

ONSER

SAEI

Rapports sociaux de production,
modes de régulation et conditions de travail des conducteurs
dans les transports routiers de marchandises.

Patrick HAMELIN
Jean-René CARRE

Septembre 1979

ATP Socio – économie des transports

6499

PLAN DU RAPPORT *

I - INTRODUCTION	2
II - QUELQUES ORDRES DE GRANDEUR	9
III - LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES	39
IV - DESCRIPTION DU PROCES DE TRAVAIL ET DES CONDITIONS SOCIALES DE PRODUCTION DES CONDUCTEURS DE LONGUES DISTANCES	118
V - CONCLUSION	198
ANNEXES - Récits de voyages	207

* Chaque partie de ce rapport est précédée d'un sommaire.

RAPPORTS SOCIAUX DE PRODUCTION, MODES DE REGULATION ET CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

I - I N T R O D U C T I O N -

Les situations d'emploi des conducteurs routiers sont marquées par de longues durées de travail hebdomadaires. La preuve empirique du caractère général de ce fait ayant pu être apportée, la question restait entière d'en rechercher les raisons.

Les explications spontanées abondent, elles ont tendance pour la plupart à naturaliser les phénomènes qui commandent la réalité ou la constitution de cet état de fait. Archaïque par rapport à une modernité (qui par nature serait évolutive et définie par son seul mouvement!) la situation des conducteurs routiers relèverait pour les uns de la survivance des formes anciennes de production dans le concert évolutionniste de la rationalisation des pratiques économiques, pour les autres elle marquerait au contraire l'inadaptation des formes modernes de production aux "aspirations essentielles" de l'homme au travail, celui-ci préférant une certaine "liberté du travail" (au prix d'efforts importants) aux facilités du travail qui se paye par la banalisation des opérations que maîtrisent les travailleurs. Autant d'explications qui au gré des idéologies qui les supportent, annulent les effets d'une interrogation qui, se contentant de considérer la situation empiriquement observée comme le produit de phénomènes sociologiques généraux (fonctionnement social) et particuliers (fonctionnement de la profession), porterait implicitement la question de savoir si les phénomènes observés se réduisent aux explications fonctionnalistes et/ou finalistes habituelles, s'ils n'induisent pas fondamentalement une remise en cause de l'isomorphisme logique trop souvent rencontré entre la volonté spéculative d'explication générale et la volonté pratique de pouvoir hégémonique, volontés qui ont pour point

.../...

de rencontre la négation des pratiques économiques et culturelles concrètes qui sortent des limites de leurs logiques propres (ou qui d'une certaine manière montrent les limites de ces logiques).

Au moins en ce qui concerne notre objet, à savoir les déterminants sociologiques d'un état de fait observé (les conditions de travail des conducteurs routiers), la tentation était grande de ne considérer que sa spécificité empirique sans la mettre en relation avec un ensemble de phénomènes plus généraux commandant les logiques de comportement des groupes sociaux appelés à grossir les rangs des "producteurs directs" et celles des agents économiques qui dominant l'organisation matérielle de la production et la division sociale du travail.

Dans sa formulation initiale notre projet indiquait que la recherche aurait pour objet : l'étude des rapports sociaux de production, des modes de régulation et des conditions de travail des conducteurs dans les transports routiers de marchandises. Or cette formulation stipulait que des relations fortes existaient entre les formes matérielles de production, les idéologies et les pratiques des différents groupes sociaux et d'institutions, qui se traduisaient par la stagnation de l'évolution des conditions de travail des conducteurs. Une telle formulation avait deux inconvénients : elle tendait à accréditer l'idée d'un particularisme trop marqué induisant que les situations observées avaient un caractère exceptionnel dans la société et que les transports routiers pouvaient constituer comme une exception aux normes sociales de comportement économique ; elle simplifiait la réalité en niant prématurément sa diversité dans une unité logique de sorte qu'elle figeait la réflexion sur le mouvement même de la dynamique sociale d'où résulte la production et la reproduction des formes différentes d'organisation du travail.

Pour éviter ces deux pièges, il nous a semblé plus heuristique dans cette première année de recherche, de rendre compte de la diversité des situations en tentant de situer :

- a) - les entreprises de transports publics dans la perspective des évolutions que connaît la division du travail dans le secteur et hors du secteur,

.../...

- b) - Les conducteurs routiers dans leurs rapports aux conditions sociales générales faites aux "producteurs directs" et dans leurs rapports à l'évolution interne du secteur.

Cette tentative a dans l'état actuel des choses, un caractère inachevé au sens où elle visait ^{pour} des raisons heuristiques (notamment donner à voir non seulement la diversité des situations mais celle de leurs déterminations sociales) à casser momentanément les visions synthétiques de départ, de sorte que toutes les observations qui ont pu être faites ne sont pas nécessairement reliées entre elles. Cela ne veut bien sûr pas dire qu'elles n'ont pas de liens, mais qu'elles ne s'unifient pas pour l'instant dans un discours logique entièrement élaboré.

La présentation du discours général qui conduit notre travail et des questions qu'il laisse en blanc permettra d'illustrer notre propos :

Les techniques de communication et de gestion des échanges telles que l'informatisation des opérations commerciales se diffusent dans les transports.

*Elles ont essentiellement pour fonction de permettre une main mise sur les flux à transporter. Ce développement s'articule sur les changements qui touchent les pratiques commerciales des entreprises de production ou de distribution. Ces changements visent à réduire les charges liées aux opérations de réalisation de la marchandise donc à accélérer la rotation du capital en limitant son immobilisation ou les frais qu'entraîne la gestion de quantités stockées (lorsqu'elle n'est pas voulue pour des raisons spéculatives). Ainsi la gestion des approvisionnements et des livraisons, la limitation ou le report * des frais de stockage, impliquent l'introduction de processus techniques et organisationnels importants. Néanmoins le niveau de développement technique est à la mesure de la position de puissance économique et de domination que requiert leur utilisation (problème d'investissements pour mobiliser la matière grise et les*

.../...

* report des frais de l'entreprise au prestataire de service notamment.

moyens techniques). Un nombre restreint d'entreprises de transport peuvent les mettre en oeuvre et s'il y a division du travail dans le secteur des transports routiers, elle se situe à deux niveaux :

- l'organisation des flux de transport assurée pour partie (reste ce que réalisent directement les chargeurs, soit en direct avec un sous-traitant - location exclusive ou transporteurs astreints -, soit par leurs moyens propres, par les auxiliaires des transports routiers spécialisés dans l'affrètement (commissionnaires), l'entreposage, la gestion des stocks...
- "le roulage" effectué par des entreprises de différentes tailles ou des artisans.

Pour ce qui concerne la concurrence entre les auxiliaires, elle se réalise selon deux modalités :

- partition des marchés de produits à transporter ou de transports à réaliser ; maîtrise de la chaîne des opérations liées aux transports (stockage et manutention, conditions commerciales d'exportation, transit...).

La concurrence entre les transporteurs se réalise selon deux principes distincts : partition des "bons" et des "mauvais contrats" (la distribution étant à analyser dans chaque situation étudiée), développement de la sous-traitance directe ou occasionnelle pour répondre à la demande quantitative (lorsqu'on charge un "collègue") pour faire tourner sa capacité transport (lorsqu'on est affrété par un "collègue").

Sous ce dernier aspect il faut considérer qu'au lieu de développer leurs capacités de transport au même rythme que leurs affaires, les entreprises dominantes s'articulent sur les entreprises leur assurant une qualité de service (roulage) suffisante.

Ainsi l'on trouve de nombreuses entreprises de transport dépendant des affrêteurs pour qui l'entretien du parc et la gestion du personnel constituent les seules servitudes de gestion. Par ailleurs l'appel aux prestations de ces entreprises permet aux entreprises dominantes de

.../...

de réguler la mise au travail de la main d'oeuvre sans avoir à en gérer les conditions. Soumis à la pression directe des petits patrons et à des rapports paternalistes, les conducteurs n'ont que peu de possibilités d'organisation collective permettant de peser sur les conditions de vente de leur force de travail ou d'imposer une régulation collective des conditions de travail. Dans la même optique, l'on voit se développer le recours aux artisans tractionnaires, lesquels sont d'autant plus soumis aux exigences des affrêteurs que ceux-ci leur donnent le travail, leur louent parfois la remorque et même assez souvent, leur vendent le tracteur. Comme rapport social, les relations de sous-traiteur informelles ou contractualisées sont inhérentes à la société libérale, elles ont pour objet de permettre des transferts de plus-value (parfois de rente) en assujettissant les procès de production à forte exploitation de la force de travail à ceux qui nécessitent une forte part d'investissements matériel et technologique.

Ainsi dans le transport routier, le roulage et l'entretien du matériel sont-ils souvent les seules activités des entreprises dominées. Leur existence et leur survie dépendent alors non seulement de la charge de travail que peuvent leur donner les entreprises dominantes (ou les chargeurs) mais aussi des moyens de crédits (et des règles qui en définissent l'octroi) pour acheter ou renouveler le matériel et des normes législatives ou réglementaires qui définissent leurs moyens d'exploitation : droits de transport et droit de faire travailler la main d'oeuvre dans les conditions adéquates à celles qu'implique l'insertion fonctionnelle de la technique utilisée.

Or la technique routière de transport se caractérise par sa flexibilité. Le camion, comme l'automobile, est un moyen qui permet d'effectuer un transport avec la prévision la plus élémentaire des actes de déplacements et l'organisation la plus simple des flux (porte à porte). En effet il n'est pas nécessaire de réguler chacun des déplacements avec des moyens logistiques centralisés dans des investissements de prévision importants. Si l'insertion des transports routiers dans l'économie libérale, comme fonction de roulage, correspond à une activité qui ne requiert pas d'organisation technique sophistiquée, ne peut-on pas dire que sa condition d'existence et de développement est précisément cette flexibilité par

.../...

rapport à des contraintes organisationnelles externes (cf. La gestion et la régulation des transports SNCF soumis à un réseau et à des rythmes d'utilisation du réseau, sans parler des ruptures de charge), de sorte que la part principale de la régulation est reportée sur les conducteurs (notamment pour la longue distance).

Si la productivité des postes de travail des conducteurs peut être améliorée (vitesses moyennes et taux de roulage par rapport à la durée de travail) l'avantage de la flexibilité du transport routier ne peut être développée par rapport aux concurrents (notamment le fer) qu'à condition que les contraintes d'organisation liées à ces gains de productivité restent suffisamment légères pour la maintenir. Or cette flexibilité globale des transports routiers est liée à la flexibilité des horaires de travail des conducteurs qui assurent la régulation essentielle de ce mode de transport (comme les conducteurs d'automobile l'assurent pour le transport de personnes par route). Aussi voit-on que les conditions de travail des conducteurs ne sont pas susceptibles de changer radicalement, au moins en ce qui concerne leur adéquation au modèle d'insertion et de régulation du transport routier, seuls peuvent évoluer (de façon marginale à notre sens) leurs conditions temporelles de travail.

Une telle formulation en forme de recherche des logiques principales à l'oeuvre a l'intérêt de résumer une situation mais elle occulte deux questions importantes :

- Pourquoi les grandes entreprises de transport n'ont pas de pouvoir économique quasiment hégémonique sur le secteur malgré leur rôle dominant dans la gestion des flux à transporter ? et inversement pourquoi la forme petite et moyenne entreprise est-elle si bien ancrée sur certains marchés (zone longue, produits alimentaires..)?
- Pourquoi la profession de conducteur routier attire-t-elle une partie de la main d'oeuvre ouvrière alors que les conditions de travail sont réputées y être si dures ?

.../...

Le texte qui suit donne des éléments de réponses à ces deux questions.

Après une première partie de présentation de la réalité d'ensemble du transport routier à travers les chiffres : l'évolution du secteur, caractéristiques économiques et sociales des entreprises, caractéristiques sociales et conditions de travail de la population des conducteurs, deux parties distinctes présentent, l'une les entreprises de transport et la division du travail entre elles, l'autre le procès de travail des conducteurs de longues distances, à travers des analyses de cas.

Outre les raisons déjà évoquées, nous avons choisi l'analyse de cas afin de mettre en évidence les conditions sociales qui influent sur les formes des pratiques économiques même si elles n'en déterminent pas toute la logique.

x

x x

II - QUELQUES ORDRES DE GRANDEUR

1. Données générales
2. Structure du secteur
 - a) une représentation discutable.
 - b) évolution de la structure.
 - c) qui fait quoi, pour quelles recettes ?
3. L'emploi dans le secteur des transports routiers de marchandises.
 - a) généralités.
 - b) structure du secteur et emploi
 - c) évaluation du poids des artisans
 - d) les roulants.
4. Les conditions générales de l'emploi et du travail
 - a) les durées de travail hebdomadaires
 - b) les repos, l'absentéisme
 - c) les accidents du travail
 - d) la défense des salariés
5. Les conducteurs routiers de marchandises
 - a) la durée de travail
 - b) caractéristiques de la population des chauffeurs routiers

- QUELQUES ORDRES DE GRANDEUR -

Il en est des chiffres comme des mots : tout dépend du sens qu'on leur assigne. Ils ont l'avantage parfois de se passer de mots, encore faut-il que les faits dont ils donnent la mesure puissent être considérés pour ce qu'ils sont, "têtus" certes, mais ni immanents ni immuables.

En fixant quelques ordres de grandeur, on tentera de tirer les conséquences des quelques réalités décrites dans les chiffres.

1. DONNEES GENERALES

Le trafic des transports terrestres de marchandises est à nouveau en augmentation après avoir connu une chute en 1975, après l'année record qu'est 1974. Néanmoins il retrouve à peine son niveau de 1973 en 1976. Année noire, 1975 marque le coup d'arrêt à une pente d'augmentation importante des tonnages transportés et des tonnes kilométriques. Néanmoins cette évolution marque différenciellement les divers types de techniques et les divers types de trajets de transport.

Tout d'abord si le tonnage global et le marché des tonnes-kilomètres baissent en 1975 et retrouvent à peine en 76 leur niveau de 73, Il n'en reste pas moins que la technique routière et les transports publics en particulier augmentent leur part relative. Les parts relatives entre la route et le rail se sont inversées entre 1966 et 1976.

Tableau 1 - Répartition du trafic entre les quatre modes de transports terrestres (S.A.E.I. Annuaire statistique des transports, résultats 1976, publiés en 1977.)

	1966	1974	1976
S.N.C.F.	43,1	36,5	35
Voie Fluviale	8,5	6,5	6,2
Oléoduc	15,7	15,7	15,8
Route	32,7	41,3	43
Dont, transport public	17,5	24,3	25
transport privé	15,2	17	18
	100 %	100 %	100 %

.../...

Le trafic tonnes/kilomètre du transport public garde une part prépondérante dans le transport par route malgré un grignotage du transport pour compte propre (la part relative au transport public dans les transports routiers passe de 60,6 % en 1972 à 58,2 % en 1976, stabilisée depuis 1973). L'évolution du transport public est plus favorable à grande distance qu'aux distances inférieures. Le trafic kilométrique a progressé de 105 % pour les distances supérieures ou égales à 150 kilomètres, de 43,3 % pour les distances intermédiaires (50 à 149 kilomètres) et de 28,6 % pour les petites distances (inférieures à 50 kilomètres). Les distances moyennes sont toujours les plus fortes en transport public qu'en transport pour compte propre (378 kilomètres contre 272 kilomètres pour le trafic supérieur ou égal à 150 kilomètres en 1976). Le transport de longue distance est la grande affaire des transports publics.

Tableau 2 - Part relative du compte propre et du compte d'autrui dans les transports routiers selon la distance.

1 9 7 6	T O N N E S (million)			TONNES / KILOMETRES (milliard)		
	Compte propre	compte autrui	ensemble	compte propre	compte autrui	Ensemble
< 50 km	72,1	27,9	100 (1051)	67,5	32,5	100 (1341)
50 à 299 km	55,6	44,4	100 (310)	50,5	49,5	100 (3320)
≥ 300 km	26,5	73,5	100 (703)	24,8	75,2	100 (3724)
Ensemble	66,2	33,8	100 (1427)	41,8	58,2	100 (8386)

L'évolution entre compte propre et compte d'autrui entre 1975 et 1976 laisse apparaître une plus forte progression du transport pour compte propre. Pour corriger cette impression, il conviendrait de pouvoir distinguer ce qui dans le transport comptabilisé en compte propre revient aux locations exclusives ou successives qui sont des techniques de transports publics de fait.

Tableau 3 - Evolution des tonnages et t/kilomètres entre 75 et 76 selon les groupes de distances et les types de transport.

Evolution 1975/1976	T O N N E S (Million)		TONNES/KILOMETRES (milliard)	
	compte Propre	Compte d'autrui	compte propre	compte d'autrui
< 50 km	+ 9 %	- 7 %	+ 14 %	- 4 %
50 à 299 km	+ 7 %	-	+ 6 %	- 15 %
≥ 300 km	+ 20 %	+ 8 %	+ 22 %	+ 9 %
Ensemble	+ 9,2 %	- 3,4 %	+ 9,9 %	+ 3,8 %

2. STRUCTURE DU SECTEUR

a) - une représentation discutable

Les transports publics de marchandises sont considérés comme un secteur particulièrement morcelé. Il existe dans le transport routier de marchandises une proportion importante d'entreprises artisanales n'ayant aucun salarié et un nombre important d'entreprises comptant de 1 à 9 salariés. Cette multitude d'artisans transporteurs et de petites entreprises (respectivement 37,5 % et 48,2 % d'entreprises) créerait la spécificité du secteur des transports. Or la question se pose pour deux raisons :

- comparé au secteur industriel, le transport routier de marchandises a une proportion plus faible de "petites entreprise" (1 à 9 salariés) et une proportion plus forte "d'entreprises moyennes" (10 à 99 salariés). (Cf. Tableau ci-après)
- Le nombre d'artisans isolés (c'est-à-dire sans salarié) des secteurs industriels est inconnu pour la simple raison que celui-ci regroupe de nombreuses activités dont des artisans isolés font leur métier sans que jamais l'on pense à les comptabiliser dans telle ou telle branche du secteur, ils sont parmi les travailleurs indépendants. A titre d'exemple il convient de rappeler que dans le Bâtiment et Travaux publics, la confection, la chaudronnerie ou la mécanique, il existe une grande quantité d'artisans travaillant seuls (électriciens, plâtriers, plombiers pour le Bâtiment ; tailleurs, monteuses, coupeuses pour la confection ; mécanicien-auto, et chaudronniers forgerons pour la chaudronnerie). Or, les artisans des métiers industriels (métiers ouvriers)* représentent environ 483.500 personnes en 1968 (recensement) parmi lesquelles une proportion donnée sont artisans solitaires. Proportion qu'il faudrait connaître pour faire une vraie comparaison entre la structure du transport et celle de l'industrie.

.../...

* Données sociales, I.N.S.E.E. - 1978.

Tableau 4 - Proportion d'entreprises selon le nombre de salariés.

1974	Nombre de salariés	Industrie	Transport routier de marchandises
	1 à 9 salariés	90,1	77,1
	10 à 99 salariés	8,5	22,7
	>> 100 salariés	1,4	1,2
	Ensemble	100 %	100 %

Tenant compte de ces quelques remarques, il convient de considérer que le secteur des transports routiers n'est peut être différent du secteur industriel que par la proportion importante de "moyennes entreprises". Cette hypothèse, si elle est vérifiée, doit permettre de transformer quelque peu l'angle de vue habituel sur le transport public qui actuellement a tendance à assigner à sa structure une trop grande spécificité, "interdisant implicitement" de tirer partie des résultats généraux obtenus dans d'autres secteurs.

b) - Evolution de la structure

Il n'est malheureusement pas possible de bien connaître le flux des entrées et des sorties des différentes catégories d'entreprises dans le secteur, néanmoins on constate que le solde est positif pour le plupart des catégories. Entre 1974 et 1976, le nombre d'entreprise augmente de 7,7 % (soit 1969 entreprises de plus, dont : 900 entreprises individuelles, 300 entreprises de 1 à 5 salariés, 570 entreprises de 6 à 9 salariés, 53 entreprises de 10 à 19 salariés, 91 entreprises de 20 à 49 salariés, 37 entreprises de 50 à 99 salariés et 3 entreprises de 200 salariés ou plus) pourtant la structure du secteur reste stable.

Tableau 5 - répartition des entreprises.

Effectif salarié de l'entreprise	Entreprises en %	
	1974	1976
0 salarié	37,5 %	38 %
1 à 5 salariés	39,4 %	37,6 %
6 à 9 salariés	8,8 %	10,3 %
10 à 49 salariés	12,5 %	12,2 %
>> 50 salariés	1,8 %	1,8 %
Ensemble	100 % (23.722)	100 % (25.691)

.../...

c) - qui fait quoi, pour quelles recettes ?

La lecture du tableau un peu long qui suit montre que la proportion d'entreprises artisanales et de petites et moyennes entreprises est d'autant plus faible que les activités sont plus rentables (longue distance et location industrielle), et inversement. Ce résultat bien connu et montré plusieurs fois permet de recadrer l'évolution des transports *. Celle-ci en effet s'est réalisée selon deux modalités : le développement des transports de zone longue et le développement de la location industrielle.

Effectif salarié de l'entreprise	Entreprise Z.L			Entreprise Z.C			E. Location			Déménagement			Sur 100 entreprises & rec. net	recette tot. par pers. occupée
	% → Entr.	recette nette	Rec.Net /pers. occupée	% → Entr.	recette nette	Rec.Net /pers. occupée	% → Entr.	recette nette	Rec.Net /pers. occupée	% → Entr.	recette nette	Rec.Net /pers. occup.		
0 à 5	22%	34%	159,6	66%	55%	120,8	9%	8%	138	3%	3%	74	100	130
6 à 9	32	38	167,1	53	48	139,6	8	9	182,2	7	5	81,9	100	146,8
10 à 19	35	44	158,3	48	41	122,1	8	9	144,3	9	6	86,9	100	133,8
20 à 49	43	51	154,7	38	33	116,9	12	12	125,4	7	4	86,4	100	132,4
50 à 99	52	56	134,3	31	27	108,7	15	15	138,1	2	2	123,6	100	126,6
100 à 199	43	46	120,5	33	29	112	18	21	148,9	6	4	86,5	100	120,6
≥ 200	47	48	119,9	34	26	96,7	19	26	136,8	-	-	-		116,6
Ensemble	25	44	144,9	62	39	118,7	9	13	139,5	4	4	84,8	100	129,7

- Pour 1976 :

- Tableau 6 - Proportion des entreprises effectuant principalement l'une des quatre activités
- Proportion de la part des recettes nettes transport (+auxiliaire) pour chaque activité et par type d'entreprise.
 - Recettes totales par personne occupée selon les activités par type d'entreprise.

.../...

* Voir à ce propos la première partie du rapport : "Conditions de travail dans les transports routiers de marchandises". P. HAMELIN, ONSER - 1975.

Le DES de Colette ACAT "Le transport routier professionnel de marchandises - structure et évolution", 1972.

Les articles de DARROT, "La concurrence dans les transports routiers de marchandises". Economie et statistiques. N° 40, N° 41, I.N.S.E.E.

Par ailleurs, les enquêtes "structures" du secteur, de 1969 et 1971, permettaient de mettre en relief un autre phénomène que masque maintenant l'ordonnement des tableaux : les entreprises de transport ayant des activités d'auxiliaire sont très nettement plus nombreuses parmi les grandes entreprises que parmi les petites ou moyennes entreprises :

Tableau 7 - Proportion d'entreprises ayant des activités d'auxiliaire.

Nombre de véhicules dans l'entreprise (année 1969)	1. & 2	3 & 4	5 à 9	10 à 19	20 à 49	50 à 99	≥ 100	E
Proportion d'entreprises ayant des activités d'auxiliaires.	1,5	4,9	8,3	21,7	35,1	59,5	64,04	6,8

Autrement dit les petites et moyennes entreprises sont tendanciellement spécialisées dans le transport ou le roulage (à ce propos on a pu constater qu'une partie importante des petites entreprises l'était dans le roulage des matériaux lourds et de faible valeur transport : camionnage et courte distance - notamment le terrassement - 52 % de l'activité pour les entreprises de moins de 5 véhicules). Tandis que les grandes entreprises (≥ 50 véhicules) et les très grandes (≥ 100 véhicules) déploient leurs activités vers les transports les plus rentables (zone longue et location) et les activités rentables de contrôle des flux qu'est la fonction d'auxiliaire. Activité qui leur donne un statut de dominance de fait sur les activités du secteur. Il reste néanmoins des effets de structure qui rompent la linéarité des tendances. Lorsque la variation entre 74 et 76 de recettes totales par personne occupée augmente d'une unité pour les entreprises de 0 à 5 salariés, elle augmente de 1,75 pour les entreprises de plus de 200 salariés. Par contre les recettes des entreprises de 6 à 9 salariés varient comme la moyenne tandis que celles des entreprises de 10 à 19 et 50 à 99 salariés augmentent nettement moins que la moyenne.

.../...

Tableau 8 - Coefficients d'augmentation des recettes par personnes occupée entre 1974 et 1976.

Nombre de salariés dans l'entreprise	0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 à 99	100 à 199	≥ 200	E
Coefficient d'augmentation des recettes tot. par pers. occupée entre 74 et 76.	100	134	112	132	97	127	175	138

Ces écarts dans la rentabilité des recettes par individu sont difficiles à interpréter, ils posent néanmoins la question des transformations internes à la structure concernant la répartition des transports les plus rentables et moins rentables d'une part, du recul et du développement du nombre d'entreprises de différentes catégories d'autre part. La comparaison des tableaux de 1974 et 1976 permet de voir que les rapports recettes nettes/entreprise en zone longue et en location ont cru respectivement de 117 à 119 pour les zones longues et de 92 à 113 pour la location en ce qui concerne les entreprises de 6 à 9 salariés, et ont ^{*}décru respectivement de 110 à 108 pour les zones longues et de 107 à 100 pour la location en ce qui concerne les entreprises de 50 à 99 salariés (dans tous les cas il y a augmentation du nombre d'entreprises de différentes tailles spécialisées dans les différentes activités entre 74 et 76 : Z.L : + 120 entreprises de 6 à 9 salariés ; + 21 entreprises de 50 à 99 salariés. Location : + 62 entreprises de 6 à 9 salariés, + 10 entreprises de 50 à 99 salariés). Il faut constater par ailleurs que pour l'ensemble, le rapport recettes nettes par entreprise a baissé entre 74 et 76 globalement pour la zone longue et la location qui néanmoins progressent en valeur absolue. Une autre comparaison permet de différencier les entreprises de différentes catégories sur le plan de l'évolution de leurs recettes par individu occupé entre 74 et 76. Pour cela il suffit de calculer le solde de la différence entre évolution des recettes et évolution des prix entre les deux périodes.

Tableau 9 - Solde en % de la différence entre l'augmentation des prix entre 74 et 76, et augmentation des recettes totales par personne occupée par catégorie d'entreprise.

Nb. de salariés	0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 à 99	100 à 199	≥ 200	E
solde en %	- 2,7	+ 2,7	- 0,8	+ 2,3	- 3,1	+ 1,5	+ 9,1	+2,8

* Il s'agit toujours des recettes nettes par personne occupée.

Néanmoins, ces chiffres sont globaux et ne peuvent être qu'indicatifs. Ils vont dans le même sens que l'avis d'experts qui considèrent que des problèmes graves se posent dans un certain nombre de grosses entreprises moyennes.

Retenons de ces quelques données chiffrées que la stabilité relative du secteur et de la division structurelle du travail qui y règne cache des variations et des évolutions qui traduisent probablement des évolutions dans les rapports entre les entreprises d'une part, avec les différents marchés et chargeurs d'autre part. Sont-ils conjoncturels ou tendanciels ? Les chiffres ne peuvent le dire que sur une longue période.

3. L'EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

a) - Généralités :

La population totale employée dans les transports terrestres représente environ 4,5 % de la population active.

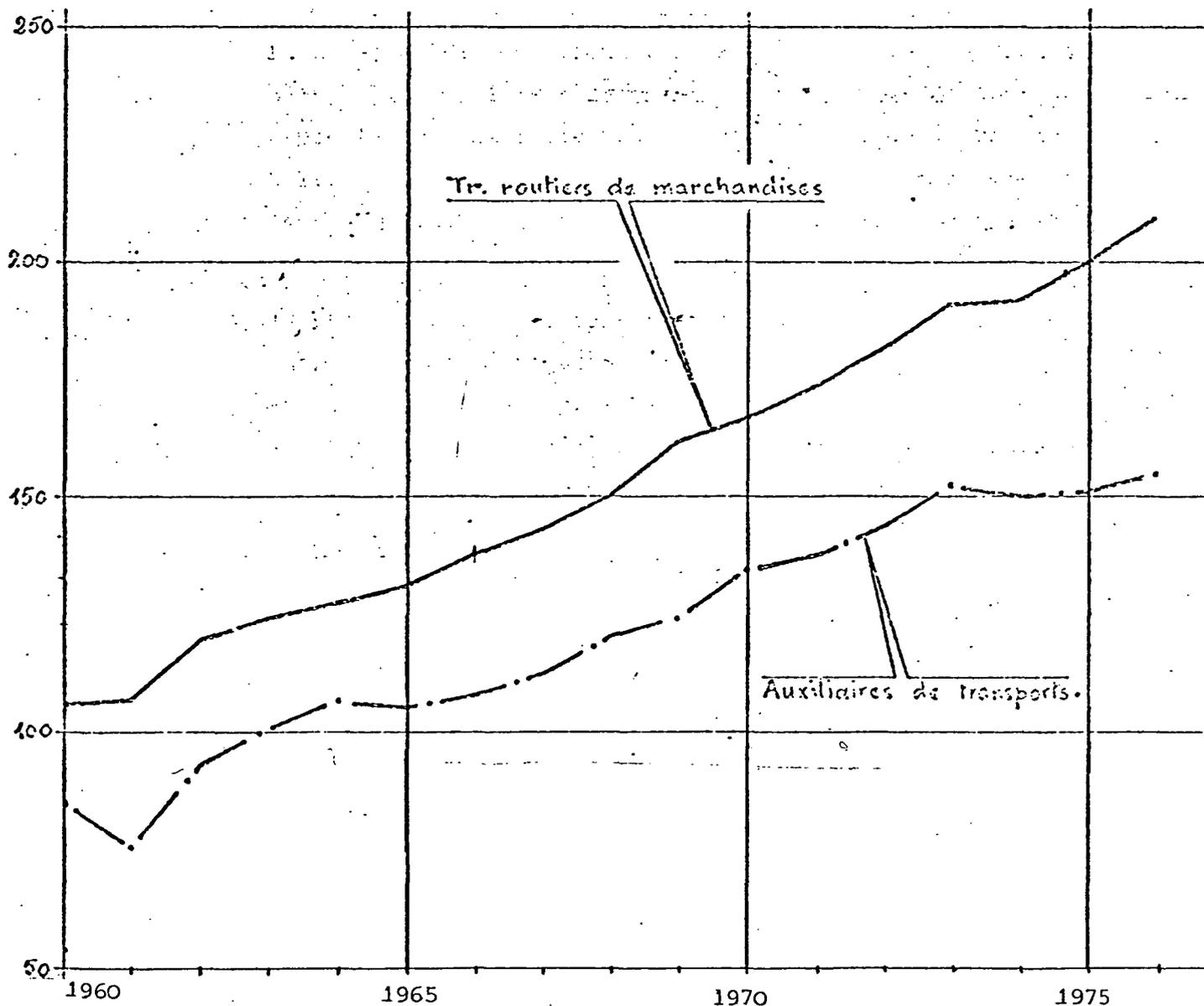
D'après les résultats du recensement de 1975 la population des transports routiers de marchandises est de 203.835 personnes dont 27.845 non salariés, soit 31 % de la population totale des transports terrestres et environ 1,4 % de la population active totale.

<u>TRANSPORTS TERRESTRES</u>	N	%	% Non-salarié / population considérée
a) - entreprises de transport public de marchandises	203.831	31%	13,7 %
b) - entreprises de transport routier de voyageurs	105.590	15,3	23,7 %
dont : transports urbains et R.A.T.P.	37.610	5,7	
Taxis	31.435	4,8	67,8 %
Transport routier public de voyageurs	31.545	4,8	
c) - Transport fer (S.N.C.F.)	281.700	42,7	
d) - navigation intérieure	11.140	1,7	
e) - Transport par conduite	1.925	0,3	53,8 %
f) - auxiliaires des transports terrestres	60.210	9,1	
Ensemble.....	659.400	100	8,8 %

Sur le plan de son évolution, la population est passée d'environ 106.000 personnes à 203.800 entre 1960 et 1975 (soit une augmentation de 48 %) soit environ 3,2 de progression annuelle. En fait la pente d'évolution est très forte entre 1961 et 1962, 1968 et 1969, assez forte de 1969 à 1973, là elle fléchit nettement avant de retrouver son aspect antérieur en 75/76. Ainsi malgré la baisse de trafic de 1975, les effectifs ont continué à progresser, en 1976 les entreprises ont embauché très activement. Il semble même qu'en ce qui concerne l'emploi, la stagnation de l'embauche 73/74 a précédé la stagnation sinon la baisse de trafic (1975).

- Courbe d'évolution des effectifs du secteur des transports routiers de marchandises et auxiliaires de transports (1).

En milliers de personnes



(1) Courbe construite par le SAEF à partir des recensements de population, 62, 68, 75 et des statistiques UNEDIC (série estimée)

Entre 1966 et 1975 le tonnage transporté a cru de 28,8 %, le trafic (évalué en tonnes kilomètres) a cru de 44,7 % tandis que la population occupée n'a cru que de 32,8 %, soit un rapport de 1,36 d'augmentation relative du trafic par rapport à la croissance de la population au travail.

Enfin sur une longue période, entre 1954 et 1968 on constate une baisse du nombre relatif d'ouvriers dans la population (72,2 % à 62,8 % des salariés) de la branche des transports terrestre, une augmentation du nombre relatif d'ingénieurs et techniciens (0,9 % à 2,3 %) et du nombre relatif de personnel administratif (26,5 % à 34,5 %).

Pour tenter de décrire les emplois par rapport à la structure du secteur nous abandonnons les chiffres des recensements pour prendre ceux des enquêtes structure des entreprises de transport quelque peu différents (différence liée à un problème de structures d'enquêtes non homogènes)

b) - Structure du secteur et emploi.

Pour des raisons d'homogénéité des fichiers traités, les comparaisons fiables sont celles concernant les années 1976 et 1974. Dans les autres cas il s'agira d'ordre de grandeur (1)

Embauchant activement à l'issue de l'année noire les entreprises le font avec plus ou moins d'appétit.

.../...

(1) Le S.A.E.I. a en effet apuré avec l'I.N.S.E.E. les fichiers d'entreprises en 1973.

- Tableau 10 - Répartition des personnes occupées et des salariés en fonction de la taille des entreprises.

Effectif salarié de l'entreprise	répartition du nombre d'entreprises	répartition du nombre de pers. Occupées par entreprise	variation 74/76 pers. occ.	coefficient pers. occupées par entreprise	répartition des salariés	variation 74/76 salariés	var. dépenses rémunération /salarié 74/76	répartition salariés sédentaires	répartition des salariés roulants Z.L.	répartition des salariés roulants Z.C.
0	38,1	5,4	12,4	1	-	-	-	-	-	-
1 à 5	37,6	16,8	8,4	3,4	13,4	8,4	21,3	-	-	-
6 à 9	10,3	10,7	20,4	8	11,1	19,5	19,1	7,2	15,5	16,9
10 à 19	7	13,1	3,8	14	14,4	4,7	19	12,9	18,5	19,3
20 à 49	5,2	21,1	6	31	23,8	7,2	20,1	24,7	31,5	27,6
50 à 99	1,1	9,4	12	67	10,7	12	20,5	13,3	12,6	11,2
100 à 199	0,4	7,7	1	136,6	8,7	0,2	19,5	11,8	8,9	9,2
≥ 200	0,3	15,8	3,5	419	17,9	2,6	22,5	30,1	13	15,8
Ensemble	100 25691	100 195289	7,6	7,6	100 171175	7,6	20,1	100 55850	100 40496	100 50747

Ainsi c'est dans les petites entreprises de 6 à 9 salariés que la croissance du personnel occupé est la plus forte entre 1974 et 76 tandis que les entreprises de 100 à 199 salariés ont quelque peu "dégraissé" leur personnel en embauchant moins de sédentaires et de conducteurs de zone longue

Néanmoins la répartition des salariés selon les catégories d'entreprises montre que les grandes masses de la population des sédentaires se trouvent dans les grandes entreprises tandis que celles des conducteurs de zone longue et de zone courte sont dans les entreprises moyennes (10 à 49 salariés).

.../...

La structure de l'emploi pour chaque catégorie d'entreprise montre une relation très nette entre l'augmentation du poids relatif des emplois de "logistique transport" et la taille de l'entreprise.

- Tableau 11 - Pour chaque catégorie d'entreprise, répartition des salariés selon leur activité.

effectif salarié de l'entreprise	entreprises en %	Sédentaires	variati. 74/76	ROULANTS	variati. 74/76	Nombre de salariés	roulants Z.I.	variati. 74/76	roulants Z.C.	variati. 74/76	Nombre de roulants
0	38,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1 à 5	37,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 à 9	10,3	21,3	14,2	78,7	20,9	100 (18951)	42	23,8	58	19,4	100 (14911)
10 à 19	7	29,2	3,6	70,8	5,1	100 (24687)	43	-	57	9,5	100 (17479)
20 à 49	5,2	33,8	3,7	66,2	7,6	100 (40760)	47	9	53	10,1	100 (26976)
50 à 99	1,1	40,5	11,8	59,5	12,2	100 (18367)	47	5	53	20,1	100 (10935)
100 à 199	0,4	44,2	-10,6	55,8	9,9	100 (14879)	43	-5	57	22,1	100 (8293)
≥ 200	0,3	54,9	20,7	45,1	3,5	100 (30607)	38	10,5	62	7,6	100 (13807)
Ensemble	100 25681	37,7	3,2	62,3	9,2	100 (148251)	44	8	56	13,6	100 (92401)

Représentant 62,3 % des salariés, les roulants sont toujours plus nombreux en Zone courte qu'en Zone longue quelque soit la catégorie d'entreprises envisagée. C'est dans les entreprises de 20 à 99 salariés que la proportion de grands routiers est la plus forte.

Pour ce qui concerne les sédentaires, ça n'est que dans le cas des grandes entreprises (≥ 200 salariés) qu'ils sont plus nombreux que les roulants.

..../...

c) - Evaluation du poids des artisans

Les statistiques sur la structure des entreprises laissent de côté les entreprises de 0 à 5 salariés dont les caractéristiques ne sont répertoriées que sous forme de sondage.

Pour tenter d'évaluer le poids des artisans (notamment dans la population des roulants) nous avons fait un calcul sur les données disponibles, en considérant :

1 - pour les non salariés

- un nombre d'artisans conducteurs équivalent au nombre d'entreprises n'ayant pas de salariés ou un salarié.
- que 90 % des non salariés conduisaient dans les entreprises à deux salariés,
- que 80 % des non salariés conduisaient dans les entreprises de 3 à 5 salariés (ce qui est probablement un peu fort),
- que 30 % des non salariés conduisaient dans les entreprises de 6 à 9 salariés.

2 - pour les salariés

- que tous les salariés des entreprises de 1 à 2 salariés étaient des conducteurs,
- que 90 % des salariés des entreprises de 3 à 5 salariés étaient des conducteurs.

Puis nous avons réparti les roulants artisans et salariés des entreprises de moins de 6 salariés au prorata de leur poids économique (évalué au tableau 6), entre la zone longue et la zone courte.

Les tableaux ainsi constitués ne sont pas absolument fiables. Néanmoins ils permettent de fixer quelques idées quant au poids relatif des non-salariés et une vision globale de la division technique du travail dans le secteur.

.../...

- Tableau 12 - Répartition évaluée des personnes occupées exerçant différentes activités principales en fonction des caractéristiques des entreprises.

Effectif salarié ds entreprise	Ensemble population occupée dans les transports	Proportion sédentaire	Proportion non salariée parmi les sédentaires	Roulants	Proportion non salariée parmi les roulants	conducteur Z.L.	Cond. Z.C.
0	5,5	1,3	Tous	7,4	Tous	4,4	9,3
1	3,8	0,4	tous	5,5	50 %	3,2	6,8
2	3,6	0,5	tous	5	31 %	2,9	6,2
3, 5	9,6	3,9	31,3	12,2	18,7 %	7,2	15,3
6 à 9	10,7	8,7	25	11,7	3,7 %	13	10,8
10 à 19	13	12,9	10	13,1	-	15,1	11,9
20 à 49	21,1	22,7	0,9	20,3	-	25,8	17
50 à 99	9,8	12	0,2	8,2	-	10,3	6,9
100 à 199	7,7	10,6	ε	6,3	* 1,3 (109)	7,3	5,6
≥ 200	15,7	27	ε	10,3	* 2,2 (299)	10,7	9,7
Ensemble	100 (194126)	100 (62171)	8,2 (5073)	100 (131955)	14,7 (19446)	100 (49422)	100 (82533)

Les répartitions ont des caractéristiques semblables à celles du tableau 10 concernant le poids des entreprises "moyennes" (10 à 49 salariés) pour ce qui concerne la zone longue, ou le poids des grandes entreprises dans la population des sédentaires. Par ailleurs elles montrent le poids sensible des non salariés dans la population des sédentaires (8,2 % pour l'ensemble mais 10 à 25 % dans les petites entreprises moyennes et 31 à 100 % dans les entreprises artisanales) et le poids important des non salariés dans la population des roulants (14,7 % de l'ensemble, de 19 à 100 % dans les entreprises artisanales).

.../...

* Ces 408 non salariés des entreprises de 100 salariés ou plus sont répertoriés par nous parmi les roulants. En 1974 ils n'étaient que 8. Si les non-salariés dans les entreprises sont devenus 420 en 76, c'est probablement que 410 environ d'entre eux sont conducteurs louant leurs services dans des sociétés de participation, où n'ayant pas à passer l'attestation de capacité pour être transporteur, ils ont néanmoins un statut de quasi artisan puisqu'ils achètent leur camion (cf. monographies d'entreprises: la lettre d'un conducteur de ce type travaillant dans une société avec un carnet d'association-participation).

Tableau 13 - répartition des personnels occupés pour chaque groupe d'entreprises.

Effectif salarié dans l'entreprise	Sédentaires.	Roulants	Ensemble	Z.L.	Z.C.	Ensemble des roulants
0	7,7	93,3	100 (10614)	22 *	78	100 (9797)
1	3,2	96,8	100 (7440)	22 *	78	100 (7204)
2	4,5	95,5	100 (6896)	22 *	78	100 (6585)
3,5	13	87	100 (18553)	22 *	78	100 (16141)
6 à 9	25,9	74,1	100 (20787)	41,9	59,1	100 (15400)
10 à 19	31,7	58,3	100 (25286)	43,3	56,7	100 (17276)
20 à 49	34,5	65,5	100 (40932)	47,6	52,4	100 (26793)
50 à 99	40,9	59,1	100 (18270)	47,3	52,7	100 (10804)
100 à 199	44,1	55,9	100 (14950)	43	57	100 (8361)
200	55,3	44,7	100 (30398)	38,8	61,2	100 (13594)
E	32	68	100	37,5	62,5	100
	(62171)	(131955)	(194126)	(49422)	(82533)	(131955)

En terme de division du travail dans les différentes catégories d'entreprises, le tableau 13 montre que la catégorie des roulants représente plus des deux tiers de la population totale occupée dans le secteur et plus de 4/5ème de la population occupée dans les entreprises artisanales.

.../...

* Rappelons que pour les entreprises artisanales (5 salariés au plus) les répartitions Zone longue et Zone Courte sont des répartitions à priori et n'ont donc que la valeur que l'on peut attribuer à celui-ci.

d) - Les roulants

Si une valeur indicative est attribuée aux tableaux 12 et 13, on peut évaluer le poids relatif de la population des roulants soumis directement ou indirectement aux "formes artisanales" de production et de gestion de la main d'oeuvre.

- 7,4 % sont des artisans routiers propriétaires de leur moyen de production,
- 7 % sont artisans routiers du camion qu'ils conduisent et de ceux qu'ils font conduire à un ou plusieurs salariés,
- 0,3 % sont quasi artisans dans des entreprises en participation,
- 27,3 % sont salariés dans les entreprises de moins de 10 salariés.

soit environ 59.000 conducteurs professionnels parmi les 132.000 évalués. *

Dans notre évaluation, 42 % des conducteurs travaillent donc dans des rapports sociaux soumis à la forme artisanale de production. En fait le chiffre doit osciller entre 39 % et 42 % car le nombre d'artisan-patron-conducteur est probablement sur-évalué pour les entreprises de 2 mais surtout de 3 à 5 salariés, et l'on peut penser que les artisans et quasi artisans représentent de 11 à 14,7 % des roulants.

.../...

(*) Il y a 146.000 engins de traction de plus de 3 tonnes de C.U. dans le transport pour compte d'autrui, soit 14.000 de plus que de conducteurs évalués, mais il faut ajouter les 62.000 conducteurs des entreprises spécialisées dans les activités d'auxiliaires que nous n'avons pas intégrées dans nos évaluations pour des raisons techniques. Là il y a plus de conducteurs que d'engin de traction ! Différence largement compensée par le nombre de véhicules utilitaires très important \approx 800.000 compris entre 1 t. et 3 t. de charge Utile !

4. LES CONDITIONS GÉNÉRALES DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL

a) - Les durées de travail hebdomadaires :

Les statistiques générales concernant les ouvriers des différents secteurs d'activités montrent plusieurs choses : les ouvriers travaillent toujours plus que les autres catégories de salariés, ils travaillent d'autant plus qu'ils sont dans des établissements plus petits.

Tableau 14 - Total de la durée du travail des ouvriers selon la taille des entreprises (en heures).

Nombre de salariés par entreprise	11 à 20	21 à 50	51 à 100	> 100
année 1971	46,5	46,4	46,1	44,7

Enfin, le "mouvement de réduction des horaires de travail" n'a pas l'ampleur que les chroniqueurs veulent bien lui donner en ce qui concerne les ouvriers. Ceux-ci travaillent toujours plus de 40 heures et depuis les années 60 la réduction des horaires n'a été que de 4 heures environ, soit 16 minutes de réduction hebdomadaire par an sur 15 ans ! Par ailleurs la France reste l'un des pays industrialisés où la durée de travail est la plus élevée.

Concernant les horaires de travail hebdomadaires, des différences importantes existent entre les secteurs d'activités. Les transports se situent avec les bâtiments et travaux publics dans le groupe des secteurs ayant les durées les plus longues pour les ouvriers.

.../...

Tableau 15 - Total de la durée de travail des ouvriers (en heures)

Secteur activité	1970	1971	1972	1974
Bâtiment et T.P.	49	48,7	48,1	47,2
Transports (*)	48,6	48,4	47,2	45,9
Ensemble des industries de transformation	45,7	45,3	44	42,9
Ensemble	45,5	45,1	44,6	43,8

(*) Non compris SNCF et RATP.

En 1976 (1er octobre), les ouvriers des transports terrestres travaillaient 45 h 8' tandis que les employés travaillaient 42 h 6' (l'ensemble des employés travaillant 41 h à la même époque).

Si l'on isole les seuls transports terrestres, les résultats diffèrent de ceux présentés précédemment : les durées sont plus élevées que pour les B.T.P. mais surtout une majorité d'ouvriers du transport travaillent 48 h ou plus *.

.../...

* Concernant ce tableau (Tableau 16 page suivante), les différences entre octobre et janvier sont importantes. Elles sont dues pour le bâtiment au fait qu'en Janvier le travail sur les chantiers dure moins longtemps qu'en octobre et à fortiori qu'en été. Pour les transports il en est de même pour les routiers, notamment il suffit d'intempéries d'hiver pour ralentir l'activité, or la durée du travail est le plus souvent cadrée sur la durée de conduite !

Tableau 16 - Répartition en pourcentage dans chaque groupe d'activité du personnel "ouvriers" selon la durée du travail. (*)

		durée hebdomadaire de travail	< 40h	40h	> 40h < 48h	48h	> 48h	≥ 48h
Transport terrestre et auxiliaires	1975	47,1	0,4	10,9	28,7	19,9	40,1	60
	1976	≈ 46,9	0,4	12,5	30,2	26	30,9	56,9
Bâtiment et travaux publics	1975	46,3	0,2	6,5	57,1	19,4	16,7	36,2
	1976	44,8	0,6	14,9	58,3	22,1	4,1	26,2
Total toutes activités (1)	1975	42,8	5,3	28,9	54,31	5,2	6,3	11,5
	1976	42,5	4,7	31,6	54,2	6,4	3,1	9,5

* Source Ministère du Travail. Tableaux C.S.T.T. (au 1.10.75 et au 1.1.76)

(1) Non compris combustibles minéraux solides, EDF, SNCF, RATP.

Il faut noter que dans les transports terrestres de marchandises les gros bataillons du personnel ouvrier sont constitués par les conducteurs, les ouvriers de manutention (présentant une forte proportion de travailleurs immigrés), les mécaniciens diésélistes, etc..

.../...

b) - Les repos, l'absentéisme :

Outre les durées de travail (sur lesquelles nous reviendrons) le secteur des transports se distingue par rapport aux autres en ce qui concerne le rythme de travail des salariés. En effet, en 1970, les week-end largement développés, constituaient l'exception dans le transport.

Tableau 17 - Répartition des établissements selon le nombre de jours de repos hebdomadaires en 1970.

		1 jour	1,5 Jour	2 jours	E
OUVRIERS	- Transport *	38,6	53,5	7,9	100
	- Ensemble	10,2	36,7	53,1	100
EMPLOYÉS	- Transport *	16,7	66,8	16,5	100
	- Ensemble	7,7	36,1	56,2	100

* Non compris SNCF et RATP

Par ailleurs, une infime minorité d'entreprises de transport ferment leurs portes à l'occasion des congés annuels (5,6 % dans le transport contre 49,7 % pour l'ensemble des activités et 72,8 % dans les industries de transformation).

Comme pour les commerces et services, le taux d'absentéisme dans les transports (44/1000) est plus faible que pour l'ensemble des activités (58/1000) et à fortiori que pour les industries de transformation (70/1000 sans les B.T.P. ; 67/1000 avec les B.T.P. ; 72/1000 pour les métaux).

.../...

c) - les accidents du travail

Le secteur des transports fait partie des activités où la proportion d'accident avec arrêt est la plus forte, la diminution des taux d'arrêts y est relativement lente.

Tableau 18 - Evolution du nombre d'accident avec arrêt pour 1.000.000 d'heures travaillées (accident du travail avec arrêts ayant donné lieu au paiement d'une indemnité journalière).

$$\text{Taux de fréquence} = \frac{\text{Nb d'accidents du travail}}{\text{Nb d'heures travaillées}} \times 1.000.000$$

Comités techniques Nationaux	1949	1964	1968	1971	1973
Metallurgie	9,2	6,7	5,5	5,6	5,6
Bâtiment et T.P.	9,6	9	7,9	7,4	7,4
Ind. Chimie	6,9	4	3,3	3,3	3,2
Transport et manutention	6,9	6	5,4	5,2	5,2
Ensemble des CTN	-	4,9	4,2	4,1	4

Les transports routiers sont particulièrement mal placés en ce qui concerne les accidents du travail avec arrêt, parmi l'ensemble des activités de transports terrestres.

d) - La défense des salariés :

D'après les chiffres communiqués par les services de la main-d'oeuvre du Ministère au C.S.T. : dans les transports (non compris SNCF et RATP), 61 % des entreprises assujetties à la loi sur les comités d'entreprise (50 salariés ou plus) ont une ou plusieurs sections syndicales (plus les entreprises sont grandes plus la proportion est importante).

.../...

La C.G.T. est la centrale ayant à la fois le plus grand nombre de sections syndicales et de voix lors des élections des comités d'entreprises. Vient ensuite la C.F.D.T. mais la particularité du secteur en la matière est la forte implantation relative des syndicats "autonomes" ou "libres" n'ayant pas de représentativité à l'échelon national.

Tableau 19

	N. Sections	N. Voix	Evolution du N de voix entre 2 élections (70 et 75)
C.G.T.	33,5	28,6	↗
C.G.T. F.O.	11,8	4,8	↘
C.F.D.T.	19	12,2	↘
C.F.T.C.	2,8	0,6	↘
C.G.C.	6,3	2,6	↗
CFT, CGI, FNCR *	16,4	14,3	↘
U.R.C.P.	4,2	4,6	↗
C.A.T. et divers	6	4,6	↗
E	100 %	100 %	

* Classés ensemble car ces Fédérations ont signé un accord entre elles au niveau National.

Le quotient du nombre des journées de grèves par salarié (sans que ça soit du à l'augmentation ou la diminution des effectifs salariés) a cru entre 1974 et 1976 de 40 % pour les transports routiers et auxiliaires (passant de 0,12 à 0,20) et de 59 % pour la S.N.C.F. (passant de 0,74 en 1974 à 1,26 en 1976).

.../...

5. LES CONDUCTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES

a) - La durée de travail

Pour ce qui concerne les conducteurs routiers de marchandises, les durées de travail en 1975 s'établissaient de la manière suivante :

Tableau 20 - Amplitudes journalières de travail.

	< 8 h	8 à < 10 h	10 à < 12 h	≥ 12 h	E
Sondage à partir de disques (C.P.T.)	20,1	11,8	15,8	52,3	100 %
Enquête budget-temps (O.N.S.E.R.)	19	23,7	22,5	34,8	100 %

Alors que les durées extrêmes de travail journalier sont plus nombreuses dans le sondage C.P.T. (les amplitudes hebdomadaires), l'enquête de l'ONSER montre que 59,7 % des routiers travaillent 60 heures ou plus tandis que le sondage de disques exploités par le CPT donne 64 % de conducteurs travaillant 57 heures ou plus. Ces différences s'expliquent essentiellement pour des raisons de découpages différents de la réalité dans les deux prises de données et les exploitations de données :

- pour les amplitudes journalières : la définition de l'amplitude qu'a utilisée le CPT est celle de la réglementation d'alors qui considérait comme amplitude de travail toute durée comprise entre deux périodes de repos d'au moins 8 heures. Dans l'enquête de l'ONSER, l'amplitude était définie comme durée d'activité comprise entre deux repos d'au moins 6 heures.

- pour les durées de travail : la limite de 57 heures utilisée par le CPT est une limite "réglementaire" à l'époque de la durée maximale de travail. Dans l'enquête de l'ONSER la moyenne de travail étant de 62 h 30, la barre des 60 heures a été utilisée pour différencier des catégories de conducteurs. Par ailleurs la moyenne était forcément plus élevée que celle du sondage exploité par le CPT car les conducteurs ne mettent pas un disque tous les jours notamment pour les périodes (les plus souvent le samedi lorsqu'ils rentrent ou le lundi matin à la reprise) où ils effectuent le lavage et/ou l'entretien du camion.

Le CPT n'exploite pas des journées de travail mais des disques donc des journées de travail comportant une durée de conduite alors que l'ONSER exploitait des séries de quinze journées consécutives constituées de journées de travail (et de journées de repos) que le conducteur ait conduit ou pas.

D'ailleurs les distributions des durées de conduite et du kilométrage journalier du sondage des disques exploités par le CPT et de l'enquête budget-temps ONSER (donc des journées comprenant de la conduite) sont en tous points semblables.

L'enquête ONSER a permis de répertorier un certain nombre de données qui ne pouvaient pas l'être dans un sondage exploitant seulement des disques, lequel oblige à évaluer les durées d'activité autre que la conduite.

Tout d'abord il a été possible de différencier les conducteurs en fonction de la distance habituellement parcourue et de l'astreinte nécessaire à la réalisation des transports qu'ils effectuent, donc de différencier les durées propres à chacun des postes de travail définis :

définition des postes de travail selon la distance parcourue et l'astreinte :	Conducteurs travaillant + de 60 heures hebdomadaires	durée de conduite dans la durée totale de travail	Journées comprenant moins de 6 de sommeil
a - Conducteurs internationaux en astreinte toute la semaine	9/10	62 %	33 %
b - Conducteurs de zone longue, absents toute la semaine (en astreinte toute la semaine)	8/10	64 %	38 %
c - Conducteur de zone longue réalisant plusieurs tours par semaine (ou plusieurs retours au dépôt) astreint plusieurs jours consécutifs en deux ou trois séquences)	5/10	66 %	38 %
d - Conducteurs de moyenne distance astreints à la journée	5/10	60 %	25 %
e - Conducteurs livreurs, astreints à la journée et souvent à un horaire de travail.	2/10	48 %	
Ensemble :	6/10	60 %	31 %

.../...

Ce tableau résume les principaux résultats, il montre :

- que plus la définition globale de l'astreinte nécessaire pour effectuer les rotations et plus les distances sont importantes, plus les chances de travailler plus de 60 heures hebdomadaires sont fortes,
- qu'il existe une relation étroite entre la rentabilité du poste (temps de travail consacré à la conduite plus fort) et la maîtrise du rythme de l'astreinte globale par l'organisation de tours successifs,
- que la conséquence des reports de périodes de sommeil pour rouler, afin de faire face à la récurrence du temps et des objectifs pour pouvoir rentrer le week-end, se traduit par une proportion importante de nuits extrêmement courtes.

L'enquête budget-temps a le tort d'être maintenant ancienne et d'aucuns prétendent que les choses ont beaucoup évolué sur le plan des durées, il nous semble plutôt que les attitudes sur cette question ont quelque peu évolué mais que dans la pratique le mouvement de réduction des durées de travail s'il est perceptible reste très lent. Plusieurs remarques peuvent être faites à ce propos.

1. L'enquête budget-temps a été réalisée en 74-75 (une partie d'année à fort trafic et une partie d'année à chute de trafic), comparant les résultats d'un relevé de disques effectué en 76 (pour les besoins du calcul du risque d'accident lié au durées) à ceux de l'enquête budget temps, on est frappé par la grande stabilité des chiffres.

Tableau 21 - Distribution pour les différents échantillons des amplitudes de travail par groupes de conducteurs.

Amplitudes = toute période d'activité comprise entre deux périodes de sommeil d'au moins 6 heures.

Echantillons	groupes	< 8 h	< 10 h	< 14 h	≥ 14 h	Ensemble
Echantillon 75 enquête ONSER	CD	11,20	9,70	59,36	19,73	100 % (N 598)
	LD	15,51	7,25	33,59	43,64	100 % (N 896)
Echantillon 76 relevé de disques	CD	13,84	21,43	51,79	12,95	100 % (N 224)
	LD	20,98	9,44	24,48	45,10	100 % (N 286)

.../...

2. Les contrôles réalisés par l'administration concernant les durées ne sont effectués que sur les temps de conduite et les valeurs maximales de travail permises ne servent de limite qu'à cette activité qui ne représente en fait que 60 à 80 % du temps de travail. Malgré leur souplesse, ces contrôles permettent de distinguer des taux d'infraction significatifs. Taux qui seraient nettement plus élevés si l'on considérait la durée de l'ensemble du travail et pas seulement la conduite, si l'on pouvait distinguer le sommeil de l'arrêt pour le repos.

Le rapport du comité social du conseil supérieur des transports terrestres fait état de certaines statistiques concernant les contrôles de la réglementation sociale.

a) Nombre d'entreprises contrôlées

	1976	1977	1978
• par prélèvement de disques (équipement)	2148	3812	3488
• par les inspecteurs du travail	2600	2570	2814

b) Nombre d'équipages contrôlés

• sur route	20857	153911*	158165*
• en entreprise	10425	17673	15353

c) Nombre de journées-transport contrôlées

• sur route	40714	306822*	316370*
• en entreprise	158660	203592	164222

* Les résultats de l'activité des services de police et de gendarmerie, ont été intégrés, après estimation nécessairement aléatoire, pour les années 1977/78 ce qui explique l'augmentation des chiffres communiqués.

ANNEE	Temps de conduite				repos
	continu	journalier	hebdo	14 jours	minimum
1976	13,3	19,8	16,7	16,4	26,3
1977	10,3	17,3	11,6	11,4	25,2
1978	9,8	16,4	11,8	12,2	24,2

d) Infractions constatées

Les chiffres reproduits dans le tableau ci-dessus ont été établis en fonction, non de la lettre du règlement, mais des dispositions pratiques de contrôles. Ils expriment des pourcentages d'infractions par rapport au nombre de journées-transport analysées.

e) Sanctions

Les amendes prononcées se répartissent comme suit :

57,6% sont inférieures à 100 F.
89,7% sont inférieures à 220 F.

Ces chiffres portent sur un total de 14,5 amendes prononcées.

Ces quelques remarques permettent de dire que si les durées de travail sont un enjeu qui prend de l'importance, leur abaissement réel mettra du temps à se concrétiser dans les faits.

.../...

b) - caractéristiques de la population des chauffeurs routiers de marchandises.

Glanés dans les diverses enquêtes et contacts, quelques éléments définissant les caractéristiques sociales des routiers peuvent être donnés. Ils ne sont pas exhaustifs mais confirment que le milieu professionnel est constitué d'adultes jeunes (cf. Tableau 24), originaires pour la plupart des milieux populaires, la moitié d'entre eux sont sans formation spécifique, les autres ont des formations les destinant à être producteurs directs dans le monde industriel ou celui de la petite production.

Tableau 22 - type de formation des conducteurs ayant acquis une qualification par l'école ou les stages (d'après l'enquête ONSER 1975).

type de formation:	conducteur	mécanique auto	métiers de l'artisanat et commerce	agriculture	métiers industriels	E
En %	8,33	28,33	33,33	10	20	100 % N=60

La grande majorité d'entre eux (65 %) a vécu sa jeunesse dans des petites villes (moins de 10.000 habitants, 21 %) ou à la campagne (44 %).

Qu'il s'agisse de leur origine sociale (métier du père), de leur expérience sociale (formation et autre métier exercé, relations sociales liées à la forme d'habitat) tout concourt à situer la majorité d'entre eux comme des individus dont l'avenir objectif était de quitter les campagnes, les villages ou les petites villes de leur jeunesse pour rejoindre les métropoles industrielles et les centres urbains afin d'y trouver un emploi d'O.S. ou d'O.P. Tout se passe comme si le fait d'être routier leur permettait d'échapper à ce destin social que connaît la majorité de leurs copains d'enfance.

.../...

Tableau 23 - Origine sociale et expérience professionnelle des routiers.

Eléments du cursus Professionnel des conducteurs	Autre métier exercé par le conducteur	profession du père des conducteurs
Agriculteur,	5,25	25,58
Ouvrier agricole	7,02	6,20
ouvrier d'industrie	28,07	20,93
ouvrier des métiers de l'artisanat	35,09	13,18
Employés	7,88	13,18
conducteur d'engin (BTP et PL)	10,53	7,75
Petits patrons de l'artisanat et du commerce, cadres moyen armée....	6,14	13,18
	100 % (N=114)	100 % (N = 129)

Si ces quelques grosses tendances tirées d'enquêtes partielles sont vraies et concernent la majorité des conducteurs, il convient de s'interroger sur la place que tient le métier de conducteur parmi d'autres dans la résistance d'une partie des classes populaires à quitter "son coin" pour migrer vers les grosses métropoles industrielles ?

D'une façon plus générale le tableau de la répartition des âges des conducteurs pose le problème des conditions de la survie professionnelle dans la profession et celui de rôle de cette profession dans la carrière d'ouvriers, qui passant d'un premier métier à celui de conducteur, finissent par le quitter pour en prendre un autre. Tout se passe comme si les conditions de ce métier permettaient le passage mais empêchaient que l'on y reste (Cf. tableau 24 - faible proportion de conducteurs ayant plus de 50 ans).

.../...

Tableau 24 - Distribution des âges, (en 1974)

Tranches d'âges ↓	Population active		population roulant (marchandises)	
	%	% cumulés	%	% cumulés
20 à 24	13,1	13,1	10	10
25 à 29	15,3	28,4	22,8	32,8
30 à 34	10,9	39,3	18,1	50,9
35 à 39	11,1	50,4	15,1	66
40 à 44	12,1	62,5	13,1	79,1
45 à 49	11,9	74,4	9,7	88,8
50 à 54	11,6	86	6	94,8
55 à 59	5,3	91,3	2,9	97,7
60 à 64	6	97,3	1,3	99
≥ 65	2,7	100	1	100
E	100 %		100 %	

Concernant les routiers, les chiffres ont été trouvés à partir d'un sondage sur 2500 individus, extraits du fichier de la Carcept.

La moyenne s'établit à 36,5 ans et la médiane à 35 ans, et le mode à 28 ans. Tandis que dans la population active, la moyenne est à 40 ans, la médiane à 39,5 ans et le mode à 28 ans.

x

x x

III - LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES

1. Unité juridique, diversité concrète.
2. Vers un combinatoire des fonctions transport.
3. Compte propre, compte d'autrui.
4. Conditions de l'offre de capacité de transport public.
5. Les modalités de constitution de pôles d'offre de transport.
 - a) La mise en service et la maintenance d'un parc de véhicules fiables et rapides.
 - b) La mise en place de régularité dans l'exploitation.
 - c) La constitution d'un rôle d'organisateur de transport.
6. La division sociale du travail entre les entreprises de transport.
7. La division sociale du travail et les conditions de mobilisation de la main d'oeuvre.
8. La division sociale du travail entre les entreprises et la différenciation des conditions de travail des conducteurs.

MONOGRAPHIES

- I - Grandes entreprises
- II - Moyennes et petites entreprises
- III - Entreprises artisanales

LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES

Le contenu de ce chapitre se fondant sur la connaissance du fonctionnement de quelques dizaines d'entreprises ne peut prétendre à l'exhaustivité. Néanmoins notre ambition est de montrer quelques unes des tendances pouvant émerger d'une diversité de statuts et de comportements qui ne peuvent sans contresens s'unifier strictement dans une logique économique donnée à priori.

1. Unité juridique, diversité concrète.

Font partie du transport public de marchandises, toute une série d'entreprises qui, de fait, ont des activités fort diverses. Tel qui aura pour unique activité de faire du transbordement de marchandises d'un bateau aux entrepôts du port, tel autre qui sera spécialisé dans les transports spéciaux de transfert d'unité de production seront transporteurs formellement au même titre que telles ou telles entreprises spécialisées dans le transport frigorifique, dans la distribution de colis de messagerie, dans le transport de produits chimiques liquides, lesquelles pourront mettre en oeuvre des flottes des réseaux et des capacités de stockage importantes, ou encore que tel ou tel artisan ne disposant que d'un ou de quelques véhicules pour lesquels il trouvera du travail par diverses "astuces".

Unité juridique qui elle-même se dilue dans les exceptions aux règles définissant le transport public : notamment la location exclusive permettant de faire du transport pour compte propre avec du matériel et des hommes du transport public. Traçant ainsi sur la démarcation entre ces deux unités juridiques (transport public, transport pour compte propre) la ligne de flou donnant à la fonction transport l'allure d'une activité extrêmement diversifiée et spécialisée en autant d'unités réelles que de besoins, ou plutôt en autant d'unités diversifiées que de montages juridico-économiques favorables à telle ou telles conjonctures de mise en oeuvre d'échanges rentables.

.../...

Ce fouilli juridique qui peut paraitre contraignant offre en fait une grande souplesse (malgré sa complexité) d'adaptation des moyens existants aux besoins particuliers de multiples chargeurs éparpillés. De sorte que la fonction transport ou le métier de transporteur requièrent la spécialisation non seulement technique pour la réalisation des transports (réseau de communication, moyens d'entreposage, de manutention et de roulage), mais aussi juridique et administrative pour leur organisation afin de mettre en conformité les montages pratiques et les lois ou règles qui régissent le transport de marchandises et l'échange.

2. Vers un combinatoire des fonctions transport

Formellement les industriels et commerçants peuvent organiser (ou faire organiser), réaliser (ou faire réaliser), leurs transports de multiples manières

<u>FONCTIONS</u>	<u>TRANSPORTS PUBLICS</u>		<u>TRANSPORTS PRIVES</u> (ou pour compte propre)
organisateur de transport	{ - groupage / dégroupage éclatement - Affrètement - Transit - stockage/entreposage	1	groupage/dégroupage éclatement
		2	
		3	
		4	Stockage/entreposage
Transporteur	- parc de véhicules ou capacité de roulage	5	Parc de véhicules ou capacité de roulage

Ils peuvent réaliser directement les fonctions 1, 4 et 5 et monter une officine pour réaliser 2 et 3, mais ils peuvent aussi sous-traiter l'ensemble ou encore réaliser 1 et 4 en direct avec les moyens (fonction 5) d'un transporteur public leur louant les véhicules et le personnel.

En ce qui concerne les transporteurs publics, ils peuvent soit assurer d'une à toutes les fonctions d'organisateur avec la fonction de roulage (5), soit n'assurer que celle-là. Les auxiliaires eux, peuvent se contenter d'assurer d'une à quatre fonctions d'organisateur de transport avec ou sans la fonction de roulage.

.../...

Ce modèle a l'avantage de montrer que les fonctions d'organisateur de transport sont fondées sur l'existence et la mise en oeuvre de réseaux de communication d'information et de réseaux d'entreposage-répartition des marchandises tandis que la fonction de roulage n'implique que la mise à disposition de moyens de transport. Les entreprises spécialisées dans la première fonction vendent des moyens d'organisation des échanges concrets (et du travail de manutention pour la répartition), les entreprises spécialisées dans le roulage vendent des capacités transport et des tonnes-kilomètres.

Si ce modèle montre la dépendance formelle de la fonction de roulage à celle d'organisateur et du transport public par rapport aux chargeurs privés, il ne peut rendre compte d'une réalité qui ne s'emploie qu'à brouiller les cartes d'une logique où les déterminismes se lieraient au fil des réseaux formels de dépendance. En effet l'observation apprend que les formes réelles (qui sont en quelque sorte les résultantes de cette combinatoire formelle), sont en grande partie déterminées par un ensemble de réalités économiques et sociales qui ne se réduisent pas à ce schéma formel.

3. Compte propre, compte d'autrui.

Si l'on conçoit facilement qu'une fromagerie industrielle gère un parc de camions important assurant le ramassage du lait dans les exploitations, que de ce fait habituée à traiter les problèmes d'organisation des tournées et d'entretien d'un parc, elle conçoive les liaisons entre la production et la distribution de ses produits sur le même mode, on comprend tout aussi bien que tel ou tel industriel centré sur ses problèmes de production utilise le matériel et les conducteurs d'un transporteur public pour assurer ses transports internes afin d'éviter d'avoir à gérer et entretenir un parc d'une part, afin de faire absorber des surcroûts de travail (en durée) pour les périodes de pointes de production au personnel du transporteur (sa chaîne de production "tournant à un rythme plus fort"), d'autre part.

Les relations entre ces deux modalités du transport routier sont assez complexes. Il est en effet extrêmement difficile de déterminer une logique univoque dans le choix du compte propre et du compte d'autrui. Si comme le montrent les auteurs d'un rapport * sur le sujet, le choix du compte propre

.../...

* "Le transport routier pour compte propre". GETRAM, 1977.

"est plus fréquent (mais pas général) dans les relations entre leur entreprise de production et les entreprises utilisatrices de ses productions" (problème de réduction des stocks en bout de chaîne de production et début de chaîne d'utilisation), ils soulignent "le choix préférentiel du compte d'autrui dans tous les cas où il peut assurer un service équivalent (qualitativement) au compte propre". Si par ailleurs la location exclusive ou successive (qui est l'activité qui a le plus fort taux de croissance dans le transport public) assure dans une certaine mesure la qualité de service requise à moindre coût d'immobilisation, car elle permet à un industriel (ou commerçant) d'inclure dans le contrat un cahier des charges spécifiant les conditions du transport qu'il organisera lui-même (le loueur "prêtant" ses véhicules et ses conducteurs à charge pour lui de "les entretenir") ; si comme le montre cette enquête *, les unités de production et de commercialisation ont une certaine autonomie dans l'organisation de leurs transports ; on comprend qu'en fonction des possibilités qu'offre leur localisation et en fonction de leurs relations avec les diverses unités polarisant leurs échanges, les industriels fassent appel aux transporteurs publics ou réalisent eux-mêmes leurs transports ou plus fréquemment encore se servent de toutes les modalités de transport possibles.

Néanmoins le pragmatisme qui semble régir le choix de la modalité de transport par route est en partie une apparence dans la mesure où les chiffres montrent quelques unes des tendances qui le modulent : plus la distance du transport est longue, plus les véhicules ont une taille importante et plus les entreprises sont grandes, plus le transport pour compte d'autrui a de poids par rapport au compte propre **.

Par ailleurs, si la spécificité de la demande de tel ou tel industriel en matière de transport implique qu'il la contrôle, son choix entre compte propre et compte d'autrui dépend largement des disponibilités de ce dernier et de sa capacité à mobiliser, aux conditions techniques du chargeur, du matériel et de la main d'oeuvre. Or la stabilisation de la croissance des tonnages à transporter ne se traduit pas par une stagnation des trafics mais par une

* *Le transport routier de marchandises pour compte propre*, GETRAM, 1977/...

** Cf. Opus cité. GETRAM, et la comparaison des trafics compte propre et compte d'autrui dans la partie de ce rapport : quelques ordres de grandeur.

plus grande disponibilité de capacités de transport, laquelle offre aux chargeurs la possibilité d'avoir recours aux transports publics notamment sous forme de la location.

Ainsi, les relations entre les évolutions réciproques du compte propre et du compte d'autrui ne peuvent se comprendre qu'en termes d'organisation concrète de la division du travail entre chargeurs et transporteurs. Dans cette division du travail, il est bien évident que les transporteurs sont en position de dépendance plus ou moins forte sinon de sous-traitants occasionnels ou réguliers des chargeurs. Ils ne peuvent se positionner par rapport aux chargeurs qu'en offrant une capacité de transport suffisamment large et diversifiée (dans ses spécialités) pour que les chargeurs fassent appel à eux.

4. Conditions de l'offre de capacité de transport public.

Formellement donc le transport pour compte d'autrui apparaît sous différents angles ou diverses modalités (à énumérer) comme un sous-traitant global. Mais il convient d'entrée de jeu de distinguer plusieurs niveaux.

En effet une grande entreprise de location peut apparaître dans ses relations avec quelques grands chargeurs comme une quasi entreprise d'intérieur dans la fourniture de main d'oeuvre et une entreprise de leasing pour la fourniture du matériel. Elle a pour seule fonction de régler les rapports sociaux avec la main d'oeuvre dont les travaux sont organisés par le chargeur et d'entretenir les véhicules qu'elle fournit. Sous-traitant oui, mais en terme de gestionnaire de moyens de production évitant des immobilisations aux entreprises des chargeurs et évitant d'avoir à embaucher de la main d'oeuvre aux mêmes conditions que le personnel intégré au processus de production qu'elle réalise (Cf. interview d'un chef d'entreprise de location - annexe au rapport conditions de travail, ONSER, 1975, où celui-ci explique que son seul problème est d'avoir des chauffeurs qui se conforment aux desiderata du chargeur et un volant de chauffeurs et de camions suffisant pour gérer les aléas afin d'offrir aux chargeurs un service en continu pour certaines de ses activités, l'entreprise "C" se trouve dans les mêmes conditions).

Par contre de grandes entreprises (Cf. Entreprises A, B) de transports peuvent mettre à disposition de grands chargeurs un réseau de liaisons et de lieux de stockage/répartition des marchandises gérant à la fois les stocks à

commercialiser, les livraisons et éventuellement les approvisionnements des chargeurs, soit en direct pour la gestion des stocks et des livraisons, soit en organisateurs de transport lorsqu'ils sous-traitent à d'autres transporteurs qu'ils affrètent pour un certain nombre de rotations qu'ils gèrent. Par ailleurs ils groupent et éclatent (grâce à l'existence de leur réseau) de multiples envois de chargeurs diversifiés à qui ils peuvent, non pas au coup par coup, mais de façon régulière, assurer des délais de réalisation de transports même de petits lots. Comme affrêteurs, ces entreprises jouent par rapport aux transporteurs un rôle de courroie de transmission entre les chargeurs diversifiés et transporteurs. Elles se donnent les moyens "de stocker" les informations relatives aux besoins de transport de multiples agents économiques.

Néanmoins ces entreprises et les affrêteurs en général, ne peuvent stocker dans l'état actuel des choses, toutes les informations relatives aux besoins de transport potentiel dans la mesure où un certain nombre de chargeurs traitent en direct leurs transports avec les entreprises locales ou celles qui sont situées aux destinations ou sur le parcours de leurs relations les plus fréquentes (Cf. Entreprise G).

Ainsi il existe toute une série de conditions spécifiques donnant à de multiples transporteurs l'occasion de mettre en valeur directement leurs capacités de transport. Enumérer l'ensemble des conditions particulières serait impossible et probablement fastidieux. Pourtant elles semblent pouvoir se résumer dans l'idée qu'il existe des segments de marchés spécialisés et localisés qui donnent à des transporteurs (moyens, petits ou artisanaux) la possibilité non seulement de travailler mais de se placer en situation "forte" (parfois hégémonique) sur certaines liaisons (Cf. entreprise I), certains produits (cf. entreprise H), certaines productions (Cf. Entreprise F) ou encore de se placer en position de capacité transport dominante ou complémentaire dans certaines conjonctures économiques locales (cf. Entreprises D et E).

D'une manière générale d'ailleurs, à l'exception des cas où il s'agit de sous-traitants absolus d'autres transporteurs (cas extrêmes des tractionnaires, des chauffeurs en association-participation, cf. cas d'entreprises K et L ou encore de petits transporteurs entièrement affrétés par "les collègues"), la plupart des entreprises de transport qui tiennent le coup (le temps) ont au

.../...

moins un marché propre (aussi réduit soit-il, cf. artisan J), c'est-à-dire une activité en direct (que ce soit un contrat explicite - location ou transport - ou un contrat moral), pour le reste elles ont le plus souvent une partie de leurs activités en dépendance des affrêteurs (au mieux des correspondants réguliers, au pire des correspondants occasionnels et les B.R.F. *).

5. Les modalités de constitution de pôles d'offre de transport.

La partie précédente anticipe largement sur celle-ci dans la mesure où elle résume les multiples conditions de l'articulation entre transports publics et chargeurs. Néanmoins les entreprises mettent en oeuvre (chacune en particulier) une stratégie donnée pour se placer sur les marchés, ou segments de marchés, qui déterminent leurs possibilités de renforcement ou leur fragilité relative.

Tous les transporteurs routiers mettent en avant les qualités de souplesse et de rapidité dans l'exécution, qu'offrent leurs techniques. Qualités indéniables, dans un système économique où la vitesse de rotation (donc de réalisation) du capital marchandises joue un rôle important dans la reproduction élargie du capital investit d'une part dans un système où l'élargissement des échanges à l'échelle nationale et internationale est la condition même de sa survie.

Néanmoins ces qualités ne peuvent être valorisées qu'à certaines conditions parmi lesquelles la fiabilité joue un rôle essentiel. Les moyens d'offrir cette fiabilité sont de plusieurs ordres et les entreprises les utilisent tous, ou pour partie, en fonction de leurs capacités et de leur puissance propre.

.../...

* Non pas que le travail occasionnel avec des affrêteurs ou régulier avec les B.R.F. soit forcément du mauvais "boulot" mais les opportunités sont d'autant plus fréquemment "bonnes" que le transporteur est plus mal placé dans l'ordre des priorités des correspondants habituels ou occasionnels, sans parler des périodes de baisse de trafic.

Sans que l'on puisse toujours en avoir l'explication, la plupart des transporteurs invoquent l'idée de "qualité de service" pour définir la logique de leur politique d'exploitation ou de leur politique commerciale. "Qualité de service" d'ailleurs opposée à l'idée que certains ne se positionnent sur le marché qu'en "cassant les prix" ou encore que les autres "ne savent rien de leurs coûts", ce qui expliquerait la fragilité de la cohorte d'entreprises qui végètent, disparaissent et renaissent chroniquement. En fait, cette idée de "qualité de service" exprime davantage la réalité de multiples montages particuliers propres à chaque rotation exécutée pour le compte d'un tiers que celle d'une banalisation de la qualité par un traitement uniformisé des transports à effectuer.

Pourtant pour être "présent à la demande" caractérisée par sa diversité faisant de chaque transport un cas particulier, l'entreprise doit trouver des moyens de réaliser des régularités évitant un éparpillement tel que la gestion de plus d'un camion ne devienne un casse tête et n'entraîne des coûts exorbitants. Il faut donc trouver le moyen de réaliser des économies d'échelles. Pour cela il existe trois stratégies utilisées individuellement ou ensemble :

- a - la mise en service et la maintenance d'un parc de véhicules fiables et rapides. Cela permet d'assurer la régularité temporelle (c'est-à-dire sans creux dus à des aléas mécaniques) des transports ou de la réponse aux demandes. Toutes les grandes entreprises ont une politique de renouvellement et de maintenance du matériel faite d'accords avec les constructeurs (très souvent l'entreprise a une filiale concessionnaire d'un constructeur assurant des prix sur le matériel et les pièces) et de gestion sévère des stocks de pièces de rechange liée à l'organisation d'un entretien préventif (fréquence des interventions des mécaniciens sur les véhicules). Ces politiques diverses dans leurs modalités permettent de réduire les coûts des moyens matériels de production *. L'entreprise A est dans ce cas, mais fait plus intéressant, des entreprises moyennes ou petites axent leur articulation au marché sur cette seule politique, considérant que la fiabilité du

.../...

* Elles sont abondamment décrites dans les revues de la profession.

matériel est leur meilleure garantie de durée, par suite elles n'ont pas besoin de faire de prospection, puisqu'on sait qu'elles existent, durent, donc on peut compter sur elles (cf. Entreprise G). De même l'entreprise D assure son marché le plus rentable (viande en frigorifique) en changeant très souvent le matériel affecté à ces transports, le matériel ainsi remplacé servant ensuite aux marchés moins rentables. Les entreprises E et H ont aussi des comportements de principe (en fait ça pose des problèmes) axés sur le changement rapide du matériel.

- b - La mise en place de régularité dans l'exploitation. La recherche de régularité dans l'exploitation est commune à l'ensemble des transporteurs. Outre le traitement sous contrat d'un certain nombre de transports (presque tous les cas d'entreprise;*) certaines entreprises constituent des moyens propres de régularité. Elles étayent leur position par rapport à l'offre de transport en créant des réseaux d'établissements jouant le rôle de gares de triage des flux, et/ou en créant des lignes régulières. Cela permet de réaliser des économies d'échelles importantes par la rationalisation des opérations successives en améliorant la productivité du travail propre à chacune des opérations. Par ailleurs cela permet d'absorber facilement les flux de transport supplémentaires même s'ils sont constitués de multiples Petits lots. Les entreprises A et B sont typiques à ce propos, mais l'entreprise H, l'entreprise I, l'entreprise F (pour ses parties lignes) et l'entreprise E (quoique sous-traitant dans ce cas) basent tout ou partie de leur exploitation sur la constitution de réseaux ou de lignes. Enfin l'existence de succursales ou agences permet à l'entreprise d'exister dans plusieurs lieux où se développent les relations multiples entre offre et demande de transport, donc d'être présent à des demandes qui peuvent l'intéresser (frêt de retour, opportunités de nouvelles régularités...).

.../...

* L'entreprise G est exemplaire dans ce cas. Nous avons eu l'occasion d'avoir un entretien (trop décousu malheureusement) avec un chef de petite entreprise (20 véhicules) qui avait passé tous ses véhicules/chauffeurs sous contrat déclarant : "dans le transport public il n'y a plus moyen d'avoir des clients en direct, tout est tenu par les affrêteurs, alors j'ai trouvé qu'il valait mieux prendre des contrats de location exclusive comme ça le travail est assuré, je n'ai plus qu'à m'occuper des camions", ou encore "il n'y a plus moyen de gagner de l'argent en transport public, j'ai fait ça 15 ans, maintenant c'est : tout pour les affrêteurs ! Les prix sont déjà tirés, si vous en donnez à l'affrêteur, c'est plus possible...".

c - La constitution d'un rôle d'organisateur de transport où les fonctions d'auxiliaire constituent la pierre de touche du renforcement d'une entreprise et la meilleure carte dans sa stratégie. Formellement, toutes les entreprises peuvent être affrêteurs de collègues notamment pour écrêter les pointes des marchés sur lesquels elles ont un contrat de transport. Elles sont donc extrêmement nombreuses à pratiquer à un moment ou un autre de leur durée d'activité : la sous-traitance. Mais l'affrètement comme fonction spécifique d'auxiliaire donne à la sous-traitance dans la profession une ampleur qui dépasse les circonstances occasionnelles. La fonction d'affrêteur s'articule sur un marché des demandes de transport et a pour rôle de trouver des capacités transport pour les réaliser, prenant à sa charge la responsabilité du transport exécuté. Présent sur le marché des flux de transport à réaliser, l'affrêteur a bien sûr une position dominante par rapport aux simples transporteurs qui, pour partie ou totalité de leur capacité, doivent passer par lui pour "faire travailler leurs moyens de production". Il existe d'ailleurs de multiples niveaux où se pratique l'affrètement, du courtier isolé à la bourse du frêt (BRF ou grands affrêteurs). Pourtant la fonction d'organisateur de transports ne se borne pas à l'affrètement, bien souvent même elle est liée à d'autres fonctions d'auxiliaires, comme le groupage, la manutention, le transit... Les fonctions d'auxiliaires assurent une assise aux entreprises de transport qui les exercent. Assise par rapport aux chargeurs : ils offrent tous les "services" transports dont ils peuvent avoir besoin, assise par rapport aux transporteurs à qui ils offrent du travail et assise par rapport à leur capacité propre de roulage qu'ils peuvent rentabiliser au mieux des opportunités. Les entreprises A, B, C et les entreprises F et I constituent des exemples différenciés sur le plan de l'organisation des transports.

Ces trois éléments constitutifs des stratégies différentes des entreprises les définissent comme pôles d'offre de transports différenciés. Mais la mise en oeuvre de ces différentes modalités d'exploitation est fonction des moyens propres et de l'articulation des entreprises aux différentes formes de la demande de transport. Elle induit assez largement leur position dans la division sociale du travail à l'intérieur du secteur ou dans l'offre générale de transport. Cette position est plus ou moins assurée à moyen et long termes selon que l'articulation à la demande de transport est plus ou moins spécialisée techniquement ou socialement.

Ainsi la plupart des entreprises observées mettent en jeu une stratégie fondée sur au moins deux éléments de maîtrise de la demande, fiabilité du matériel et constitution de réseaux (au moins contrats), mais ces éléments favorisant l'autonomie (même partielle) de l'entreprise par rapport aux commissionnaires de transport ne se réduisent pas à un déterminisme technologique. On peut même avancer que les modes d'insertion des entreprises dans des tissus socio-économiques particuliers constituent la source même de leur autonomie relative (1) et de leur renforcement éventuel (2) (par la mise en place de moyens technologiques et organisationnels).

Néanmoins si le renforcement des positions des entreprises passe par leur capacité à mettre en place des moyens technologiques et organisationnels afin de dépasser le statut d'entreprises de roulage axées sur un segment de marché particulier ou ancrées dans une conjoncture locale particulière, il faut bien constater que malgré leur lenteur à s'inscrire dans la pratique (notamment dans leurs effets de redistribution des rôles impartis à chacun), les technologies nouvelles, tel que le traitement de l'information, induisent à terme une transformation des réseaux d'information et de relation habituels en les banalisant. Ainsi les entreprises qui les maîtrisent ou s'y positionnent, s'assurent une dominance réelle sur une partie importante des activités des entreprises du secteur positionnées sur des segments de marchés spécifiques. En effet d'une manière ou d'une autre les entreprises analysées dépendent pour une partie de leur activité des collègues commissionnaires. Cette dépendance tend logiquement à se resserrer dès qu'un "contrat" fait défaut. Or de nombreuses entreprises (D, E et G et les artisans dans nos monographies) sont fragilisées du fait même que leur insertion dans le milieu socio-économique local commande toute l'autonomie de leur position. Donc en cas de pépin (de localisation d'industries, faillites, récessions...) elles doivent se retourner vers les collègues plus puissants (par rapport auxquels elle peuvent déjà avoir un statut de capacité complémentaire : cas de l'entreprise D).

Par contre, des entreprises comme F ou H ont des positions beaucoup plus fortes du fait même qu'elles travaillent pour des professions qui dominent certaines formes d'échanges du fait même de l'opacité des marchés qu'elles contrôlent. Dans une certaine mesure, leur position est renforcée par leur

.../...

(1) Cf. Entreprises D, E, G, H, I mais aussi J (constitution de l'entreprise)

(2) Cf. Entreprises F, G, H, I.

spécialisation, car même en cas de réorganisation des marchés et de transformation des rapports sociaux entre expéditeurs ou marayeurs et mandataires, courtiers ou acheteurs des grosses unités de distribution (qui viendrait de ces dernières), ils garderaient une prééminence technique et organisationnelle dans la réalisation des opérations de départ de la commercialisation. En effet, ils regroupent de fait les marchandises de producteurs éparpillés et les transformations importantes (jusqu'à maintenant elles n'ont pas affecté la chaîne des opérations de départ, ni transformé fondamentalement le rôle économique du milieu social qui domine la commercialisation de la production, sinon les conditions de l'échange avec ceux qui dominent les réseaux de distribution) que pourraient subir l'ensemble de la chaîne de commercialisation ne sont concevables qu'à condition que les producteurs contrôlent entièrement les conditions de la commercialisation de leur production, ce qui leur donnerait probablement trop de poids face aux mandataires et acheteurs qui contrôlent les chaînes de la distribution ! (Cf. Entreprise F).

Enfin la coopérative (I) et l'entreprise F se positionnent sur le marché du fret en jouant elles-mêmes le rôle d'affrêteur ce qui renforce leurs chances de développement ultérieur, notamment sur le plan de l'amélioration des conditions de leur spécialisation.

6. La division sociale du travail entre les entreprises de transport.

Les conditions de la division sociale du travail entre les entreprises de transport routier sont largement déterminées par les conditions de la demande de transport et les modes d'articulation de l'offre de transport à la diversité de cette demande. Ainsi l'on peut voir que dans une certaine mesure il existe des conditions sociales de partage des segments de marché (ou de segments de la demande) entre entreprises. Partage lié aux formes de leur spécialisation réciproque. Néanmoins en dépit de ce partage réel impliquant une certaine marge d'autonomie pour certaines entreprises, il existe aussi des réseaux de dépendance entre les entreprises de transport qui définissent non plus un partage des marchés mais une division des fonctions au sein du secteur. Cette division se définit en terme d'inclusion dans le cas extrême de la sous-traitance directe et complète (cf. Les tractionnaires comme Maurice D ou les affrétés en général qui ne dépendent que d'un affrêteur), mais elle se

.../...

définit aussi en terme de dominance, au sens où par leurs moyens les organisateurs de transport peuvent se trouver en situation de monopole sur un marché et interdire quasiment tout traitement des transports en direct (cas de l'entreprise F) et au sens ou plus généralement, ils sont en mesure de transformer les conditions du partage du marché. En effet à partir du moment où les Commissionnaires sont en mesure d'appliquer des techniques banalisant les spécificités liés à certaines relations ou à l'échange de certains produits (les exemples de la messagerie ou de la composition de charges complètes à partir de petits lots regroupés et distribués vers une destination sont significatifs à cet égard), à partir du moment où ils sont en mesure d'exécuter pour le compte des chargeurs le stockage et la distribution vers les unités de Production ou de distribution clientes, ils se mettent en position d'accroître leur contrôle sur les flux. Ainsi les entreprises moyennes ou petites voient leurs conditions d'articulation en direct aux chargeurs se transformer sous la forme d'une dépendance accrue dans la mesure où elles ne peuvent se positionner par rapport à eux qu'en accroissant la spécificité du travail qu'elles exécutent. Les conséquences sont de deux ordres : elles doivent hyper-spécialiser le matériel et la fréquence de son renouvellement (cf. Entreprise D), corrélativement (le plus souvent) elles doivent maintenir un rythme et une durée de travail importante pour les chauffeurs afin de répondre aux exigences permettant de garder ces quelques marchés en direct. Dans le même temps et aux mêmes conditions, ils doivent faire appel aux affrêteurs. Ils cherchent d'ailleurs à trouver auprès d'eux les mêmes conditions de régularité de travail qu'avec les chargeurs extérieurs au milieu, ce qui se traduit par des relations d'inclusion qui néanmoins ne se traduisent que rarement par l'intégration directe des petites entreprises (par les grosses). La tendance est plutôt de laisser aux petites entreprises les risques de l'exploitation même si les termes des contrats moraux ou explicites indiquent les modalités de l'association aux grosses entreprises comme porteur privilégié, leur enlevant de fait toute autonomie pour la partie de leur capacité mise en sous-traitance.

7. La division sociale du travail et les conditions de mobilisation de la main-d'oeuvre

Décrivant quelques unes des lignes de force de la division sociale du travail entre les entreprises, il a été nécessaire de se référer aux conditions de constitution des pôles d'offre de transport et plus particulièrement aux conditions d'articulation des entreprises aux différentes formes de la demande de transport.

A ce propos, il a été rappelé que les chargeurs avaient la possibilité de mettre en oeuvre tout ou partie de l'organisation et de l'exécution de leurs transports ; qu'ils le faisaient d'autant plus volontiers qu'il s'agissait "des relations entre l'entreprise de production et les entreprises utilisatrices de ces productions" mais en même temps qu'ils avaient d'autant plus tendance à faire appel au compte d'autrui que celui-ci était en mesure d'offrir la même "qualité de service".

Or si la stabilisation de la croissance des volumes à transporter n'entraîne pas ipso facto celle des flux (multiplication des échanges), elle transforme les modalités de développement des transports routiers. Ainsi les transporteurs publics ont nettement accru, ces dernières années, leur production en développant les transports en location exclusive ou en location successive et les transports de longue distance. Par ailleurs les entreprises de transport public ont dû, et doivent encore, améliorer leur disponibilité par rapport à la demande en étendant leurs compétences (groupage, stockage, gestion des flux) ou en se spécialisant comme prestataires de service proches des demandes particulières de transport (les uns pour garder un minimum d'autonomie par rapport aux affrêteurs en conservant des marchés propres, les autres pour étendre leur capacité de contrôle sur une quantité plus large de catégories de flux). De ce fait, les transporteurs publics ont valorisé les avantages de leur forme de production en accroissant et en spécifiant leur offre de "qualité de service identique" à celle du transport organisé et exécuté par les chargeurs eux-mêmes. Dans une certaine mesure, les conditions du développement du transport pour compte d'autrui étant la disponibilité à la demande, cette dernière réclamant la mise en oeuvre de "qualités de service" spécifiques, on peut conclure provisoirement, que la dépendance aux exigences des chargeurs s'est renforcée et aura tendance à s'accroître. Néanmoins cela ne répond pas complètement à la question de savoir quelles sont les conditions de partage entre compte propre et compte d'autrui?

Si les chargeurs font preuve d'un certain pragmatisme dans le choix des modalités d'organisation et d'exécution de leurs transports il n'en reste pas moins que les considérations de coût, compte-tenu de la spécificité de la qualité de service exigée, sont déterminantes.

Autrement dit, si le compte d'autrui a l'avantage sur le compte propre lorsqu'il offre la qualité de service identique, inversement le compte propre n'a-t-il pas l'avantage sur le compte d'autrui dès que les conditions de coût de production d'une qualité de service donnée sont équivalentes à celles du compte d'autrui ? Pour illustrer cette idée, il convient de se demander pourquoi la commission Guillaumat pose-t-elle avec tant d'insistance la question du contrôle des aides financières faites aux coopératives agricoles ? Lesquelles profiteraient de ces conditions avantageuses pour se constituer un parc et une capacité propre de transport extrêmement importante. Cette question souligne que dans l'exécution des transports, les coopératives jouissent ainsi de deux avantages cumulatifs : Coût de constitution-renouvellement du parc avantageux, coût de main d'oeuvre relativement faible (et identique à celle que trouvent les transporteurs publics) dans la mesure où celle-ci est une main d'oeuvre rurale ou semi-rurale, prise à la même réserve que celle où puisent assez largement les transporteurs routiers. Cet exemple n'est pas unique, mais particulièrement significatif, des conditions du choix entre compte propre et compte d'autrui : il ne s'agit pas d'une concurrence entre entreprises ayant la même activité mais d'une concurrence entre la capacité relative qu'ont les entreprises de production ou de commercialisation de la production et les entreprises de transport à mobiliser au moindre coût la main d'oeuvre affectée à ce qu'on appelle improprement le service transport.

Cette main d'oeuvre * est chargée d'exécuter son travail dans des conditions temporelles anormales (décalage constant entre les rythmes d'activité productive, en gros 8 à 19 heures, et ceux des conducteurs se situant plutôt pour une partie importante -les déplacements- avant ou après les premiers) qui pourraient donner droit à une qualification qui lui est refusée, au même titre qu'elle l'est aux ouvriers - paysans de la métallurgie souvent O.S. Tous les savoir-faires sur lesquels repose leur adaptabilité au travail sont ainsi niés, de

.../...

* La main d'oeuvre des conducteurs classée parmi les B dans les statistiques officielles.

sorte que les conditions de vente de la force de travail sont ramenées au minimum. Celui que détermine le choix entre le chômage ou l'emploi aux conditions de sa rareté dans les zones rurales.

Si comme nous le pensons les conditions de mobilisation de la main d'oeuvre jouent un rôle important dans le partage entre l'organisation propre du service transport et l'appel à un prestataire de service, si au sein même du secteur des transports publics, les conditions de mise au travail de la main d'oeuvre jouent la même fonction dans la partition des rôles entre organisateurs de transports et ceux qui l'effectuent, il convient de se demander si la division technique et sociale du travail entre chargeurs et transporteurs d'une part, entre les diverses catégories d'entreprises de transport d'autre part, liée au développement du transport par route, ne se confond pas pour partie avec la fonction sociale implicite de la reproduction de multiples unités de production corrélative de la concentration industrielle : mobiliser et maintenir en dépendance les couches les plus larges de la population active, en adaptant les formes de la mobilisation de la force de travail aux conditions sociales et culturelles de sa production et de sa reproduction, fussent-elles "archaïques" (milieu rural) comparées aux formes "modernes" de sa gestion dans les agglomérations où une partie de la réserve de main d'oeuvre mobilisable est centrée ?

8. La division sociale du travail entre les entreprises et la différenciation de conditions de travail des conducteurs.

L'explication du développement du transport routier d'une part, celui de la concentration industrielle et de son corrolaire, la multiplication de la forme "petite entreprise" d'autre part, ne se réduit pas à l'élargissement des possibilités de mobilisation et d'exploitation de la main d'oeuvre, comme volonté explicite. Il n'en reste pas moins que tout se passe comme si l'évolution de la division du travail entre les entreprises, de même que leur évolution interne, se conjuguait avec les conditions de possibilité d'exploitation de la main-d'oeuvre de conduite selon les formes les plus traditionnelles, à savoir : une durée de travail importante.

.../...

Dans la partie rendant-compte des chiffres disponibles concernant le secteur on a pu constater que les transports publics de marchandises se situaient en première place parmi les secteurs où la durée d'exploitation de la force de travail est la plus longue. Cela montre qu'un certain nombre de secteurs (ou de parties de secteurs d'activité) se développent davantage (ou autant) en maintenant une forte pression sur la main d'oeuvre ouvrière qu'en procédant à des investissements productifs importants, que de ce fait une large proportion de la classe ouvrière connaît des conditions temporelles de travail qui excèdent les limites imposées par les lois en la matière. Cela introduit aussi l'idée que les conditions sociales actuelles imposent (pour acquérir un niveau de revenu suffisant) à une large proportion des ouvriers, d'effectuer des durées de travail importantes. Par rapport à cette population, les conducteurs routiers sont dans le peloton de tête.

Dans une certaine mesure le secteur du transport routier vit et se développe en exploitant cette opportunité, des conditions sociales globales de vente de la force de travail, notamment celle qui est considérée comme non qualifiée parce qu'elle n'a pas pu renforcer son apprentissage social du travail (agricole ou dans la petite production cf. Partie chiffrée (II)) par un "apprentissage scolaire". La population des conducteurs est dans ce cas.

Apporter la preuve de la validité de ces quelques assertions consiste à montrer :

- que les durées de travail sont effectivement longues,
- que la qualification socialement admise (c'est-à-dire scolaire) est d'autant plus faible qu'il s'agit d'une population jeune d'une part (donc à priori elle a peu d'expérience professionnelle), d'une population dont la scolarisation est courte (fonction des obligations légales) et la formation professionnelle peu valorisée (conditions d'emplois liées à cette scolarisation).
- que la division du travail entre les entreprises tend à maintenir la forte pression sur les conditions temporelles de travail.

Les éléments de preuve des deux premières conditions sont apportées dans la partie chiffrée du rapport, pour la troisième les données recueillies pour élaborer les monographies d'entreprise apportent des éléments de preuve.

.../...

L'observation permet de constater qu'il existe des différences tendancielles entre les divers postes de travail, que les durées de travail sont d'autant plus longues que les trajets et la durée d'astreinte du travail sont plus longs (Cf. partie chiffrée). Outre ces conditions "d'ordre technique" on peut constater que pour des postes de travail équivalents, la variabilité des durées est probablement liée aux conditions sociales locales de l'emploi et aux conditions sociales existant dans les entreprises. Pour ce qui concerne les conditions locales de l'emploi, on peut remarquer l'existence des différences de salaires importantes pour un même poste entre diverses régions (Cf. partie IV où les chauffeurs signalent des différences importantes entre la partie Est de la France et la partie Ouest et centre). Manquant de données chiffrées sur cette question, contentons-nous de marquer l'existence probable de ces différences régionales, liées à la composition différentielle de l'offre d'emploi régional notamment en ce qui concerne l'offre d'emplois industriels qui puise dans la réserve de main d'oeuvre que constituent les migrants ruraux *.

Concernant les conditions sociales existant dans les entreprises les monographies indiquent les linéaments de processus de différenciations des conditions de mise au travail de la main d'oeuvre des conducteurs.

Alors que les entreprises C, E et F, différentes par leur taille et leur articulation à la demande, sont relativement homogènes à la généralité dans le secteur quant aux conditions de travail qu'elles imposent aux conducteurs, les entreprises A et B illustrent les caractéristiques essentielles qui différencient les entreprises sur ce plan.

Dans les entreprises A et B existent des systèmes de fractionnement des trajets réguliers par un système de fractionnement des durées. Chaque poste concerné est organisé en fonction de l'application de la réglementation des durées en postes soumis à horaires fixes. Néanmoins dans ces deux entreprises, les conducteurs de longue distance continuant à travailler dans des conditions proches des conditions générales que l'on trouve dans les autres entreprises, on voit apparaître un phénomène de stagnation des effectifs concernés par le transport à la demande, celui-ci étant plus largement sous-traité lorsque son volume augmente. Autrement dit, dans tous les cas où le fractionnement est

.../...

* L'analyse de ces segments de l'offre d'emploi mériterait une grande attention et des efforts de recherches plus souvent mobilisés vers l'étude des offres concentrées.

possible (souvent lié à des rotations rentables par le volume transporté et géré du fait de sa régularité). Ces entreprises utilisent leurs moyens propres pour effectuer les transports, dans les autres cas, elles ont tendance à utiliser la sous-traitance. La raison en est simple : dans la mesure où la majorité du personnel se voit imposer une charge de travail contenue dans des limites horaires, la tendance des grands routiers est de revendiquer des conditions approchant celles-là. Tant qu'il s'agit de transports sur lesquels des économies d'échelles, par augmentation de la productivité, sont possibles (cf. Fractionnement), les grands routiers peuvent être traités dans des conditions approchant celles des autres conducteurs. Par contre, ces entreprises limitent le nombre de grands routiers du transport à la demande mieux traités * que ceux de la "concurrence" ou des "collègues", à qui il devient plus rentable de sous-traiter ces transports, plutôt que de les exécuter en accroissant les moyens propres de l'entreprise.

A l'inverse, l'entreprise F (par exemple) trouve avantage à constituer un parc propre car elle peut encore (vu les conditions sociales de la région) exploiter la main d'oeuvre dans des conditions similaires à celles que font les collègues alors qu'elle faisait, et fait encore largement appel à la sous-traitance pour effectuer les transports qu'elle organise.

Ainsi le jeu subtil des conditions sociales environnantes et des conditions sociales internes aux entreprises commande-t-il, en partie, la division sociale du travail entre les entreprises, en permettant aux entreprises les mieux placées de profiter des conditions avantageuses d'exploitation de la main d'oeuvre dans les entreprises sous-traitantes, au point même de les imposer à leur propres conducteurs lorsque la situation locale le permet.

Néanmoins la pression exercée par de nombreuses entreprises sur les conditions de travail de leurs conducteurs se desserre quelque peu, du fait de nombreux mouvements sociaux (cf. partie chiffrées) et de la résistance ou du freinage des conducteurs. Ainsi voit-on dans de nombreuses entreprises se transformer les conditions d'emploi par la mise en place de systèmes de forfait. Les conducteurs arrivent en effet à imposer que les salaires dans une même

.../...

* Cf. Problème de forfait plus loin.

même entreprise ne soient plus individualisés en fonction de la qualité des charges transportées (primes au chiffre d'affaire) ou entièrement en fonction du kilométrage effectué et de ses variations selon les périodes et la répartition du travail (primes kilométrique), mais qu'ils gardent un niveau moyen en fonction d'une norme de kilométrage mensuel (ou d'une charge de travail donnée). Ce forfait kilométrique mensuel négocié, permet aux conducteurs de contrôler l'intensité et la quantité de travail demandée pour le salaire de base, il constitue évidemment un enjeu de lutte, car il est périodiquement remis en cause par les directions en fonction des améliorations de productivités diverses qui permettraient d'intensifier le travail (cf. entreprises C et D). Inégalement respectée selon les postes (cf. entreprise D), cette règle de forfaitarisation permet d'exercer un certain contrôle ouvrier sur les rythmes de production et de limiter un peu la division entre les salariés. Néanmoins la plupart des forfaits cadrant le salaire de base sur un kilométrage moyen, ne fixent pas de limites explicites à la quantité maximale de travail exigée. Ils mettent en oeuvre des règles qui spécifient les quantités normales de travail pour la profession, normes spécifiques qui apparaissent comme des règles coutumières mais qui souvent excèdent les normes réglementaires même si parfois la mise en place de forfaits s'en inspire formellement *.

.../...

* Le salaire de base est établi selon un forfait de 1270 km/ semaine (soit 5080 km par mois) et 5 chargements/déchargements dans la semaine. On considère en effet que les ruptures de charges sont faites de beaucoup de "temps morts". La semaine comptabilisée en heures dans l'ancien système devient :

* Exemple de forfait pour les grands routiers (on peut voir aussi l'exemple de l'entreprise C et de l'entreprise D, et celui de Georges B.).

		h		KM	Heure conduite	Nb chargement/déchargement
Lundi	Conduite	8 h				
	chargement	4 h	Lundi	340	8	1
Mardi	déchargement	4 h				
	chargement	4 h	Mardi	350	9	2
	conduite	9 h				
Mercredi	conduite	9 h	Mercredi	370	9	
Jeudi	dechargement	4 h				
	chargement	4 h	Jeudi	370	9	2
	conduite	9 h				
vendredi	déchargement	4 h				
	chargement	4 h	Vendredi	370	9	2
	conduite	9 h				
samedi	déchargement	4 h	Samedi			1
		75 h.		1800	44 h	8
	Ancien système			Système forfaitarisé		

soit 530 kilomètres supplémentaires équivalents à 10 heures et 3 chargements supplémentaires. Le paiement sera le suivant :
 Forfait = 44 h légales + 10 h. supplémentaires + 3 primes de chargement.

Dans la mesure où l'existence de forfaits normalise quelque peu les charges de travail imposées, et limite les possibilités de division du personnel roulant, ils ont pour effet d'écrêter les durées de travail trop excessives que réclament certaines situations de transport. C'est pourquoi ce phénomène accentue probablement la pression à la sous-traitance notamment en multipliant les situations où celle-ci n'est pas seulement confiée à des entreprises ayant une main d'oeuvre "plus malléable" mais aussi à des travailleurs indépendants, artisans, tractionnaires, ou associés qui prennent sous leur propre responsabilité "la charge de travail qu'ils veulent", en principe, qui est nécessairement lourde en fait pour équilibrer leurs emprunts et leurs ressources compte-tenu de l'obligation de dégager un revenu suffisant pour vivre.

Autrement dit, même s'ils ne sont que marginaux pour les premiers, plus fréquents mais loin d'être généralisés, pour les seconds, les processus de mise en oeuvre du fractionnement des trajets et de forfaitarisation de la charge de travail pour un salaire de base donné, constituent les deux formes principales de la transformation des conditions de travail, que l'on rencontre habituellement dans la profession, concernant les conducteurs de longue distance (pour les autres conducteurs l'établissement d'horaires fixes est plus fréquent). Ces phénomènes élargissent le recours à la sous-traitance et renforcent les relations de dépendance entre les entreprises de transport bien placées et celles qui sont moins "autonomes", dépendance particulièrement manifeste pour les artisans qui finissent par ne faire que du travail "à façon" (toute la définition du travail étant faite par l'affrêteur). Rapports de dépendance qui ont tendance à se resserrer aussi avec les chargeurs dans les cas où les petites et moyennes entreprises travaillent en direct pour eux.

Ainsi la division du travail entre les entreprises des chargeurs et des affrêteurs d'une part, des artisans, des petites et moyennes entreprises. d'autre part, impulse aussi une division du travail entre les conducteurs au sens où elle répartit "le bon travail" et "le mauvais travail", ou les travaux plus ou moins faciles et rentables, en fonction des possibilités, plus ou moins larges, d'exploitation de la main d'oeuvre roulante notamment de longue distance.

x

x x

I - GRANDES ENTREPRISES

- A - Entreprise effectuant tous les types de transports, articulée sur un réseau d'établissements et d'agences, spécialisée dans la distribution et la gestion de stocks.
- B - Entreprise spécialisée dans la distribution, le stockage/destockage pour le compte de clients.
- C - Entreprise spécialisée dans les transports de longue distance pour le compte de grands chargeurs.

ENTREPRISE "A" (capacité : 1000 salariés environ,
dont 400 conducteurs)
(région ouest de la France)

Auxiliaire des transports et transporteur, l'entreprise peut effectuer toutes les activités transports, chacune se réalise sur un segment de marché donné et la spécialisation de l'entreprise tient à sa situation sur ces différents marchés. qui s'améliore grâce à l'existence d'un réseau d'agences (une vingtaine). La gamme de ses possibilités est la suivante :

- La messagerie au départ de 18 établissements, assurée selon des délais donnés.
- La distribution pour le compte de grosses sociétés, c'est à dire le dispatching de la marchandise. Le transporteur gère les commandes de la société pour les clients de celle ci, le contrat étant de livrer dans un délai donné les commandes effectuées.
- La spécialité du levage, manutention, le montage et le transport spécial d'objets qui sortent du code par leurs dimensions ou leur poids.
- activité nationale et internationale : groupage, transit et transport à la demande comme affrêteur et transporteur.
- activité de location.
- activité de déménageur.

Dans une ville comme V., toutes les activités sont exercées, dans les autres villes où il y a des établissements, elles ne s'exercent pas toutes mais en fonction des opportunités commerciales, locales et de l'histoire de l'entreprise sur place.

1. Demarrage et évolution

A l'origine, l'entreprise se fonde sur l'exploitation de carrières concédées aux propriétaires des véhicules lourds, puis à partir de 1954 environ, l'entreprise se développe en faisant de la messagerie régionale.

.../...

A l'époque deux garages (lun concerne la concession automobile, l'autre les poids lourds) appartiennent aux propriétaires de l'entreprise.

Au fur et à mesure du développement de l'entreprise de transport, l'activité annexe de concession automobile est transformée : changement de marque. A cette époque (dans les années 1960) les lignes de messagerie prennent de l'ampleur, notamment par l'absorption d'entreprises de messagerie dans un certain nombre de départements limitrophes et l'extension du réseau de dépôts (ou établissements). Dans le même temps, les relations avec les constructeurs sont établies sur le mode de la participation à des concessions de marques, ce qui permet des remises importantes en ce qui concerne le coût du matériel et des pièces. Plus tard (vers les années 1970) l'entreprise deviendra la tête de pont de la commercialisation de véhicules d'importation, en relation directe avec un constructeur, ne gardant qu'une petite succursale de concessionnaire pour les pièces détachées. Les véhicules importés seront testés et aménagés en tenant compte de l'expérimentation qu'en fait l'entreprise.

Actuellement l'entreprise maintient et améliore ses positions en développant son propre réseau de succursales et en s'articulant pour certaines relations sur réseau de correspondants fixes, avec qui elle a des accords bilatéraux.

Au sein même de l'entreprise les activités de distribution, gestion de stock, et la gestion/réalisation des commandes de distribution dans le cadre de la commercialisation des produits de certains clients, ainsi que les activités de messagerie se développent alors que les activités de transport à la demande se réduisent : "on offre au client un système de location". Chargés d'organiser les transports pour le compte de clients, l'entreprise tend de plus en plus à assurer la distribution et les relations inter-agences avec ses moyens propres en matériel et personnel, par contre elle réduit la part de transport à la demande exploitée selon les mêmes moyens au profit de sous traitance à des affrétés chargés de tirer les remorques de l'entreprise, pour certaines liaisons ou à qui les transports à la demande sont entièrement sous-traités ("les collègues" comme on dit des autres transporteurs, n'auraient ils qu'un véhicule !).

2. Activités actuelles et potentiel

Les activités de l'entreprise sont donc les suivantes : environ 80 % concerne la distribution, gestion - distribution des commandes pour le compte d'autrui et les relations inter-agences, et 20 % environ concerne le transport de longue distance à la demande (international ou national).

L'ensemble distribution-gestion de stocks se développe. Elle est parfois sous-traitée en ce qui concerne le roulage et la livraison-enlevage (notamment dans les zones excentrées ou isolées). L'ensemble transport à la demande semble stationner et être sous-traité lorsque le volume augmente. Environ 20 % du chiffre d'affaire correspondrait à la valeur de l'activité sous-traitée à des collègues ou à des tractionnaires pour ce que l'entreprise traite "en direct", il faudrait ajouter à cela une part plus importante liée à l'activité d'organisateur de transport/affrêteur.

L'entreprise comprend environ un millier de salariés dont plus de la moitié sont du personnel de quai, de bureau, d'entretien et d'encadrement. L'effectif des chauffeurs est d'environ 450.

3. les conditions de travail

L'ensemble des problèmes liés aux conditions de travail et aux salaires sont négociés périodiquement entre syndicats et direction.

Les salaires ont été mensualisés et des avantages sociaux (13ème mois, après plusieurs années d'ancienneté par exemple..) importants ont été obtenus à la suite de différents conflits sociaux, le contrôle syndical reste actif et l'application des divers avantages obtenus.

En ce qui concerne les horaires et les salaires, ils sont codifiés. Le travail est limité à 43 heures pour l'ensemble du personnel ouvrier, exceptés les conducteurs de longue distance faisant du transport à la demande. Les salaires sont supérieurs (10 % environ) à ceux de la convention collective des transports et distincts pour un même poste selon qu'il s'agit d'un travail de jour ou de nuit.

. Le travail des conducteurs.

Trois grandes catégories de postes de conducteurs existent dans l'entreprise.

3.1. Les chauffeurs-livreurs

dont l'horaire de travail est défini journallement (7 h à 18 h) dans les limites d'un travail hebdomadaire de 43 heures. Ils font des tournées fixes (la grande majorité des chauffeurs).

.../...

3.2. Les chauffeurs effectuant les liaisons inter-agences de jour ou de nuit selon les services.

Le travail est organisé de la manière suivante :

a - sur les lignes longues (inter-agences),

La ligne est fractionnée pour que les chauffeurs ne dépassent pas les temps impartis par la réglementation. Il existe donc un système de relais de chauffeurs dans la mesure où les lignes sont exploitées en deux fractions. Le système de relais est organisé de telle sorte que la ligne est exploitée par des chauffeurs localisés à mi-parcours.

Le travail est fractionné : un même chauffeur part de A à 23 h, arrive à B à 5 h du matin, se repose et dort dans des locaux appropriés, repart de B à 21 h et rentre à A. Il découche une journée sur deux.

b - sur les lignes courtes (inter-agences)

Les conducteurs effectuent un ou deux aller-retours par jour selon la distance et selon qu'ils participent ou non à la manutention.

Dans l'ensemble de ces cas les conducteurs travaillent entre 42 et 44 heures par semaine et ont un salaire majoré si la partie du travail qu'ils effectuent est réalisée de nuit.

3.3. Les transports de longue distance

Il s'agit des transports en location (de départ) pas de location exclusive et des transports à la demande sur le territoire national et International.

Le travail de la semaine s'effectue dans 9/10ème des cas du lundi matin au vendredi soir. Néanmoins dans certains cas les départs ont lieu le dimanche soir et donnent lieu à une récupération d'une demi-journée, parfois aussi le conducteur ne revient que le samedi matin. Le travail effectué nécessite une dépense de 60 heures de travail environ y compris les attentes et manutentions éventuelles.

Un système de paiement forfaitaire a été établi même lorsque le kilométrage lui est inférieur : le salaire de base des grands routiers est établi sur la base de 6000 kilomètres par mois. Une prime au kilomètre rétribue les kilométrages supplémentaires. Le forfait kilométrique limite donc les fluctuations de salaires qui pourraient être liées à l'attribution d'un "bon" ou d'un "mauvais" boulot.

L'entreprise offre donc à la clientèle une infrastructure d'entreposage-stockage - éclatement des marchandises et une capacité d'organisation des transports extrêmement large.

Dans le cadre de cette infrastructure matérielle et organisationnelle la spécialisation sur la messagerie et la gestion des livraisons pour des clientèles de gros chargeurs n'exclue pas l'organisation de transports à la demande. Néanmoins ces derniers sont en partie sous traités à des affrétés, de sorte que le service "grand transport" propre à l'entreprise ne se développe pas.

L'organisation interne de l'entreprise est extrêmement poussée en ce qui concerne la spécification et l'entretien du parc propre. Cette organisation poussée qui a pour but de contrôler les coûts de matériel est relayée par un système d'accords avec le constructeur qui fournit le matériel et les pièces de rechange par le biais de filiales concessionnaires de ce constructeur. Sur le plan de l'exploitation du matériel, les liaisons inter-agences permettent de maximiser l'utilisation du matériel.

Il convient de constater que l'ensemble des économies d'échelles ainsi réalisées sur les coûts du matériel et par l'utilisation poussée des matériels affectés à des rotations pouvant s'effectuer en continu sont corrélatives d'une rationalisation de l'organisation du travail facilitée par l'existence du réseau d'entrepôts. Le travail des conducteurs est traité sous forme d'organisation et de définition explicite de postes. Ainsi le travail des livreurs est pré-organisé en amont de leurs tournées, celui des "lignards" inter-agences l'est par le fractionnement, dans une certaine mesure la rentabilité des postes occupés par ces conducteurs n'implique pas qu'ils effectuent un sur-travail dépassant les conditions socialement admises. Par contre en ce qui concerne les routiers de longue distance effectuant les transports à la demande, la rentabilisation de leur poste implique elle, un sur-travail. Les conditions forfaitaires définissant leur revenu et la quantité de travail qu'ils peuvent effectuer limitent donc la part du sur-travail exigible. Pour cette raison probablement l'entreprise tend à "affrêter" d'autres conducteurs et à limiter la croissance de ces moyens propres pour le transport à la demande.

ENTREPRISE "B" - Messagerie, entreposage,
gestion des stocks.
(région Parisienne)

1. Capacité de l'entreprise

L'entreprise compte 250 salariés dont 100 chauffeurs, 100 ouvriers de qua (caristes, manoeuvres..) et une cinquantaine de gestionnaires, employés et agents de maitrise.

Equipée de 100 véhicules dont 50 % effectuent du transport en location exclusive et 50 % en transport public, l'entreprise fait de l'entreposage et de la gestion de stocks en plus du transport.

2. Activités de l'entreprise

L'activité de l'entreprise est organisée autour de la réalisation journalière d'enlevage et de livraison de messagerie dans la région du nord et la région parisienne.

Travaillant pour le compte d'industriels, soit par contrat, soit par "fidélité" (ou contrat moral), l'entreprise s'est spécialisée dans la gestion des stocks et la livraison de produits onéreux notamment de l'électronique : "chaque entreprise de transport vise un créneau particulier, je vise l'onéreux donc assez souvent des produits fragiles, le problème est d'éviter la casse.." "Nous avons et recherchons une clientèle industrielle, celle qui nous confie la gestion de ses stocks de produits finis à éclater dans les régions et celle chez qui nous passons systématiquement tous les jours pour ramasser les produits. Avec la première, nous sommes sous contrat, la seconde je dirais que nous l'avons par fidélité. Dans les deux cas, il faut assurer une rapidité et une qualité de service supérieure à la concurrence".

.../...

3. Organisation de l'activité

Deux grands dépôts, l'un à Paris, l'autre à Lille, constituent les noeuds de regroupement/répartition/éclatement des flux pour les deux régions et pour leurs liaisons. Ils sont en relation avec de petites unités ou services, sinon agences dirigées par un chef d'agence qui affecte le travail d'une sous-région géographique aux différents livreurs chargés d'enlever et de livrer la marchandise. L'affectation d'une zone à chaque agence et d'une micro zone à chaque conducteur repose sur l'idée que la connaissance précise des lieux de circulation et des clients est un facteur important de "fiabilité pour assurer rapidité et la régularité des tournées". Les liaisons entre les agences de Lille et de Paris sont effectuées la nuit. Elles sont réalisées quelque soit l'importance des chargements. Les rotations sont effectuées même si l'on n'est pas en charge complète : "ça coûte de l'argent" mais "c'est le contrat moral (avec les clients) de rapidité/régularité qui prime".

4. Le matériel.

Pour chaque agence il y a des mécaniciens mais toutes les grosses opérations de mécanique, la gestion des stocks de pièces détachées, se font au niveau de l'atelier central situé à Paris et dirigé par un cadre qui gère l'ensemble du matériel et son renouvellement.

5. Organisation du travail

Chaque matin, les livreurs organisent le chargement de leur camion aidés par des manoeuvres, ils partent livrer et ramasser la marchandise qui sera regroupée suivant sa destination, avant d'être éclatée le lendemain. Pendant ce temps et une partie de la nuit, l'organisation mais surtout la répartition des flux est effectuée afin que durant la nuit les échanges puissent avoir lieu entre Paris et Lille d'une part, que le regroupement des marchandises par zone géographique puisse être fait afin que le lendemain matin elles soient livrées d'autre part, que les enlevages effectués durant la journée par les livreurs, soient répartis enfin.

.../....

En ce qui concerne les chauffeurs : les livreurs exécutent un travail donné au départ entre huit heures du matin et "l'heure qu'ils veulent" (en fait 17 ou 18 heures). En effet, ce qui définit leurs horaires, c'est une certaine charge de travail (livraison et enlevage) à charge pour eux d'organiser leur temps comme ils l'entendent, l'important étant de réaliser le travail dans la journée. Cette charge de travail varie, en principe, selon les distances à parcourir et les encombrements à supporter.

Les chauffeurs de liaisons inter-agences (surtout Paris-Lille-Paris) travaillent de nuit, attellent le soir vers 22 heures, montent à Lille, détellent, attellent une nouvelle remorque et redescendent, soit 6 heures de route, plus le temps de faire les manoeuvres à chaque bout, ils terminent en général à 6 heures le matin.

Les chauffeurs de longue distance, pour les besoins de certains clients l'entreprise assure par ses propres soins deux rotations régulières (l'une vers le sud-est de Paris, l'autre vers l'Ouest) mais elle préfère sous-traiter les autres liaisons de longue distance. Paris - Sud-est s'effectue à raison de deux rotations complètes par semaines et Paris-Ouest (Normandie) à raison de deux rotations complètes par jour.

Les rémunérations sont fixes. Les conducteurs sont mensualisés, mais il existe toute une série de primes propres aux différents postes. Pour l'ensemble des conducteurs existe une prime de non-accident (proportionnelle au nombre d'années sans accident), pour les livreurs une prime de dépassement d'horaire (pour certaines pointes) mais surtout une prime de rendement qui est en fait liée à la réalisation des tournées, à la non casse et à la non perte de colis (qui est un gros problème pour l'entreprise qui a institué un système de Comptage des colis). Les conducteurs qui assurent la rotation Paris-Lille-Paris ont des primes de travail de nuit en plus de leur salaire et en cas de pointe une prime de dépassement de kilomètres (s'ils font trois rotations au lieu de deux), primes qu'ont aussi les lignards de grande distance.

Le fonctionnement de l'entreprise est assuré par un noyau stable de cadres, de chefs de quai, de manutentionnaires, de bureaucrates, de livreurs et de lignards, mais il semble qu'en ce qui concerne les manutentionnaires et certains postes de livreurs il y ait une certaine instabilité du personnel. sur laquelle la Direction ne donne qu'une explication : "il y a une baisse

.../...

certaine de la conscience professionnelle et une hausse des vols de colis, de sorte qu'on a été amené à faire un contrôle strict des colis, lorsqu'il y a de petits vols on engueule le gars, si c'est plus important on le vide, si c'est très important on porte plainte".

L'infrastructure du réseau de l'entreprise organisé autour de ses deux gros dépôts de Paris et de Lille, des quelques agences locales (dans le nord) et des multiples liaisons régulières entre ces différents points, donne à la clientèle "l'assurance de la rapidité et de la qualité du service" sur un segment de marché qui tend à se spécialiser, quoique pour l'instant il ne soit pas exclusif : le transport de produits onéreux parce que fragiles.

L'ensemble entreposage et gestion des stocks est traité en partie sous forme de location exclusive et sous forme de transport public en ce qui concerne les déplacements de marchandises en fonction de l'image ou non du réseau de l'entreprise. La plus grande partie des parcours finaux (livraisons) sont traités en location exclusive lorsque l'entreprise de transport se substitue au direct pour gérer la réalisation de ses commandes.

x

x x

Entreprise "C"

Sud Est (midi de la France)

Entreprise d'un millier de salariés répartis dans une dizaine d'établissements du nord-est au sud-est de la France.

1. Activités de l'entreprise.

L'entreprise est spécialisée dans le transport à la demande et la location, principalement en longue distance (national et international). Elle effectue pour le compte de gros chargeurs des pétroles ou de la chimie des transports régionaux, nationaux ou internationaux. Les contrats qu'elle passe avec les chargeurs lui assurent l'ensemble de ses départs des différentes régions où sont placés ses établissements et une partie importante des retours, néanmoins pour assurer ceux-ci un service d'affrètement intervient en liaison avec l'ensemble des services dispatching des établissements.

2. Organisation de l'entreprise.

Chaque établissement dispose d'un service propre pour l'entretien du matériel et d'un service dispatching. Ce service gère les rotations des camions dont c'est le point d'attache et assure la liaison en transmettant les ordres aux camions des autres dépôts qui passent dans l'établissement. Néanmoins si chacun des établissements (situés à proximité des sites de production chimique ou des raffineries) constitue un point autonome de l'exploitation, ils n'ont pas de service commercial propre, à l'exception d'un ou deux (dans le nord et la région parisienne). La plupart des transports traités en direct mais surtout ceux qui font l'objet de contrats de location sont négociés au niveau central de l'entreprise. Une partie marginale l'est par les établissements. Ceux du nord et de Paris assurent un certain nombre de retours ou de parties des triangles en jouant leur rôle d'affrèteur par rapport aux autres établissements.

.../...

3. Organisation du travail

Dans la mesure où elle offre une gigantesque flotte (700 véhicules environ) travaillant en direct pour de très gros chargeurs, cette entreprise a une relativement faible division du travail. Les chauffeurs représentent environ 70 % de l'effectif total.

Il existe trois catégories de travaux principaux : le transport régional, le transport international et le transport national. Pour ce qui concerne ce dernier il est traité par des contrats de location exclusive ou en transport public sous licence de zone longue (carte rouge ou licence A) mais aussi sous licences de locations successives sous forme de transport d'encadrement en début et en fin de triangles organisés pour le transport international. Le transport régional est traité en location exclusive et en transport public. Le transport international l'est essentiellement par l'organisation de triangles et de quelques transports sous licences communautaires.

Le transport de produits chimiques se fait en citernes et en savoyardes (plateau à ridelles bachés). L'entreprise dispose de toutes les catégories de citernes (citernes à cuve unique, multi-cuves, et des citernes pour les produits pulvérulents) mais son parc de remorques est constitué d'autant de citernes que de "savoyardes". Par ailleurs une partie du parc de remorques est constituée de remorques pour les produits lourds en vrac (bennes), beaucoup utilisées antérieurement (bauxite) et moins maintenant.

Les points de destination du transport national sont situés pour la plupart sur l'axe (ou à proximité) des divers établissements de l'entreprise, seules quelques transports sont effectués sur l'ouest ou le sud-ouest de la France. Au retour la plupart du temps des transports internationaux vers l'Angleterre ou les ports du nord-ouest de l'Europe.

Les points de destination du transport international sont situés en Allemagne, Hollande, Belgique, Bénéluxe, Angleterre, Italie, plus rarement dans la partie la plus au nord de l'Europe (Suède, Norvège...).

Les conducteurs du service régional chargent tous les matins dans les sites des entreprises chimiques ou pétrolières et effectuent des rotations en charges complètes (ils ne font pas de la petite distribution, ils ont donc peu de clients sur chaque tour lorsqu'ils livrent des grossistes, ils alimentent les matières premières les unités de production régionales).

Les conducteurs internationaux font pour la plupart le triangle (cf. parcours de Georges B. un des routiers suivi durant une semaine). Ils effectuent donc dans leur semaine de travail trois à quatre transports complets.

Les conducteurs nationaux font en général soit deux tours complets (4 transports), soit un triangle sur le territoire national (3 transports complets). Les conducteurs se ravitaillent en gaz-oil dans les différents établissements de l'entreprise pour la plupart, ou chez des pétroliers agréés lorsque leurs trajets s'effectuent loin des dépôts de l'entreprise. Dans ces établissements ils recueillent les informations relatives à leur rotation et au travail qu'ils doivent effectuer lorsque leur chargement sera livré. De là ils téléphonent à leur propre établissement en cas de besoin.

4. Les conditions de travail

Règlementé par un accord d'entreprise fixant les salaires (10 % au dessus de la C.C.N.) de base sur 6000 kilomètres mensuels, le travail s'effectue en principe du lundi au vendredi soir. En fait il existe une prime de départ le dimanche soir (fixée à 300 f.), une prime par kilomètre supérieur aux 6000 ^{kms} exigés ($\approx 0,15$ F./km) et la plupart du temps les chauffeurs reviennent le vendredi dans la nuit ou le samedi matin. Par ailleurs ils exécutent une série de travaux annexes comme le petit entretien du matériel du fait du manque de main d'oeuvre d'entretien, affectée en priorité aux réparations importantes et urgentes.

Grâce à un relevé systématique des kilométrages de la moitié de l'effectif des chauffeurs de l'entreprise réalisé pour le C.E., il a été possible de voir que la moyenne kilométrique par chauffeur/mois complet de présence en 1977 s'établissait à 9193 km/mois ce qui nécessite un temps de conduite de 153 heures par mois si l'on considère que les chauffeurs roulent en moyenne à 60 km/h. Cela correspond à une durée de travail de 63 h 15' si l'on considère que sur un ensemble de chauffeurs de longue distance et de régional la moyenne des durées de conduite représente 60 % des durées de travail.

.../...

Les conditions de travail se sont néanmoins quelque peu améliorées depuis qu'ils existe le forfait garantissant un revenu mensuel minimum en cas de maladie ou d'arrêt du travail. Par ailleurs cet accord donne un caractère moins fréquent à ce qui jusqu'alors paraissait normal comme : partir le dimanche soir ou rester le samedi faire l'entretien. Ces quelques améliorations sont dues à deux facteurs : un changement de direction et partant, de politique du personnel (dans un temps pas si éloigné les routiers de cette entreprise étaient nommés "les légionnaires", au demeurant les routiers appelaient l'encadrement et la direction "les maffiosi"); la nouvelle direction considéra qu'il fallait améliorer la situation salariale pour transformer l'ambiance de l'entreprise où le "coulage" ou la "perruque" constituait une véritable règle de fonctionnement. Le syndicat le plus fort de l'entreprise, bien implanté, avait organisé de multiples actions d'envergure pour faire avancer l'idée d'une forfaitarisation du salaire sur un travail défini.

Néanmoins, il faut bien constater que les conducteurs restent soumis à une charge de travail assez forte pour que la règle générale dans l'entreprise demeure assez proche de ce qui se passe dans les autres entreprises faisant de la longue distance. La gestion de la main d'oeuvre par établissement y est pour beaucoup malgré l'uniformisation des conditions impulsée au niveau du Comité d'Entreprise et des représentants du Personnel.

5 . La gestion en général.

Qu'il s'agisse de la commercialisation, du renouvellement du parc ou de la gestion du personnel, les décisions importantes émanent de la direction générale de l'entreprise qui négocie les grands accords avec les chargeurs, traite avec trois constructeurs les marchés de renouvellement du matériel, et avec les pétroliers et grands du pneumatique ses approvisionnements, traite avec les syndicats des évolutions de salaire et des normes de travail.

Centralisée au niveau de la décision l'entreprise est décentralisée pour ce qui concerne l'exploitation, se donnant ainsi l'avantage de mettre en place des économies d'échelles importantes et une certaine souplesse dans la gestion du personnel. Souplesse qui offre la possibilité de gérer celui-ci selon les normes habituelles dans la profession sans avoir à mettre en place la logistique coûteuse que nécessiterait l'amélioration significative des conditions de travail que permettraient les économies d'échelles jointes à une organisation plus serrée du travail.

II - ENTREPRISES MOYENNES ET PETITES

- D - Entreprise à double activité transports et B.T.P.
- E - Entreprise de transport à la demande.
- F - Organisateur de transport et transporteur.
- G - Petite entreprise à évolution lente mais sûre.
- H - Entreprise spécialisée dans le transport frigorifique.
- I - Exemple d'une coopérative de transport.

"D" - ENTREPRISE MOYENNE A DOUBLE ACTIVITE outre le transport.

(Ouest de la France, Pays de la loire)

L'entreprise se compose d'une cinquantaine de salariés répartis en trois activités distinctes : le transport (22), les travaux publics (20) et le dépôt-revente de fuel et charbon (3). Par ailleurs un atelier avec cinq mécaniciens est commun aux trois activités qui toutes utilisent du matériel réclamant un entretien mécanique (en tout donc 20 chauffeurs, 18 ouvriers conducteurs d'engins et de bennes, 2 ouvriers livreurs de fuel, 5 mécanos, 4 employés de bureaux)

1. L'origine de l'entreprise

Primitivement, l'entreprise n'avait pas d'activité transport public. Il s'agissait d'un grossiste en fuel et charbon domestique qui vendait aussi de la bière et des jus de fruits. Presqu'un "bougnat" à ceci près qu'à l'époque ces derniers livraient leurs produits avec une carriole à bras alors que l'entreprise avait déjà deux camions.

Après la guerre les besoins liés à la reconstruction ont amené l'entreprise à se lancer dans les travaux publics et les transports. Ces deux dernières activités ont pris une certaine extension et l'activité de départ s'est réduite, de sorte qu'actuellement les boissons ont été abandonnées, l'entreprise ne gardant que sa position de grossiste pour une marque de fuel domestique.

2. L'entreprise de transport

a) - capacité

Le parc se compose de 18 tracteurs et remorques et de deux porteurs. 5 remorques et un porteur sont des frigorifiques, les autres sont des savoyardes. Le trafic de l'entreprise s'effectue sous carte rouge, en location et avec des carnets à souche de zones de courtes distances permettant de circuler à environ 300 kilomètres autour du dépôt.

.../...

b) - le marché

Les départs sont des transports en direct avec des clients locaux (petites industries métallurgiques, briquetteries, industries alimentaires). Deux clients principaux, l'un pour le transport de viande, l'autre pour le transport de produits industriels finis (Nécessaire au VRD), sont traités en location.

Pour les retours, l'entreprise fait appel à des correspondants qui affrètent régulièrement l'entreprise. En cas de pénurie de trafic pour les correspondants, elle passe par les bureaux de frêt : "en principe, on monte en direct et on descend pour un correspondant pour la ville de X" (de sorte que le camion effectue un trajet à vide d'environ cinquante kilomètres de X jusqu'au dépôt).

c) - Exploitation

Cinq tracteurs et semi frigorifiques sont affectés au transport de viande en location exclusive pour le compte d'une société d'abattage et de distribution des quartiers de viande dans les boucheries des grandes surfaces. Les transports effectués sont fonction des ordres des locataires, les chauffeurs ne savent pas à l'avance ce qu'ils auront à faire. Néanmoins, ils tournent régulièrement. La société d'abattage travaille avec d'autres transporteurs de la région et des régions destinataires de ses envois.

Six tracteurs et semi "savoyardes" sont affectés au transport de la production (tuyaux plastiques pour le VRD) de l'unité de production locale d'une grande société. Faisant appel aussi aux services d'une très grande entreprise de transport, les six tracteurs du transporteur local semblent être loués pour équilibrer un certain nombre de fluctuations dans les départs. En effet l'unité de production envoie ses produits dans un certain nombre de dépôts d'une part, sur un certain nombre de gros chantiers d'autre part. Un partage des trafics existe entre la grande et la petite entreprise de transport, la première assurant essentiellement les transports vers les dépôts, la seconde vers les chantiers (avec néanmoins quelques transports vers les dépôts). Assez souvent en retour, ils transportent des matières premières pour l'unité de production qui par ailleurs a un embranchement fer.

Les autres véhicules effectuent les transports en direct des fonderies, briquetteries etc.. locales, dans deux directions pour des destinations relativement peu éloignées (300 kilomètres par départ environ).

.../...

d) - Le parc de véhicules

Les marchés de location jouent un rôle moteur dans le développement de l'entreprise, notamment en ce qui concerne le réjeunissement du parc. En effet les contraintes propres du transport de denrées périssable implique que les tracteurs et frigo qui y sont affectés soient en parfait état. Aussi tous les tracteurs neufs sont affectés à ce trafic, régulièrement renouvelés. Ils sont ensuite affectés "aux transports en direct" qui d'une part se font sur des distances relativement faibles et qui d'autre part n'impliquent pas de tenir des délais stricts. (certains anciens véhicules sont affectés ensuite à la livraison de fuel ou aux activités de travaux publics qui se réalisent à l'échelon local). Des véhicules les plus récents aux plus anciens on parcourt la gamme des trois activités transport de l'entreprise si ce n'est, pour parti celle de l'ensemble des activités de l'entreprise (transport et hors transport

Le petit entretien est effectué par les chauffeurs (vidanges), le reste l'est par les mécaniciens.

e) - Organisation du travail et conditions de travail.

Le trafic frigorifique s'effectue sur des trajets nationaux et internationaux : "ce sont les gars qui travaillent le plus dans l'entreprise, les gars ils sont fous ils cassent le boulot, s'ils produisent trop, leurs heures vont baisser, ils rentrent trop vite". Ils effectuent un, deux ou trois tours selon la distance, la plupart du temps ils reviennent à vide (sauf s'il y a quelque chose à porter pour le locataire). Sachant qu'ils auront du travail toutes les semaines, les chauffeurs de frigo ne le connaissent qu'au coup par coup. Le départ leur est annoncé à la prise de poste, au retour, ils savent où ils repartent lorsqu'ils vont à l'abattoir.

Le trafic en location pour les tuyaux est plus irrégulier de sorte qu'il existe un processus de report d'une semaine sur l'autre des heures non effectuées à cause d'un manque de travail. Ainsi certaines semaines les chauffeurs ne feront qu'un tour et la semaine suivante, ils en feront trois et ainsi de suite, de semaine en semaine jusqu'à concurrence d'une moyenne de 50 heures hebdomadaires. Pas plus que "les frigos" donc ils ne savent par avance le travail qu'ils effectueront.

.../...

Pour ce qui concerne les transports en direct les destinations sont prévisibles mais la nature du travail à effectuer varie en fonction des commandes de départ mais surtout des retours. Malgré les variations et les incertitudes tant au niveau de la prévisibilité des trajets que des transports à effectuer il existe dans l'organisation du travail des chauffeurs une "règle du jeu" qui s'est établie à la suite d'un certain nombre de conflits sociaux. L'accord d'entreprise prévoit que les chauffeurs sont payés (au mois) sur la base de 50 heures hebdomadaires. Les délégués du personnel veillent à ce que cette règle s'applique et elle l'est relativement bien pour ce qui concerne les conducteurs en location pour le trafic des tuyaux et les conducteurs effectuant les transports en direct. Par contre les conducteurs en frigorifiques s'en écartent régulièrement et l'un d'eux prévoit qu'à force de "casser le boulot", moi même je le fais trop souvent, pour rester dans les délais, on va se retrouver avec des heures en baisse et des réductions sur les frais de route".

- "Les heures en baisse" : Il s'agit en fait de la baisse du nombre d'heures nécessaires pour effectuer un transport donné sur un trajet donné. Les heures nécessaires" constituent le contenu des 50 heures hebdomadaires et l'intensité du travail effectué dans cette durée. "Casser le boulot" revient à effectuer plus rapidement que prévu (ou que déterminé sous le contrôle des délégués) chacune des rotations afin de revenir chez soi plus vite, d'économiser sur les frais de route, etc.. : "si on produit trop on va y perdre sur tous les tableaux".

L'existence de cette règle explique pourquoi il existe une régulation de la quantité globale de travail mensuel par un système de report d'une semaine sur l'autre.

Si la valeur temporelle globale de la durée de travail hebdomadaire moyen est acquise, le contenu du travail concret (nombre de tours) à effectuer durant ce temps est perpétuellement remis en cause et constitue un enjeu de lutte quotidienne extrêmement prégnant. En règle générale on considère que deux tours par semaine correspondent au quantum d'heures à effectuer si l'on y ajoute le temps nécessaire à l'entretien, néanmoins les chauffeurs peuvent effectuer trois tours, soit pour rattrapper des heures en retard, soit par besoin d'argent (en fonction des disponibilités) ou au contraire en faire un seul s'ils ont des heures d'avance. Pourtant, au début de l'accord, la quantité d'heures au tour était de 30 heures, du fait de l'accroissement du réseau autoroutier, elle est descendue à 24 heures, mais le patron voudrait la faire passer à

22 heures sinon à 20 heures sur certaines liaisons. Là l'opposition des chauffeurs est très nette car la norme serait alors trois tours une semaine, deux tours la semaine suivante, c'est à dire une intensification très importante de leur travail.

Les salaires dans l'entreprise sont de 10 % au dessus des normes conventionnelles, il existe une prime d'ancienneté et la direction essayant d'instituer une prime de départ du dimanche soir (ou prime au tour supplémentaire en fait) s'est vue obligée de payer ces tours supplémentaires en heures supplémentaires, néanmoins, cela se fait implicitement sur la base d'un forfait moins intéressant que celui qui détermine de fait le "travail normal". Le niveau de salaire moyen oscille entre 3200 et 3600 francs pour le travail normal.

3. L'insertion de l'entreprise

Pour comprendre le fonctionnement de la partie transport de l'entreprise il est nécessaire de considérer l'entreprise du point de vue de l'ensemble des relations socio-économiques qu'elle entretient dans le milieu local.

Passant d'une vocation de "bougat" à celle de prestataire de services pour les travaux publics (matériel de transport de sable, creusage..) elle assure toute une série de travaux dans la ville où elle est implantée, (ville qui par ailleurs a connu un développement important qui a nécessité de nombreux travaux - routes, ponts, zones d'habitation, de loisir, et zones industrielles).

Entreprise moyenne certes, ramenée à ses caractéristiques quantitatives, mais entreprise qui compte dans une ville de tradition rurale qui connaît un développement industriel, qui aménage sa vocation première aux conditions d'évolution du monde rural (exode rural, - nécessité de créer des emplois locaux - dépendance de la production agricole aux industries agro-alimentaires).

De même qu'elle compte pour la transformation de l'espace local, elle compte au même titre dans le développement des échanges qu'amène la création d'unités de productions nouvelles. D'autant que sur le plan social son fondateur fait partie des "personnalités" locales et départementales.

Comme les activités économiques locales sont diversifiées, l'entreprise l'est dans les services qu'elle offre, les travaux qu'elle peut effectuer dans ce tissu économique et social. Il faut noter que ses activités les plus importantes, transport et travaux publics, sont celles là même où les pouvoirs locaux de l'administration s'expriment en droit de la façon la plus prégnante.

4. Statut des activités transport

En ce qui concerne les transports, l'activité a retrouvé une seconde jeunesse avec les implantations industrielles nouvelles. Auprès de nombreux Petits chargeurs, elle est peu concurrencée par les quelques artisans transporteurs locaux. Il y a plutôt complémentarité. Pour les marchés de location par contre, la concurrence avec des transporteurs de la région ou d'autres régions (de destination notamment) risque d'être plus vive. Pour la location de frigorifiques, la concurrence s'exerce à terme au détriment de l'entreprise "D" si les autres entreprises de transport appliquent à leurs chauffeurs des normes de travail plus intensives que celles qui règlent sa propre activité. Le fait que les "frigo" ne s'en servent que comme référence à leur pratique réelle pour l'établissement de leurs revenus, en est le signe.

Pour la location transport de tuyaux, la concurrence s'établit à un autre niveau. En effet, la grande entreprise de transport qui vient charger dans l'unité de production locale a des accords avec la société à vocation internationale à qui appartient cette unité de production. De fait, on voit qu'il existe une division très nette entre la fonction de la grande entreprise de transport : assurer en location les transports les plus réguliers, donc les plus prévisibles ce qui permet une exploitation serrée des moyens de production (capacité transport, heures de chauffeurs), - et la fonction de l'entreprise "D" qui consiste à écrêter les variations et les dispersions des commandes faites à l'unité de production. A charge pour l'entreprise "D" de réguler les surcapacités chroniques de transport disponible et de travail nécessaire dans sa gestion du parc et du personnel.