, ils ont vite l'impression que il peut se passer quelque chose. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 19 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, deux enfants).

Une pénibilité physique et des contraintes psychosociales liées à l'exercice du métier de machiniste partagées par les deux sexes

Les conductrices estiment qu'aujourd'hui, la pénibilité et les contraintes physiques liées à l'exercice quotidien du métier et, par voie de conséquence, les pathologies qui leur sont associées, sont identiques pour les femmes et pour les hommes (sièges non ergonomiques et posture assise de conduite pénible suscitant des lombalgies, tendinites provoquées par la répétition des mêmes gestes, surcharge pondérale liée à l'activité sédentaire et au stress, dérèglements alimentaires et fatigue liés au travail en horaires atypiques et décalés, exposition aux bruits et aux vibrations...) – même si les machinistes peinent parfois à faire reconnaître les maux dont elles-ils souffrent comme des maladies professionnelles. L'une des conductrices de bus interrogée, en arrêt maladie au moment de l'enquête, déclare ainsi :

Le métier, ça use. Là, j'ai été opérée et donc arrêtée. [...] C'est une usure, c'est des tendinites répétées à force de conduire, beaucoup de machinistes hommes comme femmes ont ce problème-là, c'est un mal récurrent. J'ai monté un dossier de maladie professionnelle vu que c'est des gestes répétés, ouvrir les portes etc. Ma collègue a eu le même problème, elle est prise en charge. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, deux enfants).

Ou encore :

Il y a beaucoup de problèmes de dos. Ils commencent seulement à adapter les sièges pour le dos. Avant, ils n'écoutaient pas la médecine du travail et les machinistes. Pour les conducteurs comme pour les conductrices, c'est vrai que le fait d'être assis tout le temps, ça tasse les vertèbres. Et puis il y a le problème du poids, c'est surtout les hommes d'ailleurs, vu qu'on est tout le temps assis, ils prennent beaucoup de poids. Le stress fait prendre du poids, c'est un métier très stressant, et puis avec les horaires décalés, mon corps ne sait plus lorsqu'il doit manger etc. Je

suis complètement décalée. Il faudrait qu'on ait des horaires réguliers. Là, je commence à 6 heures, je finis à 14h30. Je mange quand ?? Je ne vais pas manger à 11 heures, donc je mangerai ce soir ! (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

Même si les arrêts de travail au sein de la RATP sont, dans les faits, plus fréquents pour les femmes (surtout entre 25 et 34 ans), ce ne sont donc pas, contre une vision essentialiste, les facteurs liés à la seule pénibilité physique du métier qui peuvent expliquer leur moindre présence parmi les conducteurs de bus.

Quant aux contraintes psychosociales, certaines sont également partagées par les deux sexes, comme le stress lié notamment aux difficultés d'une circulation saturée et aux risques d'accidents²¹. Alors même que le matériel de conduite offre aujourd'hui un confort supérieur, plusieurs conductrices interrogées estiment que les conditions de travail des femmes comme des hommes se sont dégradées de manière rapide depuis leur prise de fonction en raison de l'intensité du trafic, soulignent la responsabilité qui leur incombe et valorisent la « force mentale », l'attention qu'il convient de déployer pour résister à la pression quotidienne, confortant en cela leur estime d'elles-mêmes. C'est ce que résumait Sylvie, Karima, Nacira et Élisabeth, insistant sur les enjeux vitaux de leur rigueur : « La principale difficulté de ce métier n'épargne ni les conductrices ni les conducteurs ! C'est la circulation ! Parce que les clients, je gère, mais la circulation, on peut pas la gérer ! Donc c'est quand même assez euh... c'est stressant [petit sourire] ! » (Sylvie, 52 ans, conductrice de bus en banlieue sud-ouest, 10 ans d'ancienneté, ancienne ouvrière viticole, une période de chômage) ; « J'ai une grosse responsabilité. Toutes ces vies entre nos mains ! » (Karima, 36 ans, père chauffeur de bus, BEP Commercialisation et magasinage de produits alimentaires et périssables, conductrice de bus en banlieue nord de Paris, 12 ans d'ancienneté) ; « Pour moi, les principales difficultés dans ce métier, c'est la circulation, le rythme et l'attention que l'on doit avoir. La moindre fausse route peut coûter une vie à l'intérieur du bus comme à l'extérieur. Et avec les travaux, il faut redoubler d'attention, toutes les secondes » (Nacira, 45 ans, conductrice de bus à Paris centre, 15 ans d'ancienneté, ancienne éducatrice, mariée avec un conducteur de bus, 4 enfants). « Avant j'étais conductrice de bus scolaire. La conduite à Paris est différente. Surtout avec les travaux ! Ça demande encore plus de vigilance. Il y a des gens debout et il n'y a pas de ceintures » (Élisabeth, 39 ans, conductrice de bus à Paris centre, 10 ans d'ancienneté). Mais aussi :

La gestion du bus... Faut pas oublier que ça coûte un million d'euros les nouveaux hybrides ! Et 150 personnes à gérer dans le bus, les piétons, la circulation !... Faut pas oublier qu'on a une arme dans les mains ! Un piéton devant qui traverse, on peut pas freiner comme ça, faut qu'on analyse tout l'environnement ! [...] Moi j'étais sur le [bus] 62 avant d'être sur le 27, et je n'en pouvais plus de la circulation et des bouchons. (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

Conduire un véhicule de 19 tonnes, 12 mètres de long, avec parfois plus de 100 passagers à bord, c'est un p'tit peu impressionnant, il faut anticiper les motos, qui roulent à droite, à gauche, la personne qui va traverser devant vous alors que le p'tit bonhomme est au rouge, il faut anticiper le vélo qui arrive d'en face, les personnes qui traversent avec des enfants sans leur donner la main, faut vraiment faire attention à tout, c'est... c'est très fatigant à ce niveau-là. Si on peut faire ce métier sans diplôme particulier, c'est quand même un métier exigeant. Sur la ponctualité par exemple. Il faut savoir que quand on vous dit : « Tu sors ton bus à 6h52 », ça sera pas 6h53. Si vous sortez à 6h53, tout la chaîne, toute la ligne va être reculée d'une minute. Et le client qui attend son bus pour telle heure va avoir son métro en retard, il va arriver au travail en retard. Il faut vraiment sortir à l'heure, vraiment. Au niveau de la Gare du Nord, c'est souvent complètement encombré. Donc on peut dévier Stalingrad pour retrouver la Gare du Nord plus loin. Donc OK on dévie Stalingrad, on dévie... (Céline, 41 ans, sans diplôme, conductrice de bus dans le nord de Paris, 11 ans d'expérience).

Je suis responsable du chargement des voyageurs que je transporte jusqu'à leur arrêt. Je suis attentive à rouler correctement et à respecter les horaires. Je dois garantir un maximum de sécurité. Je fais attention pour être sûre qu'il y ait pas de risques pendant le trajet. On ne sait jamais ce qui va se passer sur la route. Il y a beaucoup de monde, y'a de la circulation, des embouteillages, donc si on fait une erreur, on met en danger pas mal de gens. Et il faut être ponctuel pour les clients. C'est l'image de l'entreprise. Y'a plein de choses à prendre en compte donc faut avoir une bonne vision d'ensemble. Il faut être très strict avec soi-même. Des vitesses à pas dépasser. Donc il faut prendre sur soi et être patient. (Marie-Laure, 51 ans, d'origine populaire, conductrice de bus à Paris, 20 ans d'ancienneté).

²¹ Olivier Schwartz rappelle ainsi que « ne pas avoir d'accident fait partie des critères pris en compte dans la "notation" des conducteurs et dans leur avancement ». Olivier Schwartz, art. cité, p. 352.

Malgré les couloirs qui nous sont réservés, je dois parfois me faufiler entre les voitures, avec les yeux grands ouverts, rivés à la fois sur l'horloge et sur les rétroviseurs. Moi, je commence à 6 heures du matin²². On se doit d'être à l'heure, c'est des personnes qui vont au travail qu'on transporte, je n'aime pas me dire qu'ils pourraient être en retard à cause de moi. [...] Ce n'est pas du bétail que je transporte mais des gens qui ont une famille, des parents, des enfants etc. Ils sont sous ma responsabilité, je n'ai pas droit à l'erreur. [...] Rouler non stop en ville génère du stress. [...] Je me rappelle de mon premier jour de boulot, c'était un lundi matin, je me souviens. Je devais travailler jusqu'en début d'après-midi. Et toute la matinée, j'ai été pliée en deux par un mal de ventre incroyable. C'était le stress du premier jour. [...] Il faut être très vigilant, anticiper, prévoir, avoir les yeux partout. (Angélique, 47 ans, conductrice de bus à Paris centre, 22 ans d'ancienneté, ancienne coiffeuse puis mère au foyer, divorcée, deux enfants).

Les difficultés de circulation demandent un redoublement d'attention de la part des chauffeurs. Les piétons traversent en ne faisant pas attention, certains automobilistes qui ne connaissent pas Paris peuvent avoir des conduites dangereuses... C'est autant de raisons d'être particulièrement vigilant au volant. [...] On a souvent du retard à cause des embouteillages et du nombre de passagers. (Chloé, 40 ans, conductrice de bus à Paris centre, 18 ans d'ancienneté).

Liés à l'introduction des techniques du néo-management public et ses exigences de productivité, d'autres facteurs partagés par les deux sexes, liés à l'informatisation des systèmes d'exploitation et aux nouveaux rapports qu'elle implique entre les conducteur-trice-s et les régulateur-trice-s (chargé-e-s de la régularité des lignes, du contrôle des itinéraires, des points d'arrêt, des horaires de passage prévus aux différentes stations et de l'information des voyageurs) mais aussi, corollairement, à l'augmentation des contraintes de rythme, à la multiplication des normes, règlements et procédures, à l'impératif de rentabilité du service offert fixé dorénavant par dépôt, à l'individualisation accrue des salaires²³ et des primes, enfin à l'émergence de rapports plus tendus (voire défiant) avec l'encadrement, en particulier depuis qu'est amorcée l'ouverture des transports en commun parisiens à la concurrence privée²⁴, sont également fréquemment évoqués en entretiens comme nouvelles sources de stress pour les conducteur-trice-s.

À l'époque, il y avait des régulateurs à chaque ligne pour les horaires, etc., et on gérait ça en direct avec eux. Aujourd'hui, ils ont créé un Centre régional informatisé pour le Département Bus dans le nord, à Romainville, qui rassemble tous les régulateurs pour faire des économies. Ils ont fermé tous les terminus, donc on est livré à nous-mêmes, il n'y a plus personne. Donc si t'en as marre, tu prends tes 10-15 minutes de pause, mais du coup, pour les machinistes qui attendent derrière, ça va se répercuter sur la ligne, donc c'est une catastrophe de gestion et il y a des rapports sur les machinistes qui traînent trop. Donc les régulateurs sont loin, ils ne nous connaissent pas forcément, ni les villes où on tourne, c'est un peu chaotique, et tout ça se répercute sur notre mental. Toi, t'essayes de faire bien ton travail, mais tu ne peux pas toujours appliquer les ordres qu'ils te donnent et eux, ils ne voient rien, vu qu'ils n'ont pas de visibilité sur place. Ils n'ont qu'un écran avec des petits bus qui avancent. Ils voient que tu es à l'arrêt, mais ils ne voient pas pourquoi, si tu charges ou autre... Ils peuvent t'appeler quand toi, tu charges, etc. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, deux enfants).

On est 23 centres, et avant, dès qu'une règle passait, c'était pour les 23 centres. Maintenant, on est indépendant, chaque centre est indépendant. Il y a des règles globales aux métiers, et des règles spécifiques. Donc chaque centre doit faire son chiffre d'affaires. On le ressent dans la mesure où s'ils veulent avoir une prime, au niveau de la direction, faut que nous, on fasse du chiffre. Donc faut faire du chiffre. Or nous [elle conduit dans Paris *intra-muros*], ça fait des années que l'on n'a pas eu de prime parce que l'on est sur des lignes très embouteillées, avec beaucoup de travaux, comme ceux du tramway. Faut s'adapter ! À Créteil, ils font de très bons chiffres, et ils ont eu une prime de 900 euros par agent. (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

²² Les services matinaux commencent entre 5 et 6 heures du matin et s'arrêtent vers midi. Ils comportent plus de tours qu'un service d'après-midi car la circulation est moindre.

²³ À noter que le salaire d'un-e conducteur-tri-ce de bus débutant-e est de 1 800 euros bruts mensuels et que le salaire moyen est de 2 000 euros bruts, sans compter les primes et le 13^e mois. En raison d'une progression de carrière plus lente, liée notamment aux arrêts consécutifs aux maternités, les femmes perçoivent en moyenne 300 euros bruts de moins (8,27 %) que leurs homologues masculins. Source : CE RATP 2016.

²⁴ Les dispositions sociales de l'ouverture du marché des bus de Paris et de la petite couronne à la concurrence doivent être finalement inscrites par l'actuel gouvernement Philippe dans la future loi d'orientation sur les mobilités.

Tous ces éléments anxiogènes, et la dégradation rapide des conditions de travail qu'ils génèrent, entraînent du stress – terme omniprésent dans les entretiens – supplémentaire pour les conducteur-trice-s, et peuvent engendrer des dépressions, des démissions, voire des suicides. Dans ce dernier cas, ce sont plutôt des hommes qui semblent exposés, en particulier parmi les jeunes recrutés.

C'est plus difficile d'exercer son métier maintenant qu'avant, même si paradoxalement, il y a un meilleur matériel. Mais vu que l'on est super stressés, aussi bien les hommes que les femmes, on est tendu, ça se répercute sur notre physique et notre mental. Je vois beaucoup de jeunes stressés alors que nous, avant, pas du tout. Les premières dépressions qu'on pouvait voir chez un machiniste, c'était au bout de 15 ans de carrière. Aujourd'hui, au bout de cinq ans, il y en a qui prennent des cachets et qui s'arrêtent, alors que moi, mon premier arrêt, c'était au bout de 7 ans à cause d'une grippe. On ressentait moins de pression. Maintenant, on est physiquement plus détruit par le métier. La RATP, c'est une belle entreprise, mais c'est tout ce qui gravite autour qui gâche un peu... (Stéphanie, 44 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée, 2 enfants).

Dans notre métier, y a beaucoup de stress et donc de dépression chez les hommes machinistes et les femmes machinistes au sein de la RATP. Mais c'est un sujet qui reste relativement tabou chez nous aujourd'hui encore. Par exemple, au dépôt de M. [ville de la banlieue sud-ouest de Paris] où je travaille, on compte environ 70 machinistes malades par jour, contre 20 lorsque j'ai commencé mon métier en 1995. [...] À Montrouge, il y a eu 40 démissions l'année dernière, le dépôt est pas... Les jeunes, quand ils rentrent, il y a une pression qu'on n'avait pas à l'époque. [...] À la RATP, il y a eu aussi des suicides, 3 au dépôt où je travaille, liés au travail puisqu'ils ont écrit des lettres. Après, il y en a eu beaucoup d'autres, mais on n'en parle pas, on le sait que par d'autres machinistes. Puis vu que les dépôts sont maintenant indépendants, on connaît pas tout. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, deux enfants).

Pour pallier ces difficultés relatives aux formes de souffrance au travail, la RATP propose notamment à ses agents des stages de gestion des conflits et/ou du stress qui les mettent concrètement en situation de devoir autocontrôler leurs émotions et d'apprendre à se « distancier » face aux situations indésirables²⁵, ainsi que des formations internes à « la relation de service » avec la clientèle.

La conversion du stigmaté : l'inversion des stéréotypes de genre à propos de certaines contraintes psychosociales liées aux relations avec les usagers

D'autres contraintes psychosociales qui relèvent des interactions avec les usagers pèsent de manière nettement différenciée – et parfois contre-intuitive – sur les hommes et sur les femmes. Ainsi des plaisanteries sexuellement connotées et des manœuvres de séduction de certains clients, dont les conductrices peuvent être la cible, alors que ce problème semble moins concerner leurs homologues masculins. Angélique souligne ainsi : « Il y a les regards et les sourires de messieurs parfois trop insistants. J'ai eu droit à une invitation au restaurant, que j'ai déclinée, j'étais mariée à ce moment-là, je lui ai dit, mais ça n'avait pas l'air de déranger le monsieur ! » (47 ans, conductrice de bus à Paris centre, 22 ans d'ancienneté, ancienne coiffeuse puis mère au foyer, divorcée, deux enfants).

En outre et positivement cette fois, les enquêtées mettent souvent en avant une manière spécifiquement féminine de conduire – plus grande « souplesse » dans la conduite²⁶, davantage de « patience » face aux aléas d'une circulation difficile et à l'attitude des autres occupants de la voie publique –, ce qui entraînerait une satisfaction et une appréciation bienveillante des usagers du bus à leur égard.

Certaines conductrices valorisent d'ailleurs les relations de proximité qu'elles entretiennent avec des usagers réguliers de leur bus, et les compétences interactionnelles (sens du contact et de l'accueil, usage du sourire comme « adoucisseur rituel » pour reprendre l'expression d'Erving Goffman, serviabilité, être physionomiste pour pouvoir reconnaître les habitué-e-s...) qu'elles supposent. Là aussi, les témoignages des conductrices abondent : « Je souris toujours, lors de la montée, quand je délivre des titres de transport, je réponds aux saluts des habitués... Certains sont même devenus des amis. J'essaie de ne jamais quitter mon sourire. » (Muriel, 56 ans, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 15 ans d'ancienneté, divorcée, 2 enfants). Ou encore :

J'adore mon travail. On est en contact avec plein de gens. Sur ma ligne, il y a souvent des habitués, des fidèles, des personnes âgées qui vont faire le marché et qui aiment bien discuter pendant le trajet. Sur le parcours, je dis bonjour, c'est ma botte secrète, je souris, je m'arrête pour récupérer une gamine en retard au collège qui me fait signe en courant... Quand vous dites bonjour et que vous souriez, 80 % du boulot est fait. Un conducteur fait

²⁵ Cf. aussi E. Elguezal, *Verbaliser le client. Les contrôleurs du métro*, Montreuil, Aux lieux d'être, 2007.

²⁶ La « conduite souple » est définie dans la fiche Instruction professionnelle du machiniste-receveur comme une conduite « non saccadée, à une allure adaptée » (Isabelle Caroff, Pôle Ressources Humaines, novembre 2008, p. 19).

l'ambiance de son bus. Si vous faites la gueule d'entrée, la journée est mal partie ! Quand mes passagers ont l'air bien, je me dis qu'ils me font confiance et ça, j'en suis très fière ! [...] Il y a aussi des clients qui me demandent gentiment où est-ce que j'étais passée lorsque je reviens de vacances ! [...] J'ai des adeptes ! Des clients me réclament parce qu'ils disent que j'ai du doigté, plus de finesse et de souplesse dans ma conduite que les hommes. (Françoise, 44 ans, père directeur d'une société d'autocars en province, conductrice de bus à Paris centre, 12 ans d'ancienneté, ancienne assistante maternelle, séparée, 2 enfants).

Il y a un gros travail au niveau du relationnel. [...] Ce qui me plaît dans mon métier, c'est le relationnel, voir les gens, comment les gens réagissent. [...] J'adore mon métier, ce n'est jamais la même chose, il me permet de rencontrer beaucoup de monde, notamment l'été avec l'arrivée de touristes avec qui j'aime discuter. [...] Être conductrice, c'est aller à la rencontre des gens. (Angélique, 47 ans, conductrice de bus à Paris centre, 22 ans d'ancienneté, ancienne coiffeuse puis mère au foyer, divorcée, deux enfants).

J'aime le contact avec les gens. J'ai choisi ce métier pour lier la conduite avec la clientèle, le contact, le contact. Y faut aimer beaucoup parler, même malgré qu'on soit derrière un poste de conduite seule, on a quand même pas mal de personnes qui viennent quand même discuter un peu avec nous. Donc je pense qu'il faut être disponible, souriant, aimer communiquer, et bien aimer rouler pour faire ce métier-là. (Sandrine, 40 ans, bac professionnel Vente par correspondance, conductrice de bus dans Paris *intra-muros*, ancienne employée dans un centre de loisirs, 14 ans d'ancienneté, un enfant).

Mais ce sont surtout les modalités genrées de la gestion interactionnelle des comportements indésirables et autres « incivilités » (irrespect, chahut, voyages sans titre de transport valide, qui ne constituent pas des infractions pénales) et des agressions physiques (violences physiques, attouchements et viols, vols avec violence) ou verbales (menaces et intimidations, injures et outrages, crachats sur une personne)²⁷ des passagers qui semblent clivantes. En la matière, les « qualités » « féminines » – et parfois même explicitement « maternelles » – des conductrices (compétences relationnelles, douceur, patience, calme, courtoisie, pondération, discernement, diplomatie, capacité à prendre du recul, à maîtriser ses émotions, à garder son calme et son sang-froid...), au nom desquelles leur a précisément longtemps été contestée la légitimité à exercer le métier « physique » de « roulant », sont nettement valorisées, en ce qu'elles favoriseraient des relations « adoucies » avec les autres conducteurs sur la voie publique (les automobilistes et les chauffeurs de taxis) et surtout les usagers du bus, en particulier les jeunes hommes (des banlieues de la petite couronne), permettraient d'éviter certains conflits avec eux – ou de mieux gérer ceux qui peuvent survenir entre passagers au sein du bus par exemple. Le fait qu'une femme soit au volant constituerait ainsi une protection efficace contre les agressions verbales et physiques, en particulier lorsque les bus circulent hors Paris *intra-muros*, les clients étaient plus réticents à user de violences à l'encontre de conductrices en raison de leur genre même. Ces dernières, en tant que femmes, revendiquent dès lors des compétences sociales et relationnelles spécifiques, qui leur permettent de valoriser l'estime d'elles-mêmes en se (re)présentant comme des « remparts » symboliques face à la montée de l'insécurité et des éléments de pacification des relations avec les usagers. Ainsi, Janine peut-elle prodiguer des conseils en ce sens pour favoriser l'apprentissage des jeunes recruté-e-s : « J'aime le contact avec les gens. Avant, j'étais dans le commerce. J'ai toujours aimé parler aux gens. Ce que je conseille aux jeunes qui arrivent dans l'entreprise, c'est de ne jamais s'énerver et de toujours avoir un petit mot. Un sourire aide souvent à dédramatiser une situation » (55 ans, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 16 ans d'ancienneté, ancienne vendeuse). De tels propos sont récurrents chez les conductrices interrogées :

Être chauffeur, c'est d'abord être médiatrice, c'est-à-dire... une personne qui gère les conflits, les litiges de toutes sortes, qui calme les collégiens parfois turbulents, qui renseigne les passagers [...]. Je n'ai pas de problèmes avec les passagers. Il faut savoir s'adapter aux personnes que l'on a en face de soi. La politesse et la courtoisie sont aussi des armes efficaces. Il faut savoir débloquer les tensions. (Muriel, 56 ans, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 15 ans d'ancienneté, divorcée, 2 enfants).

C'est vrai qu'il y a beaucoup de gens indisciplinés, mais ce n'est pas le calvaire non plus. J'ai l'impression qu'il y a des périodes. Mais nous, chauffeurs, de toute façon, on subit le stress de la mauvaise journée des clients. Et si nous aussi, nous avons passé une mauvaise journée, alors là, c'est terrible, mais il faut savoir se contenir, contenir ses émotions. Mieux vaut être de bonne humeur ! [...] Pour moi, les principales difficultés dans ce métier, ce n'est pas les gens... Car si on n'aime pas les gens, il faut rapidement se reconverter. [...] En tant que volontaire, je me déplace dans les collèges et les lycées pour sensibiliser les élèves au réseau de transports en commun sur des

²⁷ Ces catégories sont celles utilisées pour distinguer la nature des agressions par l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports (ONDT), chargé par le Ministère des transports d'étudier les phénomènes spécifiques de la délinquance dans les transports, d'après les faits signalés et comptabilisés par la RATP (pour les bus et métros) et par la SNCF (pour le RER) dans le cadre de procédures de protection de leurs salarié-e-s.

thèmes différents : le respect du matériel, des bus, des abris, les règles de transport etc. (Nacira, 45 ans, conductrice de bus à Paris centre, 15 ans d'ancienneté, ancienne éducatrice, mariée avec un conducteur de bus, 4 enfants).

Du coup, le fait d'être une femme au volant est souvent présenté comme un « avantage » dans les situations délicates ou indésirables, chargées d'agressivité. C'est ce qu'estime Laurence : « C'est plutôt un avantage d'être une femme ! J'entends souvent [de la part des clients masculins] : “vous avez de la chance d'être une femme, sinon, je vous en aurais mis une !” » (39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, deux enfants). Pour sa part, Karima remarque : « J'ai jamais eu d'agression physique on va dire. Des insultes oui, mais personnellement, ça m'atteint pas. Ça va peut-être m'arriver, j'ai pas fini ma carrière, mais j'ai du mal à croire que ça arrive comme ça gratuitement [elle claque des doigts] » (36 ans, BEP Commercialisation et magasinage de produits alimentaires et périssables, père chauffeur de bus, conductrice de bus en banlieue nord de Paris, 12 ans d'ancienneté). De même, Insaf souligne :

Être une femme, c'est plutôt un avantage. Si le fait de voir une femme au volant d'un bus peut encore surprendre, les gens réagissent de manière agréable. Je n'ai jamais eu de réaction négative. Pour les gens, c'est compliqué de conduire un bus. Sur le terrain, le fait d'avoir plus de femmes est plutôt un avantage. Les gens sont plus polis que d'habitude. Du coup, il y a moins de tensions, moins d'agressions verbales. Les clients sont beaucoup plus agréables et respectueux envers nous les femmes. Même les autres usagers de la route nous cèdent souvent le passage. (39 ans, conductrice de bus à Paris centre, 14 ans d'ancienneté, ancienne employée d'un service après-vente de grande surface).

On retrouve le même écho du côté de l'encadrement. Ainsi, une responsable des ressources humaines de la RATP affirme-t-elle en entretien : « Les femmes qui conduisent nos bus sont souvent moins victimes d'incivilités. Elles ont un bon sens du service et une conduite douce qui permet une bonne maîtrise de l'énergie. Et ça, ça plaît aux usagers ». De même, Sarah, qui a travaillé sur un bus PC, circulant aux abords immédiats de Paris, explique :

Il y a bien une augmentation de l'insécurité pour les machinistes à cause de la division par deux de l'effectif de sécurité dans les transports urbains ces dernières années. [...] Mais étant une femme, j'ai eu moins de problèmes que les hommes, je pense. Au volant, il faut être calme. C'est nécessaire aussi pour gérer des situations compliquées et faire face aux usagers qui ne sont pas toujours très disciplinés. [...] Moi, j'étais sur le [bus] PC, donc intérieur et extérieur de Paris, et c'est vrai que quand on passait Champerret, on se disait : “allez, c'est le plus dur jusqu'à Porte de Vincennes”. Il y a des jeunes qui rentraient qui étaient agressifs envers les autres collègues hommes, mais moi, je n'ai jamais eu de problèmes. Ils rentraient les mains dans les poches en disant : “J'ai pas de ticket”. Je pense qu'après aussi, il faut être un minimum à l'aise avec les jeunes parce qu'on est souvent amené à en transporter. Moi, vu que j'étais une femme, je prenais du recul. [...] Faut dire que les femmes ont plus tendance à être habituées à gérer plusieurs choses en même temps. [...] On absorbe plus de choses. [...] Les hommes machinistes deviennent souvent aigris face à la clientèle. [...] Donc à 95 %, les relations avec la clientèle se passent bien. (42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

Chloé défend le même point de vue :

J'aime le contact avec les gens. [...] Depuis cette année, j'effectue mes trajets en journée, mais il m'est déjà arrivé de faire les lignes de nuit. En 18 ans, je n'ai eu des conflits dans mes bus que deux fois et ça s'est réglé assez vite. Lorsqu'une situation est tendue ou me menace... En fait, j'ai une théorie personnelle... On pourrait croire qu'avec une femme conductrice, c'est plus dangereux, mais moi, je pense que c'est l'inverse. Je sais désamorcer les situations problématiques avec plus de diplomatie que certains de mes collègues masculins. Tout en restant souriante et diplomate, je sais me faire respecter. Une main de fer dans un gant de velours [sourire] ! C'est sûr, les femmes ont su faire leur place dans ce métier autrefois réservé aux hommes. [...] Quand je suis du matin, je peux ramasser les derniers fêtards, pas toujours sobres [sourire], qui veulent rentrer chez eux et le dialogue n'est pas toujours évident, il faut comprendre où ils veulent aller et les guider. On joue le rôle de la maman. Mais il ne m'est encore pas arrivé de problèmes majeurs. (40 ans, conductrice de bus à Paris centre, 18 ans d'ancienneté).

Tout laisse ainsi à penser que les violences et comportements indésirables des usagers ne sont pas ressentis et gérés de la même manière selon le genre des machinistes. Dans les cas où ils sont confrontés à des (jeunes) usagers agressifs, le malaise des conducteurs est en effet d'autant plus profond qu'ils ne disposent pas tous de la même force psychique qui leur permettrait de contrôler leurs réactions, de garder leur sang-froid et leur calme, et d'engager le dialogue avec les clients récalcitrants, puisqu'ils ne peuvent pas, dans l'exercice de leurs fonctions, riposter en faisant eux-mêmes usage de violence (notamment physique), ce à quoi les prédispose pourtant l'éthos

viril valorisant la force, le courage, l'endurance..., caractéristique des catégories populaires dont ils sont pour l'essentiel issus. Cette inégale propension à la maîtrise de soi dans les interactions conflictuelles avec certains usagers peut contribuer à expliquer les sentiments de frustration, voire d'humiliation qu'ils peuvent ressentir, en ayant l'impression de devoir subir, rentrer leur colère, « en rabattre », sans pouvoir « en découdre ». Olivier Schwartz avait d'ailleurs déjà relevé cet aspect dans son enquête sur les conducteurs de bus à la RATP – même si étrangement, il semble n'avoir rencontré que des hommes et ne se montre pas, dans ce travail, attentif à la dimension du genre²⁸.

Or, si l'on en croit les chiffres fournis par l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports (ONDT), le nombre d'agressions verbales et physiques subies par les personnels du transport francilien en contact direct avec les publics (conducteur-trice-s, mais aussi agents de station, contrôleur-se-s, agents de sécurité) est en nette augmentation²⁹, en raison de la progression franche des premières depuis le début des années 2000 et surtout 2010, qui sont surtout de plus en plus déclarées par les agents³⁰ (et ce, même si elles sont subjectivement plus complexes à catégoriser, à évaluer et donc à signaler et à comptabiliser que les agressions physiques – leur nombre demeure donc probablement sous-évalué dans les statistiques disponibles). En outre, les rapports de l'ONDT montrent que ce sont les agents de station et les machinistes qui sont les plus exposés aux violences : « À la RATP, 62 % des victimes sont des agents de conduite essentiellement des machinistes receveurs et 14 % des agents des stations et des gares (12 % des contrôleurs, 12 % des agents de sécurité) »³¹.

Les conductrices interrogées perçoivent donc bien cette dégradation spécifique des conditions de sécurité dans l'exercice de leur métier, mais les relativisent et estiment qu'elles exposent davantage leurs collègues masculins et/ou qu'elles savent mieux les gérer. Ce qui constitue, pour elles, une raison supplémentaire pour souhaiter une plus grande féminisation de leur métier.

Enfin, les conditions d'exercice du métier de conductrice de bus entraînent pour ces femmes des difficultés spécifiques d'organisation personnelle et de conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée/familiale.

Une difficile conciliation entre vie professionnelle et vie familiale

La pénibilité de travailler, tout comme leurs homologues masculins, en horaires variables et décalés, en « 3/8 », certains jours fériés et certains week-ends – de plus en plus nombreux (une quinzaine par an actuellement), sans qu'une compensation salariale ne soit proposée –, voire de nuit (de 19h-19h30 à 1 ou 2 h du matin pour les lignes de soirée et de 0h30 à 6h30 pour les Noctiliens), ne facilite pas la conciliation des temps³² et l'organisation d'un équilibre harmonieux entre vie professionnelle et vie familiale, et pose de nombreuses difficultés, notamment en matière de garde des enfants en bas âge. L'application d'une politique stricte d'égalité professionnelle entre femmes et hommes par la RATP en matière d'horaires de travail, qui ne tient pas compte de la spécificité de l'assignation des femmes aux tâches domestiques et à l'entretien/éducation des enfants, entendue qui plus est de manière encore largement exclusive dans les milieux populaires où les conductrices évoluent, présente, pour les enquêtées, des effets pervers³³. Cette difficulté est régulièrement pointée en entretien par les conductrices, qui sont majoritairement mariées et mères de famille. À cette égalité stricte de traitement entre les genres, elles sont nombreuses à dire qu'elles préféreraient bénéficier, en matière de répartition des horaires de travail, d'un traitement différencié, d'une sorte de discrimination positive en leur faveur qui leur paraîtrait plus respectueuse de leurs conditions objectives d'existence et des contraintes familiales quotidiennes qui pèsent davantage sur elles que sur leurs conjoints – qu'ils soient machinistes ou non – et que sur les conducteurs en général, et qui donc serait aussi

²⁸ Cf. Olivier Schwartz, art. cité. Cf. aussi Régine Bercot (dir.), *Le Genre du mal-être au travail*, Paris, Octarès, 2015.

²⁹ Sachant, à propos du mode de calcul de ces statistiques que « le nombre d'atteintes aux personnels est rapporté au volume des voyages effectués par les deux opérateurs de transport. Ce traitement des données annule l'effet d'échelle et permet d'agréger des statistiques portant sur des réseaux différents. [...] Au total, on compte 1,92 agression par million de voyages en 2011 contre 1,49 agression en 2010 ». Laurent Larnicol, « Les agressions sur le personnel du transport francilien », *Connexions*, avril-mai-juin 2013, p. 7.

³⁰ En la matière, l'environnement professionnel et les pressions managériales sont aussi à prendre en compte : il semblerait en effet que certains cadres n'incitent pas les personnels victimes d'agressions verbales à les déclarer.

³¹ Laurent Larnicol, art. cité.

³² Les conductrices ne constituent pas, sur ce terrain, une exception, cette conciliation difficile se posant à une majorité de femmes, notamment mères, qui travaillent, même si les horaires d'exercice du métier viennent redoubler les difficultés que rencontrent les machinistes. Pour des mises en perspective, cf. par exemple, parmi une bibliographie abondante, Chantal-Nicole Drancourt (dir.), *Conciliation travail-famille : attention travaux*, Paris, L'Harmattan, 2009 ; *Travail, Genre et Sociétés*, n° 24 : *Maudite conciliation*, 2010 ; Laurence Cocandeau-Bellanger, *Femmes au travail. Comment concilier vie professionnelle et vie familiale*, Paris, Armand Colin, 2011 ; Anne Pailhé et Anne Solaz, « Concilier, organiser, renoncer : quel genre d'arrangements ? », *Travail, genre et sociétés*, n° 24, 2010, p. 29-46 ; et, des mêmes auteures, *Entre famille et travail. Des arrangements de couples aux pratiques des employeurs*, Paris, La Découverte, 2009.

³³ Cf. plus largement Sarah Damaske, *For the Family? How Class and Gender Shape Women's Work [Pour la Famille ? Comment la classe et le genre structurent le travail des femmes]*, New York, Oxford University Press, 2011.

plus juste et équitable. Certaines déplorent en outre le peu de considération et d'intérêt des syndicats pour ces questions.

Ce que j'aime le moins dans mon métier, c'est travailler les week-ends. Avant, c'était 8 par an, et là, ils ont doublé, sans hausse de salaire. C'est pénalisant sur la vie de famille. [...] Le week-end, quand tu dois partir, qu'il fait beau, que tu laisses tout seuls tes enfants, des fois, on n'a pas le choix... [elle souffle] On peut pas partager de bons moments ensemble. (Stéphanie, 44 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée, 2 enfants).

Il n'y a pas de différence entre les hommes et les femmes pour les emplois du temps. On est logé à la même enseigne, mêmes horaires, etc. Moi, ce que je trouve dommage, c'est qu'ils ont voulu embaucher plus de femmes, et quand on devient mère, ils ne nous aident pas. Forcément, avec les horaires, il n'y a pas d'arrangements. Moi, je trouve ça bien de vouloir embaucher des femmes, tout le monde a le droit de faire ce métier. Mais [...] ils partent du principe que nous sommes tous égaux. Avec les syndicats, je voulais monter un dossier pour demander d'aider les mères machinistes, pour faire des aménagements de service, mais ils ont pas envie, ça n'a pas abouti. [...] Moi, je suis mariée avec un conducteur de bus et il y en a un du matin et un du soir. Lorsque les enfants sont en bas âge, c'est compliqué. Là, ils sont plus grands, ils peuvent rester seuls, mais petits, c'était l'enfer. C'est un métier, quand on veut fonder une famille, c'est l'enfer. Il y a toujours un moment où il faut trouver une garde, c'est compliqué. À l'époque, on n'avait pas de grands-parents proches, et ici [elle vit et travaille dans une ville de la banlieue sud-ouest de Paris], il y a peu de nourrices. Puis ça coûte cher et elles ne sont pas conciliantes avec nos horaires. [...] Surtout quand on travaille les week-ends, et leur nombre a doublé. La vie de famille en pâtit. [...] On passe moins de temps ensemble. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, 2 enfants).

Pour les trois-quarts des conductrices, on est habituées à gérer en même temps à la fois le boulot, les courses, le ménage, les enfants. [...] On peut travailler les jours fériés, les week-ends... [...] Mais ce qui est compliqué, c'est surtout de travailler de nuit, et aussi d'avoir des RTT les jours fériés ou les veilles de jours fériés. Tu dois demander tes RTT en plein milieu de la nuit. Ça se fait un mois avant sur un serveur. On doit pointer à 4h45 du matin pour être sûr d'avoir nos jours, et avant, il fallait carrément venir au dépôt un mois avant à 4h45. Donc les journées comme le 24 décembre, on vient un mois avant. Faut être dans les 11 premiers pour être sûr d'avoir sa journée. [...] On passe des fois pour des extraterrestres face à des gens qui ont des horaires normaux. (Sarah, 42 ans, fille de conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

Les contraintes que fait peser sur la vie familiale l'exercice d'un métier en horaires décalés sont telles que la divortialité apparaît particulièrement élevée au sein des couples dont seul-e l'un-e des membres est machiniste. Françoise en a fait l'amère expérience : « J'aime mon métier, mais cet amour est difficilement compatible avec une vie de couple. La mienne a volé en éclats, malgré mes deux filles » (44 ans, père directeur d'une société d'autocars en province, conductrice de bus à Paris centre, 12 ans d'ancienneté, ancienne assistante maternelle pendant 6 ans, séparée, 2 enfants). Sarah précise :

Les machinistes RATP... au sein de la RATP, on est la population la plus divorcée, à cause notamment des horaires décalés. Quand tu es avec quelqu'un et que tu rentres à la RATP, il est très rare que tu restes avec cette personne après, parce qu'elle ne comprend pas. C'est pour ça par exemple qu'il y a beaucoup de machinistes qui sont avec des infirmières aussi, qui arrivent à gérer les horaires et les repos décalés. Nous, avec mon mari [aussi machiniste], ça fait deux ans seulement qu'on a réussi à avoir nos repos en même temps. [...] Et mon mari, je l'ai connu machiniste, ça fait 17 ans [elle a elle-même 17 ans d'ancienneté dans l'entreprise]. (42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 2 enfants).

L'endogamie professionnelle, dont on a vu qu'elle semblait répandue – les couples endogames représentent ainsi plus du tiers du corpus, certes non représentatif, de la présente enquête – peut être perçue, dans ce cas, comme un rempart efficace contre les séparations, tout comme, pour les conducteurs, la mise en couple avec des infirmières qui connaissent le même type de changements dans les rythmes de travail³⁴. Cette endogamie, facteur d'une plus grande empathie au sein des couples expérimentant des horaires décalés et donc de stabilité, semble, en outre, favoriser le partage des soins apportés aux enfants dans ces familles populaires – mais pas forcément une répartition plus équitable des tâches domestiques en général. C'est ce qu'évoquent Sarah et Laurence, toutes deux

³⁴ Pour des raisonnements analogues chez d'autres jeunes ouvriers de la RATP, qui voient aussi dans le mariage avec des employées une possibilité d'ascension sociale, cf. les témoignages recueillis par Martin Thibault dans son enquête *Ouvriers malgré tout. Enquête sur les ateliers de maintenance des trains de la Régie autonome des transports parisiens*, Paris, Raisons d'agir, 2013.

épouses de machinistes et mères de deux enfants : « Pour la garde des enfants, ça dépend des jours, ça varie d'une journée à l'autre. C'est moi ou mon mari, celui qui arrive à trouver le service qui correspond est mis à contribution, selon ses horaires de travail. [...] C'est une question d'organisation par rapport à la vie familiale » (Sarah, 42 ans, fille de conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté) ; « Quand les enfants sont malades, c'est équitable, on s'arrange. C'est équitable. On a le droit à 6 jours par enfant. Par rapport à d'autres boîtes, on est avantagé. C'est souvent moi qui prends les jours, mais pas toujours, c'est équitable. Mais les courses, le ménage me sont d'office attribués ! » (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne).

Enfin, il faut noter que même si la preuve est évidemment difficile à établir, il semble que des discriminations à l'embauche des femmes enceintes subsistent, que peuvent expérimenter notamment des conductrices encore stagiaires trop « honnêtes ». C'est le déboire qui aurait pu arriver à Sarah, qui découvre qu'elle est enceinte alors qu'elle est encore en période de stage :

Ils virent facilement les gens. Moi, j'ai failli... Quand je suis rentrée à la Régie, j'étais enceinte de ma fille, je ne le savais pas. Donc j'ai roulé seule, j'étais plus stagiaire, et il y avait une assistante sociale qui m'avait dit : « Surtout, ne leur dites rien tant que vous êtes stagiaire ! » Parce que tant que tu l'es, il n'y a pas besoin de motif pour te virer, alors que quand tu ne l'es plus, il faut un motif. Ils se sont quand même renseignés de savoir s'ils pouvaient me virer, parce que [rires] j'allais pas être productive pendant un certain temps ! Les femmes, ils n'en voulaient pas pendant un moment, c'est pour ça, parce que quand elles tombaient enceintes, elles n'étaient pas productives. (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

De plus, alors que la politique d'égalité femmes-hommes de la RATP inclut l'engagement que les salariées ne soient pas pénalisées dans leur progression de carrière – et donc de salaire – en raison des congés de maternité ou d'adoption, les choses semblent moins nettes en pratique si l'on en croit les conductrices enquêtées, même si une discrimination pour ce motif n'est pas toujours facile à prouver. En effet, l'avancement au niveau de l'échelle est laissé à l'appréciation du supérieur hiérarchique direct – situé au dépôt. En outre, les rétorsions salariales peuvent prendre la forme de suppressions arbitraires de primes discrétionnaires. Les femmes peuvent être confrontées, dans ces circonstances, aux remarques sexistes de la part de certains supérieurs hiérarchiques, mais hésitent à faire valoir leurs droits de peur d'être ensuite l'objet de représailles de la part de l'encadrement, voire de se retrouver au chômage :

Mon salaire est bloqué à cause de mes grossesses. J'ai été pénalisée. Le chef m'a dit : « Bah au lieu de pouponner, il y en a qui conduisaient ». Je lui ai répondu : « Excuse-moi de faire des enfants ! » Donc du coup, mon mari qui est rentré plus tard que moi à la RATP gagne plus que moi, vu que j'ai du mal à remonter la pente. À partir du moment où tu es retardée sur l'avancement, tu es retardée à vie. [...] Ce n'est pas légal. Il aurait fallu que je monte un dossier. À l'époque, les syndicats m'ont proposé de monter ce dossier, envoyé à Bercy, mais je ne l'ai pas fait parce que j'avais moins de 10 ans à la Régie. J'avais peur que la direction soit sur mon dos toute ma carrière. Si je déclenchais un truc, je savais pas si ça allait aboutir. [...] Pour T. [sa fille], j'ai repris très vite le travail, directement après. Pour N. [son fils], j'ai pris 6 mois de congé parental et ça m'a pénalisée. C'est des échelons et des échelles. Là, je suis à la BC4 et je devrais être à la BC6. Donc ils vont me redresser qu'à 21 ans de carrière acquis. Ils vont me rattraper au niveau de mon avancement, c'est un droit qu'ont acquis les syndicats. Il aurait fallu que j'enregistre ce jour-là ce que mon chef m'avait dit pour avoir la preuve. Après, on se dit, tant pis, on a un travail. L'essentiel, c'est d'avoir un salaire en fin de mois. (Laurence, 39 ans, sans diplôme, conductrice en banlieue sud-ouest de Paris, 18 ans d'ancienneté, caissière auparavant pendant deux ans en grande surface de la région parisienne, mariée avec un conducteur de bus, 2 enfants).

Niveau parité, à la RATP, on est bien. Il y a pas « homme/femme », on est machiniste. Il y a un tableau, c'est le même pour tout le monde. Le seul truc, c'est le passage d'échelle. Ça, c'est seulement le chef qui le décide. [...] Les salaires peuvent être bloqués à cause de la grossesse, surtout s'il y a eu un arrêt maladie avant. Par exemple, moi, pour ma dernière grossesse, j'ai eu une double sciatique, j'ai été arrêtée. En fait, c'est surtout les primes que l'on n'a plus. (Sarah, 42 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée à un machiniste, 2 enfants).

Or, en application du principe de précaution, les conductrices enceintes sont souvent vite déclarées inaptes à la conduite par la médecine du travail, qui peut leur imposer un congé pathologique prénatal en cas de grossesse supposée à risque, ou qui demande leur reclassement provisoire dans un autre secteur impliquant un travail plus sédentaire, tel un guichet de vente de titres de transport en station ou un service de courrier.

Dès lors que l'on tombe enceinte, on arrête de conduire, on est déclarée inapte entre guillemets par la médecine du travail qui refuse que l'on conduise. Parce qu'il y a tellement de femmes qui ont eu peur de perdre leur emploi qu'elles ont continué à rouler en étant enceintes, et elles ont perdu leur bébé, à cause du stress. Alors on va dans les bureaux, on fait un peu le bouche-trou. Avant, il y avait des postes de vente, donc on vendait des tickets. Maintenant, c'est plus de la distribution de courrier dans les bureaux, ce genre de choses. C'est histoire d'une petite période. (Stéphanie, 44 ans, père conducteur de bus, sans diplôme, conductrice de bus à Paris centre, 17 ans d'ancienneté, mariée, 2 enfants).

Nous avons cherché à mettre en évidence les spécificités du métier subordonné de machiniste au sein de la RATP lorsqu'il est choisi et exercé au féminin, le regard que les conductrices portent sur lui, comment elles ont adapté, au fil du temps, leurs façons de l'exercer dans un environnement professionnel encore très largement masculin, caractérisé par l'existence de risques psychosociaux spécifiques, mais aussi comment elles s'adaptent pour concilier ce métier rythmé par des horaires décalés, qui concernent les deux sexes en raison de l'application d'un égalitarisme professionnel strict, avec leur vie familiale et domestique. Aux dires mêmes des enquêtées, il ne fait pas de doute que l'accélération de la féminisation du métier, par ailleurs promue par la Régie, contribuerait à continuer à en modifier les conditions d'exercice, mais aussi à remettre en question les stéréotypes genrés qui restent fermement attachés aux professions de la conduite et de la route.