Journal des anthropologues

Association française des anthropologues

77-78 | 1999

Nouvelles configurations économiques et hiérarchiques

Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds

Spatial Configurations and Hierarchical Principles of Lorry Drivers

Jean-Philippe Fouquet

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/jda/3081>

DOI : 10.4000/jda.3081

ISSN : 2114-2203

Éditeur

Association française des anthropologues

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 1999

Pagination : 241-256

ISSN : 1156-0428

Référence électronique

Jean-Philippe Fouquet, « Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds », *Journal des anthropologues* [En ligne], 77-78 | 1999, mis en ligne le 01 juin 2000, consulté le 22 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/jda/3081> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/jda.3081>

Ce document a été généré automatiquement le 22 juillet 2020.

Journal des anthropologues

Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds

Spatial Configurations and Hierarchical Principles of Lorry Drivers

Jean-Philippe Fouquet

- 1 Le 8 septembre 1998, les syndicats de la branche transport routier de marchandises (TRM) des différents pays de la CEE organisaient une journée d'action appelant les conducteurs de poids lourds¹ de la Communauté européenne à se mobiliser. Ils revendiquaient l'harmonisation des temps de travail et affirmaient par là l'existence d'un groupe professionnel européen.
- 2 Doit-on voir, à travers l'apparition d'une définition d'un syndicat européen, tout du moins l'appel à un mouvement européen, l'inauguration de nouvelles formes de lutte ? La référence à un tel groupe d'appartenance, de la part des conducteurs, est quelque chose de nouveau et interroge sur les transformations de ce secteur professionnel.
- 3 Au niveau national et européen, nous observons une restructuration du marché du transport et une recomposition des entreprises (rachats, fusions, regroupements, constitutions de coopératives de transport...), des mesures visant à adapter quantitativement et qualitativement l'offre de transport à la demande. En France, cette réorganisation s'est traduite par de multiples transformations au niveau technique, économique et politique.
- 4 Ces transformations conduisent les chauffeurs à retravailler en permanence les frontières identitaires de leur groupe professionnel. Mais le positionnement que nous observons à un moment donné témoigne d'un changement enclenché, en réalité, depuis des années.
- 5 L'appel à manifestation de septembre 98 avait été précédé de nombreuses actions menées de façon très régulière depuis quelques années. En 1984, les transporteurs (chefs d'entreprises de transport) français revendiquaient une détaxation du carburant et une baisse des charges. En 1992, une grève fut déclenchée par les conducteurs FO

pour protester contre la création du permis à points, mais les vraies préoccupations des routiers portaient déjà sur les revendications sociales. En 1996, les protestations des chauffeurs routiers étaient liées à la durée des temps de travail et à la cessation anticipée d'activité (retraite à 55 ans). En 1997, ils bloquaient les routes à deux reprises revendiquant l'application du contrat de progrès². Ce contrat de progrès, élaboré le 23 novembre 1994, comportait trois volets indissociables. Tout d'abord, un volet réglementaire visant le renforcement des contrôles et des sanctions en cas d'infraction (importance de l'aspect sécurité routière). Ensuite, un volet social reposant sur un souci de transparence et de professionnalisation du secteur (obligation de rémunérer l'ensemble des temps de service des conducteurs, formation...). Enfin, un volet économique tendant à mettre en place des moyens nécessaires à un développement durable et sain de la profession (responsabilisation et relations entre les différents partenaires de l'opération transport, création des entreprises...). Les conflits liés à l'image et à l'application du contrat de progrès sont particulièrement importants pour nous. En effet, paradoxe de ce secteur, dès le début de son élaboration, on a assisté à des mouvements de protestations dans les entreprises, organisés par des conducteurs routiers qui demandaient l'application de cet accord social et dénonçaient les réticences de leurs responsables à s'engager dans le même sens. Cette situation conflictuelle débouchait, au mois de décembre 1996 et à deux reprises en 1997, sur de nouvelles grèves. Cette fois, il ne s'agissait pas pour les conducteurs routiers de contester une mesure. Ils demandaient uniquement le respect de l'accord signé le 23 novembre 1994³.

- 6 En 1998, quelques actions ont également été menées notamment pour dénoncer les risques de la libéralisation du cabotage. Cette disposition, autorisant les transporteurs appartenant à la CEE à circuler et à travailler librement dans n'importe quel pays de la communauté européenne, a nourri des inquiétudes chez les conducteurs. Avec le cabotage, ces derniers ont eu le sentiment que se constituait un espace potentiel de concurrence entre chauffeurs⁴.
- 7 Cette énumération très succincte des différents conflits témoigne de l'inquiétude des conducteurs routiers face à l'ensemble des changements auxquels se trouve confronté le transport routier de marchandises. En seulement quelques années, ce secteur a dû faire face à un nombre très important de transformations. Si toutes participent à ce que d'aucuns appellent la « modernisation » du transport, force est de constater que la rationalisation et la planification que sous-tend cette modernisation conduisent à une maximisation des contraintes pour les chauffeurs et amènent à une redéfinition de la profession.
- 8 Sur le plan technique et organisationnel, les bureaux de fret⁵ ont peu à peu été remplacés par le Minitel et le téléphone. Ce dernier est d'ailleurs de plus en plus présent dans les camions. Au cours des dernières années, l'informatique a également pris de l'importance, d'abord dans les entreprises de transport elles-mêmes et ensuite dans les véhicules. On parle désormais d'informatique embarqué. Depuis quelques temps, des systèmes satellitaires permettent le suivi en temps réel et la traçabilité de la marchandise.
- 9 Sur le plan économique, l'accroissement de la concurrence a contribué à généraliser la pratique du flux tendu. Les chargeurs (entreprises clientes des transporteurs) souhaitent de moins en moins avoir à stocker et/ou entreposer leur production. L'immobilisation de la marchandise est considérée comme une cause de perte

financière importante. De nombreuses entreprises travaillent désormais « à la commande » et chargent les transporteurs de gérer l'acheminement, l'entreposage des marchandises produites⁶. Ces transporteurs doivent se plier aux exigences des clients chargeurs qui font jouer la concurrence en imposant des prix à la baisse⁷. La suppression de la Taxe routière obligatoire⁸ a entraîné la création d'un nombre considérable de petites entreprises qui, pour un grand nombre d'entre elles disparaissaient au bout de quelques années⁹. Que cela soit sur le plan économique ou, comme nous allons le voir, sur le plan politique, le secteur des transports se développe actuellement au rythme de l'internationalisation des échanges, en particulier à celui de la croissance européenne.

- 10 Sur le plan géopolitique et législatif, le secteur connaît également une mutation profonde. Le contrat de progrès et l'instauration du cabotage témoignent des bouleversements actuels. De plus en plus, les conducteurs routiers demandent l'harmonisation des législations qui demeurent variables d'un pays à l'autre. La réglementation et la rémunération des différents temps de travail ainsi que les conditions sociales et professionnelles des conducteurs marquent cette différence¹⁰.

La hiérarchisation interne de la profession

- 11 Perçue de l'extérieur comme homogène, cette catégorie « grands routiers » est en fait composée d'une multiplicité de groupes hiérarchisés dont la définition et le classement varient selon la temporalité, l'espace de travail et les situations. La prise en compte du processus de changement permet d'observer les transformations des définitions du métier de conducteur « longue distance » et des groupes de référence. Tous les changements observés dans le TRM induisent de nouveaux comportements professionnels et sociaux de la part des conducteurs de poids lourds et des ajustements entre les groupes. En réalité, la définition des catégories et leur hiérarchisation dépend pour une grande part des territoires investis et pratiqués par les chauffeurs routiers. L'observation des interactions entre chauffeurs, des pratiques individuelles et collectives d'appropriation des changements, permettra de mettre à jour les principes hiérarchiques et la dynamique d'ensemble. Ainsi, selon les espaces et les territoires professionnels investis, nous repérons des constructions de communautés de référence variables¹¹.
- 12 A un premier stade de nos recherches (1991), les entretiens recueillis montraient que les chauffeurs constituaient le transport routier de marchandises en secteur professionnel spécifique opposé en tous points à l'ensemble des métiers ouvriers.
- 13 Pour marquer fortement cette opposition, les chauffeurs distinguaient deux de leurs espaces professionnels, l'entreprise et la route. En opposant l'espace de la route à celui de l'entreprise, les conducteurs se démarquaient d'une autre catégorie de travailleurs salariés, les ouvriers d'usine. Les interactions sociales que les conducteurs entretenaient entre eux et les codes d'honneur qu'ils mettaient en œuvre contribuaient à affirmer une appartenance « corporatiste » qui leur permettait de se différencier du monde ouvrier. Les chauffeurs routiers percevaient les ouvriers comme des individus aliénés à un espace de travail limité tandis qu'ils évoluaient, eux, dans un espace mouvant et varié, presque sans limites, symbolisé par la route. L'entreprise de transport en revanche était rarement perçue comme un espace de travail mais plutôt comme un simple point d'attache. L'image de l'ouvrier qu'ils avaient construite, un

ouvrier « d'usine » assujetti aux ordres du patron, leur servait alors de « catégorie repoussoir » et contribuait à l'élaboration d'une identité professionnelle distincte. Ils valorisaient l'autonomie et la liberté qu'ils pouvaient s'attribuer pour organiser leur travail et leur semaine de route. Quand il partait le lundi matin avec son camion, le chauffeur était seul « à bord »¹².

- 14 La route constituait alors le principal espace d'intégration. Pour les chauffeurs, le métier ne pouvait se transmettre « théoriquement » mais devait s'acquérir « avec un volant dans les mains ». Le sens de l'orientation, le « coup d'œil », l'aptitude à se débrouiller, à s'approprier les savoir-faire des autres, en particulier ceux des anciens, permettaient de repérer rapidement le « bon routier ».
- 15 L'attachement à cette image du grand routier indépendant et parfaitement intégré dans sa communauté de travail reposait sur des processus de hiérarchisation très élaborés. Sur la route, les grands routiers produisaient et mettaient en œuvre des taxinomies spatiales (les espaces que l'on pouvait ou devait fréquenter et les autres¹³) et sociales (les « vrais grands routiers » et les autres). Eux-mêmes se positionnaient au sommet de la hiérarchie, mettant en avant les distances et les paysages parcourus, les risques que constituaient certains pays ou encore la diversité de leur travail ainsi que l'autonomie qu'ils avaient vis-à-vis de leur patron. En bas de cette hiérarchie, ils faisaient figurer ceux qui, parmi le groupe routier « longue distance », transgressaient les codes d'honneur et renforçaient l'image d'impopularité par leur mauvais comportement sur la route (conduite, dépassement, détournement de l'usage de la CB...), mais aussi d'autres catégories de chauffeurs (distances courtes, livreurs...). La classification des conducteurs allait ainsi du « seigneur de la route » au « chauffaillon ».
- 16 Dans les faits, nous constatons déjà que l'homogénéité de cette « communauté des chauffeurs » apparaissait à la fois comme une image produite pour l'extérieur et comme un principe d'organisation interne. Pour l'extérieur, c'est-à-dire tous les autres professionnels du transport, les pouvoirs publics, les autres usagers des voies de communication et la population dans son ensemble, il s'agissait de donner à voir une communauté d'action¹⁴ homogène et capable de se mobiliser à tout instant. Au niveau de la profession elle-même, la classification produite permettait aux grands routiers d'affirmer leur prééminence hiérarchique, au nom du respect de la tradition mais aussi en tant que détenteurs légitimes des valeurs et des savoirs fondant le métier¹⁵.

Nouvelles taxinomies spatiales et hiérarchie professionnelle : l'espace national

- 17 En portant notre regard sur l'espace national, nous repérons aujourd'hui la construction de nouvelles formes de hiérarchisation. Elles doivent être liées aux changements techniques (développement de l'informatique embarqué dans les poids lourds, traçabilité de la marchandise...) et économiques (généralisation du flux tendu, recomposition des entreprises...), aux nouvelles contraintes qui en résultent.
- 18 Les taxinomies ne reposent plus uniquement sur l'opposition entre « grand routier » et « chauffaillon » mais prennent en compte l'appartenance à telle ou telle catégorie d'entreprise. Des distinctions entre grandes et petites entreprises, entre groupe international et exploitation « familiale » apparaissent dans les discours et orientent les interactions entre les conducteurs.

- 19 Pour les grands routiers travaillant chez de petits transporteurs, les difficultés que les petites et moyennes entreprises rencontrent pour répondre aux exigences du marché et à la nouvelle planification du transport de marchandises résultent de la concurrence déloyale mise en place par les grands groupes de transport¹⁶.
- 20 Sont produits des discours très virulents sur ces grandes entreprises qui contreviennent au modèle classique de l'organisation du transport routier de marchandises et des propos tout aussi durs sur les conducteurs qui y travaillent. Ces derniers remettraient en cause l'organisation et les fondements du métier de routier. De plus en plus fréquemment, l'acheminement de la marchandise se fait par relais ou en double équipage¹⁷. Ces modèles d'organisation, en particulier le relais, sont utilisés principalement par les entreprises ou grands groupes qui possèdent plusieurs agences sur le territoire mais aussi dans différents pays étrangers.
- 21 Pour les chauffeurs routiers les plus critiques, les employés de ces entreprises apparaissent comme ceux qui « cassent le boulot ». Pour d'autres, en acceptant une telle organisation (travail par relais, lignes régulières), ils ne sont plus des chauffeurs routiers mais des « conducteurs »¹⁸.
- Ils roulent pour pas grand-chose (...) les gars dans les gros groupes, ils s'en foutent royalement (...) c'est vraiment l'ouvrier chauffeur (...) les Giraud, Dentressangle, c'est eux qui cassent le boulot... (Thierry)¹⁹.
- 22 Sur le territoire national, les routiers se positionnent les uns par rapport aux autres en fonction de l'entreprise au sein de laquelle ils travaillent. Les transformations techniques et économiques sont particulièrement mal vécues par les chauffeurs des petites et moyennes entreprises. Elles sont les indicateurs d'un processus maîtrisé par les grands groupes et elles placent les petits transporteurs dans une position de dépendance²⁰.
- 23 Les conducteurs des grands groupes, quant à eux, comprennent les critiques dont ils sont l'objet mais font porter leurs propres critiques sur le patronat. Il s'agit pour eux d'expliquer que l'organisation mise en place ne résulte pas d'une concertation entre conducteurs et responsables et qu'ils n'y ont été en rien associés.
- 24 Pourtant, malgré la diversité de leurs conditions de travail, les chauffeurs routiers, dans leur ensemble, réinvestissent l'espace de leur entreprise. L'intérêt nouveau qu'ils manifestent pour les comités d'entreprises et/ou les syndicats semble significatif.
- 25 Pour les chauffeurs des petites et moyennes entreprises, il s'agit de marquer leur différence avec les conducteurs des grands groupes qui, eux, subiraient les changements et d'affirmer que contrairement à ces derniers, ils ne se laisseront pas enfermer dans un rôle d'exécutant.
- 26 Quant aux conducteurs des grands groupes, ils semblent admettre que le changement des conditions de travail est irréversible. Constituer alors les syndicats en lieu d'information permettrait d'appréhender la multiplicité des nouvelles procédures de formation des conducteurs routiers. Il s'agirait ainsi de tenter de les infléchir et de participer à la formation des professionnels²¹.
- 27 Notons également que pour l'ensemble des conducteurs routiers, les rythmes de travail sur la route rendent plus difficiles et espacent les rencontres et les échanges avec les autres chauffeurs. L'entreprise revêt alors une importance particulière puisque c'est en son sein que se construiront et se recomposeront les réseaux de sociabilité.

Du national aux frontières de l'Europe, des hiérarchies mouvantes

- 28 L'observation de l'espace national des transports pourrait conduire à diagnostiquer un éclatement de la profession en une multitude de catégories qui cohabitent, non sans conflit, les unes avec les autres²². La pratique d'espaces européens non nationaux produit de nouveaux découpages hiérarchiques et des formes de solidarité, tantôt nouvelles tantôt réactivées.
- 29 Il existe par rapport à l'espace européen, pratiqué ou perçu, des positionnements identiques à tous les routiers français. Les tensions que nous pouvons observer en France entre conducteurs d'entreprises de taille différente tendent à disparaître lorsque nous déplaçons notre regard dans un espace de travail éloigné.
- 30 Les professionnels français du transport routier de marchandises ont été les premiers à chercher à « moderniser » ce secteur d'activité au niveau législatif. Le contrat de progrès devait permettre d'améliorer une situation socialement et économiquement insupportable, en particulier pour les conducteurs. Dans leur ensemble, les routiers français tendent à dénoncer la passivité de leurs collègues européens.
- Les Espagnols, tout ça les Belges, les Hollandais (...) ils ont rien changé (...) les Allemands, les Hollandais, ils roulent comme des malades. Les heures, y a que les Français qui les respectent (Thierry) » ; « les Français, gros ou petits d'ailleurs, ont été les seuls cons à signer des lois (...) Les Espagnols, les Hollandais, ils ont dit pas question... En France, on est les plus respectueux mais on est les plus cons aussi parce que tous les autres, ils se frottent les mains (Christian²³) ».
- 31 Sept mois après la mise en place du cabotage (juillet 1998), les catastrophes annoncées par les chauffeurs, la disparition « programmée » des conducteurs français ne se sont pas produites. Aujourd'hui, ce sont les inquiétudes suscitées par les différences de législation entre pays européens qui orientent les discours et conduisent les routiers français à s'opposer à leurs collègues européens.
- 32 Mais à nouveau, cette opposition tend à s'estomper lorsque l'on se confronte à d'autres groupes de conducteurs, ceux appartenant à des pays extérieurs à la CEE, plus spécifiquement ceux venant de l'est de l'Europe. Les contestations des conducteurs français sur l'absence d'harmonisation des législations entre les pays membres de la communauté européenne cessent alors. Bien au contraire, c'est le sentiment qu'il existe malgré tout une recherche de législation européenne qui prévaut.
- 33 Les chauffeurs routiers extérieurs à la CEE symbolisent alors la vraie menace pour l'avenir du transport routier de marchandises européen. Les pays dont sont originaires ces conducteurs n'offrent, dans l'esprit des Européens, aucun cadre législatif, aucune garantie²⁴. Se manifeste alors dans le discours des chauffeurs, le sentiment que l'Europe constitue pour ces conducteurs de l'Est une zone de non-droit²⁵.
- 34 C'est notamment pour lutter contre cette situation qu'ils jugent intolérable, que les routiers européens ont lancé une action le 8 septembre 1998.
- 35 Nous avons tenté de montrer que, selon les situations vécues par les routiers (espaces de travail, conflits), nous pouvions observer la construction de groupes d'appartenance et de référence différenciés. Les frontières en sont fluctuantes. Lorsqu'ils évoquent les bouleversements que rencontre depuis plusieurs années le transport routier de marchandises, les chauffeurs routiers longue distance anticipent les conflits.

- 36 Est-il alors pertinent d'interroger l'éclatement (vécu et perçu par les conducteurs) de la « communauté professionnelle » ou bien encore les conditions d'émergence de nouvelles solidarités ? A notre sens, ce sont là deux « fausses questions ».
- 37 La spécificité de ce secteur professionnel oblige à déplacer en permanence le regard et le point d'observation. Elle invite à nous intéresser aux rapports que les chauffeurs routiers entretiennent avec les autres acteurs du secteur. Prendre en compte l'évolution et la conjoncture globale de cette branche d'activité permet de replacer les conducteurs routiers dans les réseaux complexes de tensions et d'interdépendances qui déterminent l'ensemble de leurs conditions de travail. Il semble alors pertinent d'observer la variabilité des définitions de la profession, les formes d'intégration qu'elles révèlent. Chez les conducteurs, elles impliquent la référence à une « communauté de routiers »²⁶. En interrogeant l'extension et les principes d'extension de cette communauté, nous pouvons tenter d'appréhender les conflits potentiels qu'elle désigne.

BIBLIOGRAPHIE

- DOBIAS G., (présidé par), mars 1994. *Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises*. Rapport du groupe de travail, Commissariat général du Plan.
- LEFEBVRE B., 1984. *Identités professionnelles et représentation de l'espace urbain des conducteurs de poids lourds dans la région lyonnaise*. Lyon, Recherche pour la mission du patrimoine ethnologique, 2 volumes.
- LEFEBVRE B., 1989. « Les risques du métier. Ethnographie des conducteurs poids lourds dans les petites entreprises en région Rhône-Alpes », *Culture, Technique, Transport*, 19 : 241-249.
- POUX J.-B., HAMELIN P. & LEFEBVRE B., 1993. *Les routiers, des hommes sans importance ?* Paris, Syros.
- SEGRESTIN D., 1980. « Les communautés pertinentes de l'action collective », *Revue Française de Sociologie*, XXI-2 (avril-juin) .
- TERRAIL JP., 1990. *Destins ouvriers, la fin d'une classe ?* Paris, PUF.
- TRIPPIER P., 1992. *Travailler dans le transport : recherches économiques, historiques, sociologiques*. Paris, L'Harmattan.

NOTES

1. Les conducteurs auxquels nous nous intéressons sont des routiers dits « longue distance » (entendu ici en national et/ou international) et travaillant en bâché. Par ailleurs, il existe d'autres catégories de chauffeurs, ceux roulant en citerne, en frigorifique, en pulvérulent, en benne ou encore faisant principalement du régional ou de la livraison en ville.
2. Le contrat de progrès est une réponse aux conséquences de la libéralisation hexagonale et communautaire (CEE) du milieu des années 1980, particulièrement brutale dans le TRM. La

course effrénée à une productivité parfois peu orthodoxe a engendré des dysfonctionnements profonds et des pratiques professionnelles à la frontière entre la légalité et l'illégalité (non application de la législation sur les temps de travail, falsification des chronotachygraphes...). Profitant principalement aux donneurs d'ordres (clients chargeurs), une telle évolution n'était ni tenable au plan économique, ni acceptable au plan social.

3. Selon nous, le décalage entre la contestation liée aux précédentes mesures prises dans le TRM et l'adhésion des routiers à ce contrat interroge sur les nouvelles perceptions de l'activité professionnelle.

4. Jusqu'au 1^{er} juillet 1998, les entreprises appartenant à la CEE qui déchargeaient (vidaient) sur le territoire français par exemple avaient l'obligation de retrouver un chargement pour l'extérieur de ce même territoire français. Ils ne pouvaient rester à travailler, charger et décharger plusieurs jours ou semaines en France uniquement. Le cabotage permet également de mettre à jour certains dysfonctionnements de ce secteur et renvoie à la diversité des réglementations puisque les entreprises de transports de la CEE ne se réfèrent pas toutes à la même réglementation. Certaines, pour contourner une législation jugée contraignante appliquent tantôt la législation européenne, tantôt celle de leur pays.

5. Jusqu'au début des années 1980, les chauffeurs se rendaient dans des bureaux situés dans les centres routiers (souvent dans les grandes villes) pour retrouver un chargement (fret retour). Ces bureaux mettaient à leur disposition des fiches sur lesquelles figuraient le type de chargement (nature du produit), le tonnage, le prix et la destination. Aujourd'hui, ces bureaux de fret ont quasiment disparu et les frets se négocient directement entre le chargeur (client) et le transporteur (par l'intermédiaire de l'affréteur) par téléphone ou Minitel.

6. Pour définir la nature de toutes ces opérations, nous parlons de logistique. Par ce terme, il faut entendre l'ensemble des moyens et méthodes mis en œuvre pour gérer les flux de produits, avant, pendant et après la production. La logistique combine, dans certains cas, plusieurs modes de transport (rail, route, air, eau) et intègre les activités de transport, de gestion de stock, de conditionnement, de facturation, de groupage et de dégroupage.

7. Cette organisation par flux tendu n'est pas nouvelle dans le transport mais elle influe de façon significative sur les conditions de travail des conducteurs puisqu'ils doivent de plus en plus souvent respecter des heures de livraison et de réception de la marchandise. Le respect de ces rendez-vous amène les conducteurs à organiser leur journée en regardant leur montre en permanence pour être à l'heure chez le client tout en ne dépassant pas l'amplitude de travail et les heures légales de conduite.

8. La suppression de la TRO (Taxe routière obligatoire) correspond à la libéralisation des tarifs. Jusqu'en 1987, les transporteurs respectaient une tarification minimum en dessous de laquelle ils ne descendaient pas (Tours-Marseille : 1 000 francs). Ce prix permettait de dégager un bénéfice substantiel ou tout au moins de rentabiliser le coût du transport.

9. Quelques chiffres indicatifs :

1) En 1986, il y avait, en France, 28 000 entreprises de transport routier, 35 000 en 1993 et 38 160 en 1997.

2) Chaque année, on enregistre 5 000 fermetures d'entreprises pour faillite mais 6 000 créations.

3) Sur le nombre total d'entreprises, 85% ont moins de 10 salariés, 13% entre 10 et 49 et 2% 50 salariés et plus.

10. A titre d'exemple, on remarque qu'entre la France et les Pays-Bas ou encore l'Espagne ou la Grande-Bretagne, la durée des temps de conduite diffère. En France une coupure de l'heure est obligatoire toutes les quatre heures alors que la législation hollandaise ou belge est plus souple. Au niveau rémunération, certains pays intègrent les primes dans les salaires, d'autres pas. Les sanctions en cas d'infraction et de dépassement de limitation de vitesse sont variables d'un pays à l'autre. La fermeté de la Grande-Bretagne en est un exemple. Concernant les interdictions de

circuler (en France du samedi 22 heures au dimanche 22 heures sauf exception), il existe également des législations différentes.

11. Cette référence situationnelle à une communauté se fonde sur des principes d'appartenance à un collectif de travail, sur une référence à des valeurs, des normes et des codes d'honneur communs, sur une transmission du métier et de ses savoir-faire, sur des intérêts sociaux communs et une égalité fondée sur les compétences connues. Cette référence permet également d'indiquer le marquage d'une différence face à d'autres métiers.

12. Cette période correspond notamment à celle des bureaux de fret donc à une certaine forme d'autonomie pour le chauffeur. Parmi les nombreux éléments de « l'autonomie » du conducteur, retenons ici l'organisation du travail (heure de départ, nuit ou jour), le choix des itinéraires, de l'autoroute ou des nationales, la recherche du fret retour, la sélection des restaurants (lieux de rencontre privilégiés).

13. Pour la compréhension du lecteur, nous donnerons deux exemples, celui des restaurants et celui des axes routiers. Les restaurants étaient divisés en deux, ceux que l'on fréquentait et ceux que l'on s'interdisait. Les premiers se trouvaient généralement sur les nationales et n'étaient connus que des seuls « vrais chauffeurs routiers ». Leur convivialité, leur aménagement et leur ancienneté mais aussi leur localisation sur les petites voies de circulation renvoyaient eux aussi à une image valorisée du métier de routier. Inversement, les cafétérias implantées sur les grands axes et surtout l'autoroute étaient désertées pour les mêmes raisons. On observe la même opposition entre le « petit ruban » (la nationale en langage cibiste) et le « grand ruban » (l'autoroute). Au premier, les particularités régionales, la liberté de se déplacer librement, au second, la répétition et la monotonie. Tant que cela était possible, les routiers évitaient d'emprunter l'autoroute. On constate d'ailleurs qu'ils en parlent au singulier (l'autoroute) alors qu'ils parlent des nationales au pluriel (les nationales).

14. Cf. Segrestin (1980). Celui-ci montre comment un groupe professionnel se donne une existence commune notamment en parvenant à dire « nous ».

15. Au sein du groupe « grands routiers », nous constatons que les plus enclins à défendre cette classification étaient les anciens. Ceci leur permettait d'argumenter contre les contestations de cette hiérarchie de la part des plus jeunes, des moins expérimentés et de rappeler la place occupée par chacun.

16. Les rythmes imposés par les chargeurs (clients) ont entraîné une réorganisation de l'activité transport et ont favorisé l'émergence d'entreprises de taille très importante. C'est le cas par exemple de groupes tels que Dentressangle, Giraud ou STEF/TFE, voire le groupe Géodis (Bourget-Montreuil, Dusolier). Hormis leur taille, le nombre de véhicules qu'ils possèdent et le chiffre d'affaire qu'ils affichent, ces groupes s'opposent aux petites et moyennes entreprises par la diversité de leurs activités (logistique, stockage, entreposage) et par les agences qu'ils possèdent sur l'ensemble du territoire national et international (européen). Le transport proprement dit n'est plus qu'une des nombreuses activités de l'entreprise. La concurrence (en terme de tonnage transporté) des grands groupes dans le transport de marchandises est assez récente (courant des années 1980), en particulier en longue distance. Leur « jeunesse » explique qu'ils apparaissaient peu dans les discours des routiers en 1991-92.

17. Le double équipage signifie que deux chauffeurs partent avec le même véhicule. Cette organisation permet de faire fonctionner de manière optimale le véhicule puisque pendant que l'un des deux conduit, l'autre se repose. Le véhicule s'arrête ainsi beaucoup moins de temps que si le chauffeur partait seul.

Travailler par relais consiste à faire faire à plusieurs chauffeurs un trajet qu'un seul faisait jusqu'alors. Chaque chauffeur concerné par un relais ne réalise qu'une partie du trajet et transmet le chargement à un autre chauffeur qui à son tour fera une autre partie du trajet.

18. La distinction qui est faite ici entre chauffeur et conducteur renvoie le second à un statut d'exécutant et à un travail se limitant à la seule conduite. Il conduit encore un camion mais la

répétition des lignes et les relais apparaissent pour les autres routiers comme une monotonie caractéristique du simple conducteur.

19. Thierry travaille dans une entreprise de taille moyenne, fait de la grande distance et possède une expérience de près de 20 ans de route.

20. Les grandes entreprises contrôlent et orientent véritablement le marché et sous-traitent une partie de leur travail aux entreprises de plus petite taille. Ces dernières se retrouvent placées dans une situation de dépendance totale et se chargent généralement des frets les moins rentables.

21. On voit que les conducteurs des grands groupes commencent à se constituer en un groupe professionnel de techniciens de la route capables de maîtriser les modalités de transmission des savoirs professionnels et le marché du travail. Selon eux, les modalités de formation et de recrutement opposent les grandes et les petites entreprises. Les méthodes d'embauche de ces dernières sont assimilées à une forme de « clientélisme ». Les conducteurs des grands groupes manifestent ainsi leur volonté de maîtriser le processus de professionnalisation.

22. Nous aurions pu parler de positionnements communautaires « opposant » les différentes tranches d'âge (jeunes vs expérimentés ou anciens) ou encore les modes de formation reçue.

23. Christian travaille dans l'un des plus grands groupes de transport français, fait principalement de la grande distance et possède une expérience de 20 ans de route.

24. Selon eux, la réglementation n'est pas respectée. Les conditions de travail sont mauvaises et les salaires très faibles.

25. Une citation qui témoigne bien des inquiétudes liées à l'arrivée des pays de l'Est sur le marché du transport européen : « Si jamais t'as les pays de l'Est, les Russes et tout ça qui débarquent (...) Là l'Europe, c'est même plus une concurrence, c'est un suicide (...) Si les pays de l'Est débarquent, on pourra plus rouler (...) pour eux, l'Europe, c'est l'Eldorado (...) Ca va être la ruée vers l'or (...) Je suis pas à appeler à la mobilisation mais y a des inquiétudes à avoir (...) pas seulement les Français, tous les pays de l'Europe actuelle » (Christian).

26. Telle est l'expression qui scande leurs discours.

RÉSUMÉS

Notre analyse invite à situer le métier de conducteur routier dans l'ensemble du champ professionnel des transports. Ce métier est affecté par des changements politiques, économiques (harmonisation des législations, réglementation des temps de travail, généralisation du flux tendus) et des transformations techniques (développement de l'informatique embarqué dans les poids lourds, traçabilité de la marchandise). La transformation des conditions de travail qui en résulte provoque des recompositions hiérarchiques. Elle contraint les conducteurs à retravailler en permanence les frontières identitaires de leur groupe professionnel et à se situer à l'intérieur d'une « communauté à géométrie variable ». Il est alors pertinent de s'interroger sur les principes d'intégration à la communauté professionnelle.

Our analysis proposes placing the job of lorry driver in the field of professional haulage as a whole. This occupation is being affected by political and economic changes (the harmonization of legislation, control of working times and generalization of just-in-time distribution) and technical transformations (the growing use of computing on board lorries and the traceability of merchandise). The resulting changes in work conditions are creating hierarchical

recompositions. These changes are compelling the drivers to rethink continuously the identity boundaries of their professional group and to place themselves within a « swing-wing community ». It thus appears relevant to reflect upon the principles of integration into the professional community.

AUTEUR

JEAN-PHILIPPE FOUQUET

LAST

Université deTours