

Rendre visibles les travailleurs itinérants

MANON LOISEL

Chaque jour, 40 % des actifs bordelais effectuent entre 45 et 120 kilomètres au cours de leur journée de travail. Une partie d'entre eux ont des métiers proprement mobiles (livreurs, ambulanciers, chauffeurs...). Les autres se déplacent pour effectuer leurs tâches quotidiennes. Qui sont-ils ? Dans quels domaines travaillent-ils ? Quelles sont les problématiques qu'ils rencontrent ? Et pourquoi sont-ils aussi peu visibles ?

C'est un des chantiers exploratoires sur lequel travaille la Fabrique de Bordeaux Métropole (La Fab, société publique locale, créée en 2012) depuis plusieurs mois. En nous commandant une actualisation de l'étude sur l'économie métropolitaine ordinaire¹ publiée en 2015, il s'agissait d'accorder de l'attention à l'économie discrète de la métropole bordelaise, pour mieux en comprendre le fonctionnement.

L'hypothèse, élaborée avec Magali Talandier, est qu'au-delà des traditionnelles « fonctions d'excellence » (liées aux exportations mondialisées) et des activités « présentesielles » (en lien avec la consommation de proximité) qui focalisent l'attention des pouvoirs publics, il existe une « économie métropolitaine ordinaire » qui regroupe des activités fonctionnant spécifiquement à l'échelle métropolitaine. Et parce que ces activités fonctionnent à l'échelle métropolitaine, elles sont, par nature, plus mobiles que les autres.

Quel est le point commun entre les activités de nettoyage, de gestion, d'études techniques, le BTP, l'événementiel, la logistique urbaine ou encore la réparation informatique ? C'est le fait que les actifs qui travaillent dans ces secteurs se rendent in situ, chez les donneurs d'ordre, et parcourent donc chaque jour des dizaines de kilomètres. Pour eux, la logique du domicile-travail chère aux enquêtes ménages déplacements ne fonctionne pas. Il faut donc tenter

de se mettre dans leur peau pour comprendre quels sont leurs besoins (d'action publique) au quotidien.

Qui sont les travailleurs itinérants à Bordeaux Métropole ? Difficile à dire, car il n'existe pas à proprement parler de catégorie « travailleurs itinérants » parmi les données de l'Insee. En considérant que les secteurs de l'économie métropolitaine ordinaire² sont en grande partie concernés par la variable « travail itinérant », on peut souligner les caractéristiques suivantes :

- près de 40 % des actifs de l'aire métropolitaine de Bordeaux sont concernés, soit environ 170 000 personnes, ce qui est proche de la moyenne des métropoles françaises. C'est moins qu'à Nantes (45 %) et plus qu'à Grenoble (34 %) ;
- la plupart de ces actifs travaillent pour des entreprises basées dans le cœur de la métropole, près des grands axes de transport routiers. Parmi les communes les mieux dotées, on trouve Mérignac (près de 30 000 emplois en 2020) mais aussi Pessac, Bruges, Canéjan, Le Haillan, Bègles ou Gradignan ;
- les secteurs les plus représentés dans l'aire métropolitaine bordelaise sont la logistique et les transports (23 500 personnes en 2020), les activités d'assurance (17 000 personnes), les activités d'interim (17 500 personnes), les activités d'ingénierie (13 000 personnes), les entreprises de nettoyage (14 500 personnes), les activités de services informatiques (11 500 personnes), le BTP (9 500 personnes)³. Ces travailleurs ont donc des statuts, des niveaux de compétences et de rémunérations très hétérogènes.

Pourquoi considérer que ces travailleurs itinérants sont invisibilisés ? D'abord parce que ces entreprises remplissent des missions externalisées par les entreprises et par les collectivités. Par des effets de sous-traitance en cascade, les chaînes de prestataires

2 | L'EMO regroupe 84 secteurs d'activités, qui ne sont ni dédiés à l'exportation, ni dédiés à la consommation locale.

3 | Traitements réalisés par Magali Talandier : détail sectoriels de l'EMO dans l'aire métropolitaine de Bordeaux, répartition des emplois en 2020, sur la base de données Insee.

1 | Loisel, Rio, Talandier, *La ville ordinaire saisie par l'économie : entre système mondialisé et ancrage local le cas de l'Île-de-France*, PUCA, octobre 2015.

s'allongent et produisent une anonymisation des actifs. Cette anonymisation s'accompagne également de leur éclatement géographique. Chacun va sur son site, pendant quelques heures par jour. Ils ne croisent pas de collègues et sont peu représentés par des syndicats. Cette invisibilisation spatiale s'additionne avec un décalage temporel. Fonctionnant à contretemps du reste de l'économie, les actifs de ces secteurs sont nombreux à être soumis aux horaires décalés : travail de nuit, tranches horaires réduites... Et tout cela n'est pas sans conséquence sur le statut de ces actifs et sur leurs conditions d'emploi. Ces travailleurs sont souvent soumis à des temps partiels et à des contrats en multi-employeurs.

Alors comment prendre en compte les besoins des travailleurs itinérants dans la fabrique de la ville ? Au-delà de la compréhension (quantitative et qualitative) du phénomène, la Fabrique de Bordeaux Métropole explore, avec ses partenaires, des pistes pour contribuer à leur faciliter la vie/ville au travers des projets qu'elle pilote.

Elle s'efforce en particulier de caractériser les problèmes concrets rencontrés par les travailleurs itinérants pour repérer les besoins d'aménagement. Pouvoir se reposer, se restaurer, se déplacer sur des horaires décalés, accéder à des sanitaires, stocker des affaires ou du matériel, recharger son téléphone, stationner son véhicule dix fois dans la journée, rencontrer des collègues ou des confrères, rentrer et sortir de la ville-centre à différentes reprises... Des problématiques pratico-pratiques, mais aussi complexes.

Il s'agit ensuite de prendre en compte ces enjeux dès les phases de programmation urbaine et immobilière. Comment imaginer des lieux de repos accessibles aux travailleurs itinérants sur le modèle des salons Grands Voyageurs de la SNCF ? Peut-on les intégrer, en réseau, aux hubs de la métropole ? Quels sont les leviers activables pour multiplier les réponses à leurs problématiques de déplacements ? Des emplacements pour des flottes « vertes » en auto-partage ? Des voies de circulation professionnelle privilégiées ? La priorisation du stationnement « en service » en extension des places « livraison » ? Autant de pistes à mettre en discussion, en partenariat avec une variété d'opérateurs.

Cette réflexion interpelle donc la métropole, en charge d'aménager « les lieux et les liens », en suivant l'expression chère à l'économiste Pierre Veltz. Offre de locaux professionnels adaptés, territorialisation de l'offre de logements sociaux, adaptation de la politique des transports en commun, invention de services sur mesure pour faciliter la vie de ces actifs trop peu visibles. Elle peut également s'adresser à deux autres types d'acteurs locaux. Les syndicats et les chambres consulaires d'une part, pour faire avancer les questions sociales et les enjeux de bien-être au travail (lutte contre les horaires décalés, mise en œuvre du code du travail pour les actifs ayant plusieurs employeurs...). Et les élus locaux de l'autre, pour déterminer la place à donner à ces activités et à ces travailleurs dans le projet politique. —