

"E" - ENTREPRISE MOYENNE DE TRANSPORT DE LONGUE DISTANCE ET INTERNATIONAL

(région ouest de la France, Normandie).

- 51 personnes dont 49 salariés (employés par lui et sa femme).
- Le parc : 38 tracteurs et semi remorques savoyardes (plateaux à ridelles bâchés).
- Spécialisée dans le transport de longue distance en France et International (Allemagne, Hollande, Belgique, Italie, moins fréquemment Danemark et les pays de l'Est).
- Les clients sont toujours les mêmes, il y en a une cinquantaine.
- L'entreprise effectue du transport à la demande.

L'entreprise a été fondée par le patron actuel qui a commencé avec un camion (il y a 23 ans), puis il en a acheté un deuxième, a fait la route avec un de ses copains qui est maintenant son adjoint (il s'occupe de l'exploitation

"On a roulé une dizaine d'années ensemble, il avait bien mérité cette place là. De toute façon c'est plus facile de commander les gars quand on a fait le boulot avant.. C'est un métier extrêmement difficile vous ne pouvez pas faire ce que vous voulez, il y a tellement de trucs à combiner pour que le travail puisse se faire dans de bonnes conditions.. il faut l'avoir fait pour suivre les chauffeurs".

1. Division du travail et organisation du travail des chauffeurs.

La division du travail est très restreinte : lui s'occupe des problèmes avec les clients, il supervise l'atelier, sa femme se charge de la facturation et de la comptabilité avec une secrétaire, son copain s'occupe de l'exploitation, aidé par un jeune type (planning, suivi des camions, répartition des voyages, et recherche des retours quand c'est nécessaire).

Il y a 38 chauffeurs et 8 mécaniciens, dont un apprenti.

En ce qui concerne le travail il est organisé de façon assez simple : les commandes de transport sont reçues le jeudi et le vendredi (jours pleins pour l'exploitation car il faut à la fois prévoir la semaine suivante et faire de la gymnastique avec les téléphones pour trouver les frêts de quelques "trainards" ceux qui ont eu pour des raisons diverses des décalages et qui tiennent "c'est normal" à rentrer au plus tard samedi matin).

Donc lorsqu'il rentre le chauffeur sait assez souvent quel travail il fera la semaine suivante au moins "pour monter" (pour le départ) ; la plupart du temps lorsqu'il part (assez souvent le dimanche soir : "il commence la semaine souvent le dimanche soir, à la nuit, car les entreprises, beaucoup d'entreprises, sont fermées ou ne reçoivent plus les camions après 16 heures, le vendredi, alors si on ne commence pas le dimanche soir ou le lundi très tôt c'est la panique pour la suite"), il connaît le frêt de retour ou a des instructions pour passer chez tel ou tel autre affrêteur ou transporteur, avec qui on prendra contact si la première livraison se fait à proximité.

Le frêt de départ est constitué pour 60 % environ de produits industriels de la région (bien de consommation, matériel de prévision..) les frêts de retour sont des produits d'approvisionnement des unités de production industrielles et des coopératives agricoles lesquelles fournissent environ 20 % de frêt de départ. Les 20 % restant sont constitués de départs (de messagerie pour le compte d'un auxiliaire des transports (qui assure le groupage et l'éclatement des marchandises d'une entreprise industrielle de taille nationale) et de retours de produits que l'auxiliaire distribue dans la région par ses propres moyens. Ainsi 80 % du frêt de départ est traité "en direct" avec les clients locaux, 20 % est de la sous-traitance d'un autre transporteur. La sous-traitance est probablement un peu plus importante pour les retours (~ 25 % à 30 %).

2. Le parc de véhicules

Les tracteurs sont en principe renouvelés tous les cinq ans, moment où ils ont effectués 600.000 kilomètres. Néanmoins, le chef d'entreprise prétend que le taux de renouvellement de 5 ans est difficile à tenir depuis que la conjoncture des transports est "plus instable" (par différence à la période de croissance continue jusqu'en 74) et l'augmentation des coûts plus "sévères"

L'entretien des véhicules s'effectue pour l'essentiel au sein de l'entreprise exceptées quelques très grosses réfections qui sont faites chez un concessionnaire de la région avec lequel l'entreprise a un accord.

En principe, les chauffeurs peuvent ne pas effectuer d'entretien courant (vidanges, graissages..) de leur tracteur, néanmoins il existe une prime d'entretien, par habitude (l'entretien était systématiquement fait par eux antérieurement) et probablement par saturation du garage en fin de semaine, il semble que la plupart des chauffeurs se chargent des tâches d'entretien courant que sont les vidanges, graissages, filtres .

3. Condition de travail et de salaire des chauffeurs.

Les chauffeurs sont pour la plupart, absents toute la semaine exceptés ceux qui travaillent pour l'auxiliaire des transports (ils font deux tours par semaine et donc reviennent une fois la semaine au dépôt et donc chez eux. Ils sont Huit.

Ils effectuent environ 2600 kilomètres par semaine, en principe ils ne font pas les chargements et vidages, si l'on considère qu'ils roulent à 60 km.heure (ils prennent les autoroutes dès qu'il y en a : "ça pèse de plus en plus dans les coûts d'exploitation" dit le patron) et que 65 % de leur temps de travail, est consacré à la conduite (ce qui est un taux plus élevé que les moyennes établies lors d'enquêtes antérieures) leur durées de conduite hebdomadaire est d'environ 43 heures et la durée de travail d'environ 58 heures (en fait, elle est de 56 heures pour un taux de conduite de 70 % et de 60 heures pour un taux de conduite de 60 %). Si on compte l'entretien la moyenne de durée de travail se situe autour de 60 heures hebdomadaires.

Pour assurer les rotations dans la semaine, il existait antérieurement une pratique généralisée des départs du dimanche soir, le chauffeur ayant une Prime d'ensemble sur le chiffre d'affaire effectué. Maintenant ils ont une Prime spécifique de départ du dimanche soir.

Les salaires comprennent une partie fixe liée à la convention collective (plus forte de 10 % semble-t-il) et une partie mobile faite de primes (de no accident, d'entretien:du véhicule, prime de départ le dimanche soir, plus une prime au kilomètre au delà de 8.000 km par mois qui remplacent la prime sur le chiffre d'affaire).

La plupart des chauffeurs ont entre 25 et 35 ans, l'apprentissage du métier se fait en double "sur le tas avec un autre durant deux mois environ après ils se débrouillent bien".

x

x x

Cette entreprise a les traits classiques des entreprises moyennes spécialisées dans le transport de longue distance, néanmoins elle travaille avec un matériel relativement banalisé portant des produits eux même banaux

.../...

La relative dispersion des unités de production qui lui assurent le fret et les destinations du fret, jointe à la stabilité de sa clientèle lui ont permis cet essort assez souvent constaté dans la profession, néanmoins l'instabilité économique actuelle, qui touche notamment certains chargeurs locaux fait courir un risque à l'entreprise dans la mesure où elle n'a pas d'organisation de réseaux propres si ce n'est celui des relations avec des correspondants transport (affrêteurs) ou celui de la livraison des produits finis ((ou semi finis) et retour de matières premières pour les unités de production locales. Autrement dit, elle est largement tributaire de la stabilité du tissu économique local.

En ce qui concerne ses rapports avec la main d'oeuvre des chauffeurs, il semble que la transformation des modalités du travail et des formes de paiement résulte de l'action des chauffeurs qui se sont opposés à la prime au chiffre d'affaire dans la mesure où celle-ci créait une inégalité forte entre les chauffeurs. En effet le chiffre d'affaire d'un camion peut dépendre de la quantité de travail effectuée mais dépend aussi de la nature des produits transportés. Comme les transports sont distribués par "le dispatching", les chauffeurs ont voulu égaliser les conditions de salaire en fonction du travail effectué et non des produits transportés.

ENTREPRISE "F" : auxiliaire de transport
et transporteur, 50 salariés.

(région ouest de la France, Bretagne)

1. Les activités principales de l'entreprise

- . organisateur de transport : commissionnaire, transitaire, et groupage.
- . transporteur : 15 tracteurs, 32 semi-remorques.

2. Le rapport au marché

Primitivement axée sur l'activité d'organisateur de transport, ce n'est que récemment que l'entreprise a développé son activité de transporteur.

Comme prestataire de service transport, l'entreprise se structure autour de l'organisation des départs de primeurs de la région, et la recherche du fret de retour dans les régions où sont livrées les expéditions de primeurs.

Autrement dit, toute l'organisation de l'entreprise dépend de ce point fort : son insertion dans le milieu des expéditeurs de primeurs de la région. Elle a une position dominante sur ce plan.

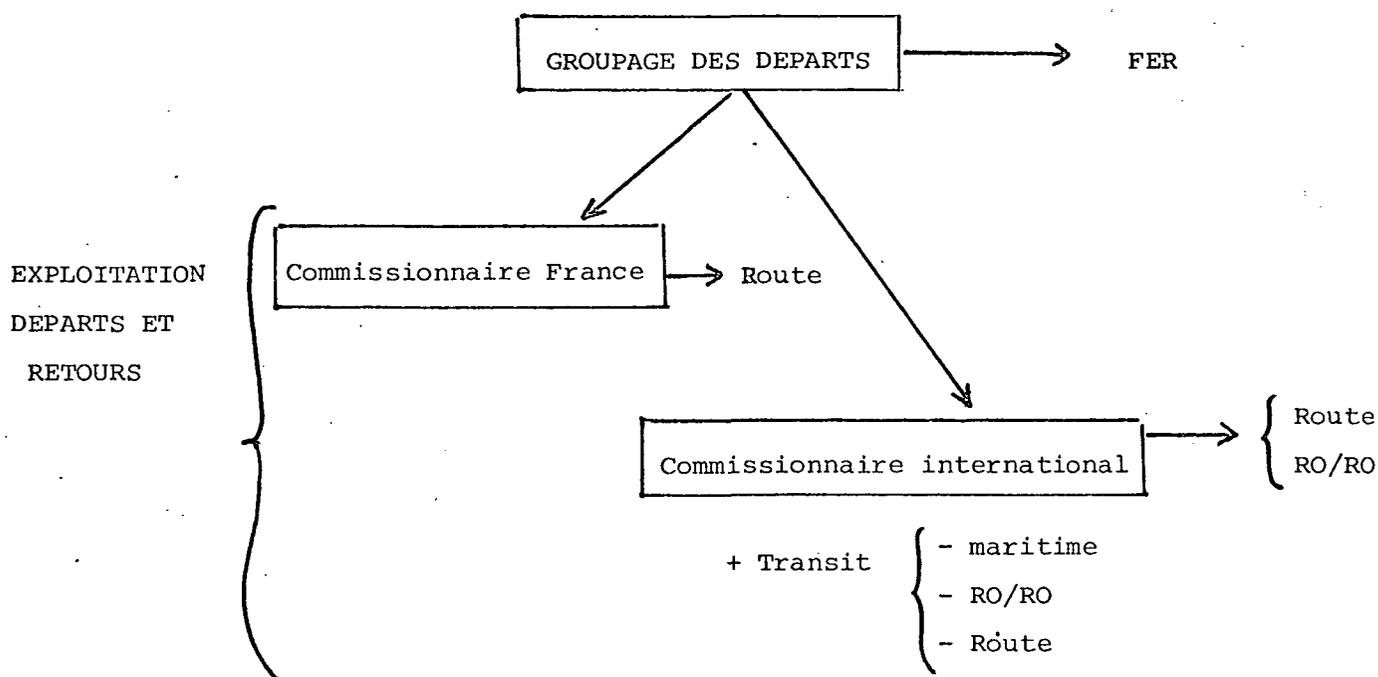
3. L'organisation de l'entreprise

Structurée autour de ses activités d'organisateur de transport, l'entreprise développe son parc propre essentiellement pour accroître son hégémonie sur les milieux des expéditeurs et des transporteurs locaux dont elle est le trait d'union.

a) - les activités d'organisateur de transport

Trois unités principales s'occupent des activités de groupage et de commissionnaire sous la forme suivante (outre ces activités, des agents de transit sont répartis dans deux ports français et un port anglais).

.../...



Pour les départs, les activités de groupage sont organisées par un service qui s'occupe de la prévision des besoins en capacité, du regroupement des lots pour des destinations différentes, et des expéditions par S.N.C.F. Les camions complets constitués sont ensuite gérés par le service affrêteur, France et international, en fonction des destinations. Les opérations de transit concernant des opérations "transport" organisées et suivies par l'entreprise, plus des demandes spécifiques sur chaque lieu où sont les bureaux de transit, constituent la quatrième unité s'occupant des activités d'auxiliaire.

b) - Les activités de transporteur

Le développement du parc propre de tracteurs de l'entreprise est très récent puisque en un an, celui-ci est passé de cinq tracteurs à 15. Par ailleurs, l'entreprise dispose de 32 remorques.

Ces activités de porteur direct ont une fonction stratégique dans l'activité d'organisation des départs de primeurs en ce qu'ils permettent d'assurer une capacité de transport directement mobilisable à toute fluctuation des expéditions lors des campagnes de primeurs. Lesquelles impliquent la mobilisation de capacités transport importantes et engendrent des phénomènes de saturation.

.../...

La sur-capacité des remorques par rapport aux tracteurs tient au fait qu'un volant de remorques est disponible pour les périodes de pointe lors des campagnes d'une part, que certains trafics s'effectuent par bateau d'autre part (un conducteur français assurant les rotations expéditeurs-embarquement, un correspondant anglais les rotations débarquement-clients). Enfin ces remorques sont utilisées pour les opérations de groupage.

Dans l'organigramme de l'entreprise, le cadre responsable du service exploitation pour la France s'occupe aussi de l'exploitation et de la rentabilité du parc propre de l'entreprise.

4. Insertion sociale de l'entreprise

L'infrastructure décrite est relativement récente car en trois ans l'entreprise est passée de 10 à cinquante personnes d'une part, la capacité propre de transport a considérablement augmenté en un an d'autre part.

L'évolution de l'entreprise est liée à sa position dominante localement. Cette position n'a été acquise qu'après une longue pratique de l'organisation des transports des expéditeurs. La mise en oeuvre de cette pratique, a été facilitée par le fait que l'actuel PDG de l'entreprise (d'origine paysanne) connaît depuis toujours l'organisation de la production et de la commercialisation des primeurs. Il a participé à sa réorganisation et de ce fait, entretient les meilleures relations avec les producteurs qui ont organisé la commercialisation de leur production (en fondant une coopérative) et avec les expéditeurs qui travaillent dans la région. Leur rôle consiste à acheter les lots constitués par les producteurs et les revendre aux différents courtiers, mandataires, qui approvisionnent les lieux de distribution. Vu la difficulté de l'organisation des transports de cette nature, les transporteurs du coin ont renoncé à maintenir la concurrence sur ce point, de ce fait l'entreprise sert de relais entre les expéditeurs et les transporteurs.

Il existe un lien extrêmement fort entre le mode de commercialisation des primeurs et les compétences transport que met en oeuvre l'entreprise. Le secret de sa réussite réside dans cette compétence spécifique à organiser les chargements et à faire acheminer journallement les expéditions fragmentées de plusieurs dizaines de producteurs pour le compte de dizaines d'expéditeurs qui envoient des lots fragmentés vers de multiples clients. Dans une certaine

.../...

mesure cette compétence renvoie davantage à des capacités et des moyens humains d'organisation qu'à des capacités technologiques.

Ainsi chaque matin, les employés du groupage téléphonent-ils aux expéditeurs pour établir les premières prévisions de capacité et organiser les charges complètes en fonction des destinations alors que ces derniers sont encore au marché (sorte de bourse où les lots sont présentés avec leurs caractéristiques, le lieu et l'heure où ils peuvent être enlevés et leur prix de vente lequel descend jusqu'à un certain seuil tant qu'aucun expéditeur ne s'en porte acquéreur). Durant ce marché, les expéditeurs sont en relation avec les mandataires courtiers et grossistes destinataires et font les transactions de revente simultanément aux achats de lots. De sorte que les employés de l'entreprise de transport qui préparent les transports en charge complète, doivent évaluer tout au long de la matinée les capacités transports qui seront nécessaires afin de les mobiliser en faisant prévenir des transporteurs d'envoyer des camions ramasser, en des lieux et à des heures distinctes, les lots correspondant à une destination. La concomittance des opérations, les limites temporelles strictes pour les réaliser nécessitent de la part des employés un savoir faire très particulier. En effet les courtiers et mandataires destinataires peuvent-ils grossir artificiellement la demande en fonction de ce qu'ils savent de l'offre afin d'en faire baisser les prix et les expéditeurs sur-évaluent les départs; ainsi les employés de l'entreprise de transport doivent-ils évaluer l'état du marché au cours des transactions pour évaluer au plus proche la capacité transport nécessaire, "sinon les transporteurs nous restent sur les bras, ou des clients sont mécontents".

Malgré tout, quelques grandes destinations doivent être approvisionnées assez régulièrement. Ainsi en est-il du trafic sur Paris (par route), le sud-ouest et le Mans (train) pour la France, l'Angleterre (RO/RO) pour l'international et avec une fréquence moins serrée, l'Allemagne (Route, marché pris au fer qui en avait l'exclusivité).

Les capacités d'organisation de l'entreprise sont très liées à son insertion sociale dans un milieu qui vit d'une certaine opacité du marché. Cela exclut dans une grande mesure la concurrence sur ce marché des transports au départ de la région (les quelques tentatives se sont vite arrêtées). Il existe une solidarité objective entre les petits transporteurs, l'entreprise organisatrice et les expéditeurs, pour le maintien de cette opacité du marché liée au maintien du groupe social des expéditeurs. Car si les coopératives

locales assureraient le groupage des lots (qui doivent être ramassés sur toute la région avant le départ des camions de celle-ci vers leurs destinations), les gros transporteurs concurrenceraient probablement les petits sur ce segment de marché aussi.

En apparence, l'entreprise organisatrice a partie liée avec les expéditeurs et les transporteurs et l'on pourrait penser que les expéditeurs peuvent imposer des tarifs de transport bas. En fait, ils sont négociés avant chaque campagne entre l'entreprise F. et les expéditeurs, ils sont très rémunérateurs pour l'organisateur de transport qui, par ailleurs, négocie les prix de traction avec les transporteurs avec qui elle a l'habitude de travailler.

Si la concurrence avec d'autres auxiliaires de transport et/ou d'autres entreprises est exclue dans les conditions actuelles en ce qui concerne les départs, il n'en est pas de même pour les retours. En ce qui concerne les départs de primeurs de la région, les autres transporteurs sont prestataires de service de l'entreprise F. qui a une position dominante dans leur organisation.

En ce qui concerne les retours, le problème est plus difficile, la concurrence est plus forte car l'entreprise doit trouver pour ses propres véhicules et ceux qu'elle affrète des chargements de retour. Sa position d'affrèteur et ses relations avec les autres commissionnaires la mettent dans une position favorable pour cela. Néanmoins, le problème se pose de trouver certaines régularités pour les frêts de retour, par rapport auxquels elle n'a, à priori, aucune priorité contractuelle liée à la conquête d'un marché donné, comme c'est le cas des départs.

Il semble que cette question soit essentielle pour l'avenir de l'entreprise.

5. Les affrétés, le parc propre, la concurrence, la mise en place de relations régulières

L'entreprise F. est à la jonction entre les expéditeurs et les transporteurs, si elle a augmenté ses moyens propres de portage c'est pour être "présente à la demande". Pour garder la prééminence dans l'organisation des transports des expéditeurs, l'entreprise s'engage à trouver dans tous les cas les capacités transport nécessaires. Ainsi en période de campagne (Juin à février

elle mobilise une grande partie des capacités de transport disponibles de la région. Pour disposer de ces capacités de façon certaine, elle utilise le "contrat moral" avec de nombreux petits transporteurs. Contrat moral qui stipule que l'entreprise F. assure le rechargement du véhicule affrété au départ, en général le triangle. Pour garantir cette disponibilité de capacité, le directeur de l'entreprise F. envisage de passer de vrais contrats avec quelques transporteurs affrétés.

Le rechargement des véhicules s'effectue donc en fonction des opportunités dans le secteur d'arrivée, dans certains cas une sérieuse concurrence existe pour les frêts intéressants. C'est la raison pour laquelle l'entreprise a intérêt à assurer régulièrement certaines relations (de départ) de sorte que les correspondants aux lieux de destination puissent compter sur une certaine capacité transport disponible et ainsi donner une priorité aux véhicules affrétés ou gérés par l'entreprise F. (C'est à fortiori le cas pour les quelques lignes régulières qu'assure l'entreprise).

En période de croisière, l'entreprise gère pour environ 600 relations unitaires en charge complète soit l'équivalent d'une entreprise de 140 ensembles routiers assurant deux rotations complètes par semaine (ou deux tours). 15 % de ce trafic environ est assuré avec les moyens propres de l'entreprise. Ces quelques chiffres situent l'importance que revêt l'organisation des relations entre l'organisateur de transport et les transporteurs pour mobiliser ou rendre disponible une capacité de transport suffisante pour faire face au volume des transports organisés.

6. Division et organisation du travail

a) - l'affrètement

Si l'on considère les rapports entre l'entreprise organisatrice et les transports locaux, la division du travail est la suivante. L'entreprise F. donne la liste des lots à enlever chez les producteurs, la destination générale, les destinations particulières, adresse et quantité, pour chaque client à livrer donnent lieu à l'élaboration de papiers transports donnés au chauffeur de l'entreprise affrétée. Ils sont préparés par les services de l'entreprise F. Le chauffeur de l'entreprise affrétée doit donc "enlever" tous les colis qui composent son chargement en différents endroits de la région (en effet les expéditeurs achètent les colis en fonction de leur prix et non de l'endroit où l'on peut les enlever, cela implique pour

l'entreprise F une contrainte supplémentaire pour organiser des circuits de ramassages qui ne soient pas trop aberrants). Le chauffeur de l'entreprise affrêtée effectue donc un circuit de ramassage puis passe à l'entreprise B. prendre les papiers, avant de partir pour sa destination.

A partir de ce moment le service du dispatching (National ou international selon les cas) recherche du frêt de retour pour ce camion ou du frêt permettant de faire un triangle (c'est-à-dire du transport de longue distance d'encadrement sur le territoire national si le camion n'a pas de carte rouge, de licence de transport de longue distance). Concernant les affrêtés, les services du dispatching ne sont pas en relation directe avec les chauffeurs mais avec l'entreprise de transport dont ils sont salariés. Les ordres de transport transitent donc de l'entreprise F. à l'entreprise dont le chauffeur est salarié pour lui parvenir. Chacun des transports de retour en triangle est donc négocié par les affrêteurs-dispacheurs de l'entreprise F. Double négociation :

- avec l'offre de transport dans les différentes régions de destination de départs de primeurs (essentiellement avec d'autres affrêteurs, dont un certain nombre sont des correspondants réguliers),
- avec les transporteurs à qui il n'est pas toujours possible de donner les transports, les meilleurs en terme de prix, de destination, de type de matière etc...

Le rôle essentiel des employés de l'affrètement, notamment de ceux qui négocient ces différentes transactions, nécessite plus qu'une compétence technique (calcul des prix de transport pour des matières, des voyages, des règlements différents, connaissance des contraintes techniques propres à certains "montages pour mettre en conformité les papiers et les opérations concrètes..) dans la mesure où ils gèrent au jour le jour des rapports sociaux avec le milieu de l'offre de transport et avec celui des transporteurs.

En ce qui concerne l'offre de frêt, ils doivent avoir une connaissance très actualisée des évolutions qui se réalisent dans le milieu afin d'apprécier la solvabilité des entreprises qui leur font des offres de frêt. Ils soulignent cette hantise dans leur propos car les faillites d'affrêteurs sans être fréquentes ne sont pas rares. Par ailleurs des boîtes peuvent laisser trainer les paiements lorsque des opérations prises en charge par F. leur sont facturées, or la logique de l'affrètement implique un minimum de rigueur dans la réalisation financière des nombreuses transactions qui sont effectuées (le délai est de trente jours, en général.) en ce qui concerne le rythme des entrées et des

.../...

et des sorties financières. Le développement du volume des affrètements traités est conditionné par l'image de marque de l'entreprise F. car les opérations sont réalisées sur la base de rapports de confiance. L'image de marque de l'entreprise et son volume d'affaire ne peuvent augmenter qu'à condition qu'elle soit solvable, sa solvabilité dépend de l'équilibre financier des transactions qu'elle réalise lequel ne peut supporter trop "d'affaires en contentieux".

Concernant les rapports avec les transporteurs, le problème essentiel qui se pose aux affrêteurs consiste à "tirer les prix" au meilleur point d'équilibre de deux exigences : faire gagner de l'argent à l'entreprise F. et au transporteur affrété. Si les opérations sont traitées cas par cas les exigences pour chacune d'elles sont repérées et évaluées par rapport au volume global des très bonnes et moins bonnes affaires réalisées en général et avec le transporteur considéré. De sorte que la détermination du prix fait au transporteur constitue un des moments importants de la régulation globale de ses rapports avec l'affrêteur. Il est bien évident que pour pouvoir compter sur les prestations d'un transporteur (notamment pour l'organisation des départs de façon régulière) des niveaux de compromis sont établis. Néanmoins malgré l'interdépendance des intérêts économiques et sociaux réciproques, l'affrêteur jouit d'une situation dominante dans les rapports ainsi établis, dans la mesure où il peut substituer entre elles les entreprises affrêtées. Il y a donc de la part des négociateurs en affrètement une catégorie implicite dans la logique de leur fonctionnement avec les transporteurs qui consiste à évaluer le jeu admissible dans ce rapport de force qui se traduit dans la détermination des prix.

b) - L'entreprise de transport

Le parc propre de l'entreprise (5 tracteurs puis 15 depuis un peu plus d'un an) était considéré jusqu'à une date récente comme un moyen au service du groupage et de l'organisation des envois de remorques vers l'Angleterre. La sous-utilisation des tracteurs pour ces fonctions a amené la direction de l'entreprise à monter une véritable partie transport propre à l'entreprise.

Comme les camions des affrétés, ceux de l'entreprise sont suivis par les dispatcheurs-affrêteurs international et national sous la responsabilité de ces derniers.

..../...

Des lignes (notamment vers Rungis, l'Angleterre et l'Allemagne) sont exploitées en direct (six véhicules). A l'exception des deux à trois tracteurs utilisés pour tracter les remorques (groupe, une partie du trafic RO/RO concernant les remorques), les autres font des transports semblables à ceux des affrétés.

En principe utilisés pour écarter les pointes de trafic notamment durant les campagnes de primeurs, les véhicules propres de l'entreprise permettent en fait à cette dernière d'assurer des liaisons rentables régulières (lignes) et de se positionner sur des liaisons à conquérir (Allemagne, Hollande notamment dans le transport international).

Dans l'état actuel des choses, le développement des transports propres de l'entreprise F. dépend de cette conquête, assurant une plus grande assise à l'ensemble de ses activités non strictement liées à l'organisation des départs de la région. Il dépend aussi de la rentabilité du parc existant qui sera évaluée en fin d'année. Considérée au début comme un appoint technique nécessaire au renforcement de l'entreprise F. comme organisateur de transport, la Direction commence à penser que si cette activité rapporte en soi de l'argent, elle pourrait devenir un moyen important de renforcement de l'entreprise sur des liaisons (notamment le transport international) et des marchés dans lesquels elle n'existe actuellement que comme offreur de capacité transport et occupe de ce fait une position dépendante en partie à d'autres affrêteurs.

Pour ce faire, la tendance à réserver pour le parc propre les "bons transports" si elle ne se manifeste pas (comme le disent les responsables) en période de campagnes, se réalise de fait dans les autres périodes et devrait logiquement se renforcer.

7. Les conditions de travail.

Le fonctionnement de l'entreprise notamment par la grande quantité des opérations de transaction qui sont en fait son produit, implique une organisation où les emplois de bureaux sont relativement nombreux.

Trente trois personnes sont dans les bureaux. Deux catégories de personnel sont à distinguer : ceux qui s'emploient à la facturation, la comptabilité, le secrétariat et ceux qui négocient ou assurent le suivi des opérations ou des

.../...

transactions. Les premiers sont soumis à un rythme temporel de travail, semblable à celui que connaissent les employés de bureau des entreprises privées, les seconds travaillent plus longtemps et sont soumis à un rythme très soutenu durant les campagnes - "le temps est très tendu" - à un rythme un peu moins fort hors campagne.

Outre les négociateurs du groupage, de l'international et du national, une personne (travaillant au même rythme qu'eux) est responsable de la constitution des dossiers par opération réalisée ou sont consignées toutes les opérations effectuées pour un transport et où sont joints les papiers nécessaires à la facturation (qui charge, qui transporte, les prix sont répartis, les frais sont consignés - transit, frais de manutention portuaire, etc... - ainsi que le kilométrage, le temps passé.. un solde est établi). Ces dossiers par opération sont codifiés et serviront à terme de bon au montage d'un système informatique spécifique à l'entreprise qui aura ainsi outre des moyens de facturation plus rapide, des moyens pour établir une synthèse périodique du solde des opérations en cours de paiement et le moyen de suivre et d'impulser des redressements concernant le choix des opérations les plus rentables.

En ce qui concerne les chauffeurs, les conditions de leur travail sont semblables à celles des conducteurs des entreprises de la région. Les critères d'embauche aussi : il s'agit de fils d'agriculteurs pour la plupart, ils connaissent parfaitement la région et la manière dont les agriculteurs commercialisent leur production. Ce point est essentiel car le ramassage des lots au départ de la région constitue la spécificité de leur travail. Cette spécialisation est de l'ordre d'un "savoir faire" dont les caractéristiques ressortissent plus à l'apprentissage social qu'à celles de capacités techniques particulières. Sur le plan des durées et des rythmes de travail, les chauffeurs de l'entreprise F. et de la région vivent la même réalité.

x

x x

"G" - PETITE ENTREPRISE de 18 salariés.

(Sud de la France, Roussillon).

Composée de 10 tracteurs, 16 semies et un petit porteur, la capacité transport de l'entreprise est valorisée par 11 chauffeurs, quatre mécaniciens, une secrétaire, un chef d'exploitation, le patron supervise l'ensemble (il suit de près les activités et les problèmes d'entretien du parc) et sa femme s'occupe de la comptabilité.

1. L'histoire de l'entreprise.

L'actuel patron de l'entreprise s'est lancé (il y a 20 ans) dans le trafic de primeurs au départ de sa région après avoir acheté un camion (2ème main) et une carte de zone longue. Il travaillait essentiellement avec des affrêteurs. Gardant durant sept ans un parc de 1 à 3 véhicules selon les années, il démarre réellement en obtenant un contrat de transport en direct (transport de boissons pré-conditionnées) ce qui lui assure un travail régulier. Le parc est d'environ 5 à 6 camions durant toute la période des 6 années suivantes. Il investit alors dans l'installation d'un garage et de matériel d'entretien des véhicules. Après ces 6 années il obtient un nouveau contrat pour le transport de produits alimentaires pré-conditionnés. Il forme alors une Société Anonyme et augmente alors son parc de façon régulière. Il obtient enfin un autre contrat (celui là en location exclusive), ce qui permet d'ajouter au parc existant des remorques supplémentaires et deux tracteurs de sorte que l'entreprise se compose de 10 tracteurs et 16 remorques après avoir plafonné à douze cartes grises (tracteurs plus semi) durant six années.

2. Les activités de l'entreprise

Pour ce qui concerne les trajets 75 % des trafics vont vers l'est de la France, 10 % vers le nord et l'ouest, 15 % en international sur l'Italie. La régularité des contrats fait de ces trajets des quasi lignes, quoique l'entreprise n'ait pas de "succursales".

.../...

En terme de frêt : 70 % du chiffre d'affaire est dû aux contrats (25 % pour les produits alimentaires, 35 % pour les boissons, 10 % pour la location exclusive), le reste (c'est à dire 30 %) est traité avec deux entreprises pratiquant l'affrètement. L'une a son siège dans un département proche de l'entreprise et plusieurs succursales sur les trajets les plus fréquents, l'autre a son siège social à 300 kilomètres à l'ouest de la localisation de l'entreprise.

Une partie du trafic est effectuée sous licence de location successive (3 licences de zone longue), sous licence de location exclusive (4 licences de zone longue), notamment pour les trafics sous contrat. L'entreprise dispose en outre de 6 cartes rouges utilisées pour les transports affrétés et les transports supplémentaires à la location et des licences de zones courtes (6) permettant de couvrir 8 départements (carnets à souches) utilisés pour les trafics régionaux et les transports affrétés vers le sud ouest. De plus pour le transport international l'entreprise dispose d'une ATIE (autorisation de transport intérieur d'encadrement).

3. L'organisation générale

Le patron considère qu'il est inutile de faire de la prospection "pour casser les prix", qu'il vaut mieux assurer une "qualité de service" et faire les prix en conséquence. "Les clients veulent un service irréprochable, ils savent qu'ils peuvent faire confiance dans la mesure où le matériel est fiable grâce à l'entretien préventif et les chauffeurs compétents grâce à la confiance qui existe entre nous".

Sur le plan du matériel, l'entreprise a un parc constitué par des tracteurs et des semis appartenant à la même marque et du même type. De sorte que l'on obtient de meilleurs prix et garanties d'une part, que les mécanos ne rencontrent que des problèmes connus (même technologie) d'autre part, que le chef d'atelier gère un stock de pièces homogènes enfin. Le choix de la marque et du type de tracteurs est légitimé par le fait qu'ils sont économes en carburant et en huile, les remorques ont été choisies pour leur qualités d'économie en terme d'usure des pneus compte tenu des répartitions de charges habituelles.

.../...

L'entreprise pratique un système d'entretien préventif qui implique des investissements importants mais qui a l'avantage de permettre une maîtrise de l'immobilisation des véhicules et une minimisation des prix de revient par le suivi des éléments du matériel, les achats groupés de pneumatiques, huiles pièces et l'entretien interne. Par ailleurs l'entreprise a une pompe de gaz Oil et suit les consommations énergétiques des véhicules. Les véhicules font environ 2500 kilomètres par semaine de sorte que toutes les quinze jours, ils passent systématiquement à l'atelier où l'entretien et les contrôles sont effectués. Par ailleurs le chauffeur remplit une fiche de contrôle hebdomadaire afin que le suivi soit plus précis, le chef d'atelier tient un dossier de suivi de chaque tracteur et remorque.

Le changement du matériel s'effectue en principe tous les 6 ans pour les tracteurs et tous les 8 ans pour les remorques.

Les tracteurs effectuent environ 100.000 kilomètres par an et les remorques 70.000 (en moyenne).

L'organisation générale de l'entreprise repose donc sur cette organisation du maintien et de la fiabilité du matériel, laquelle assure la fidélité des clients et des affrêteurs.

4. L'organisation du travail et condition de travail.

Sept des tracteurs effectuent le trafic vers l'est de la France. Les chauffeurs font deux rotations par semaine en principe, parfois trois. Un tracteur est utilisé pour le trafic vers le sud ouest (trois à quatre rotations par semaine). Un autre tracteur fait le triangle : montée vers le nord descente dans le sud ouest, retour à l'entreprise, puis à nouveau une rotation sud ouest-entreprise. Le dernier fait du transport vers l'Italie.

Les chauffeurs ont des instructions strictes sur le travail (notamment ceux qui sont en location). Les chauffeurs sont triés "sur le volet" et recrutés par relations personnelles dans le réseau local des relations sociales où l'on sait ce qu'un tel ou un tel vaut ou sait faire, par les multiples biais par lequel le contrôle social assigne à chacun sa place et sa notoriété sinon son exclusion.

Ils effectuent en moyenne 9758 kilomètres par mois soit 2450 km par semaine. Si l'on considère qu'ils roulent à 60 km/h de moyenne, cela correspond à 40 h 45 de conduite. Compte tenu des gains de rapidité dus à la régularité des rotations, on peut considérer que cette durée de conduite correspond à 70 % du temps de travail, ce qui établit leur durée de travail à environ 58 heures hebdomadaires

5. Insertion de l'entreprise.

Installée à proximité d'une grande ville du sud est, cette entreprise est typique sur le plan de son insertion spécifique dans le milieu par la constitution et l'offre d'un matériel et d'un personnel fiables. Si cela permet de traiter un certain nombre de transports en direct (contrat de transport ou contrats de location) il n'empêche que n'ayant pour seule spécialité que d'offrir une capacité transport fiable, l'entreprise doit faire affréter une partie importante de sa capacité. Ainsi elle est dépendante des chargeurs et des affrêteurs. Néanmoins assurant son développement en fonction du nombre de contrats explicites ou moraux (ses relations avec les affrêteurs datent finalement de 20 ans) elle se place sur les marchés à ses vrais coûts qu'elle minimise par le suivi du matériel assurant sa longévité et sa fiabilité.

x

x x

"H" PETITE ENTREPRISE SPECIALISEE DANS LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE

(région ouest de la France, Bretagne).

- L'entreprise comprend une trentaine de personnes (28 salariés), un certain nombre (3 ou 4) sont membres de la famille du fondateur de l'entreprise.

- Une dizaine de tracteurs et semi de 38 tonnes, six camions de ramassage livraison (6 à 10 tonnes) et un camion (de 15 tonnes). Tout le matériel est frigorifique y compris les petits camions de livraison.

- L'entreprise est installée dans une région de pêche, elle est spécialisée dans les denrées périssables (essentiellement poissons, mais aussi produits agricoles dans une moindre proportion). Elle exploite plusieurs lignes, dispose d'une succursale dans un autre port de pêche. Enfin, elle pratique le transport à la demande pour 15 % de son chiffre d'affaire.

1. L'insertion de l'entreprise, son évolution

Le patron de l'entreprise a commencé voilà une vingtaine d'années à faire le transport pour le compte de marayeurs de la région où elle est installée (A) lesquels (A) sont en relation avec d'autres marayeurs d'une autre région (B) qui renvoient dans la première, des produits de la mer différents de ceux qui partent du siège de l'entreprise.

Après une période d'évolution assez lente, la transformation de l'entreprise a suivi la croissance des échanges de produits de la mer entre les deux régions. La croissance des volumes transportés sur la ligne régulière entre les deux régions de pêche l'ont amené à monter une succursale dans la région (B)

2. L'organisation de l'entreprise.

Développée autour des rotations de produits de la mer en aller et retour, l'entreprise a constitué en outre une ligne vers une autre région où elle n'a pas de succursale et effectue aussi du transport à la demande.

.../...

a)- les lignesLes produits de marayeurs :

La ligne de A vers B (lieu de la succursale de l'entreprise) est organisée de la façon suivante.

Les départs de A s'échelonnent du dimanche soir au Mercredi soir. Les tracteurs et semi de 38 t. partent vers 18 h. après que le chauffeur ait effectué une partie du ramassage tandis que les camions de faible tonnage effectuent la majorité. Après 13 h. de route, le 38 t. arrive à B. et les livraisons sont effectuées autour de B. par de petits frigorifiques de l'entreprise. Le 38 t. est alors rechargé (en produit de la mer ramassés par les petits camions) et redescend (départ 14 h.) pour une grande agglomération (où il arrive vers 3 h. du matin) située à 12 heures de route de B. et à trois heures de route de A. Là les produits des marayeurs de B. sont livrés et le camion recharge toutes sortes de produits pour retourner à A. (2 h 30 à 3 h. de route). Pour effectuer la rotation le véhicule est en astreinte durant 36 heures à 40 heures selon qu'il est utilisé ou non pour certains ramassages ou certaines livraisons. Sept tracteurs et semi de 38 tonnes sont affectés à cette ligne.

Les produits agricoles :

Un seul camion est affecté à cette ligne. Après qu'il ait été rempli, dans l'après midi du Mercredi (seul départ) au quai d'une coopérative (le chargement est complété par le ramassage qu'effectue un petit camion), le camion roule environ 12 heures et livre les poulets, le lendemain. Jeudi, ce qui prend une bonne partie de la journée. Le jeudi soir, le chauffeur recherche du frêt de retour et passe une partie de sa journée de vendredi à charger et revient à A pour le samedi matin. Il semble qu'une fois sur trois au moins le chauffeur doive se "débrouiller" pour obtenir du frêt de retour auprès du B.R.F.

b)- Le transport à la demande

Un véhicule (de 22 tonnes environ) effectue du transport régional à la demande, deux 38 tonnes effectuent du transport à la demande en longue distance. La plupart des départs sont du marayage ou des produits agricoles pour des destinations diverses et les retours s'effectuent dans des conditions analogues à celles de la ligne régulière de poulets.

c) - Transports locaux et livraisons.

Les quatre petits véhicules sont affectés au ramassage et à la livraison aux points A et B. de la ligne principale (essentiellement les denrées périssables).

d) - Le matériel

Les véhicules de gros tonnages sont renouvelés très souvent (environ tous les trois ans pour les tracteurs et tous les cinq ans pour les remorques) car les délais des marchés sont impératifs. Ils sont revendus en reprises de camionneurs.

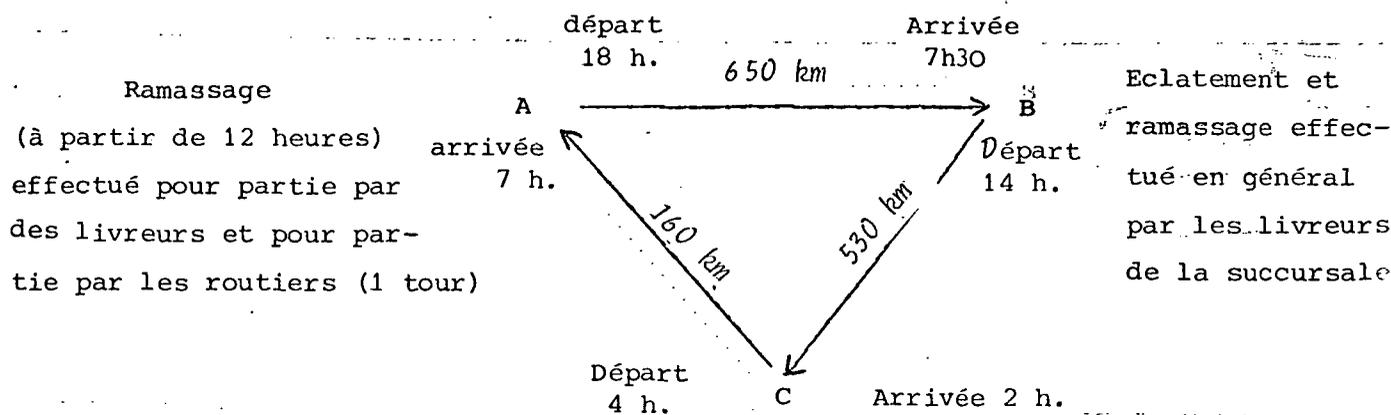
Quatre mécaniciens suivent le parc de véhicules et en effectuent l'entretien.

3. Division et conditions du travail

Pour ce qui concerne la ligne entre A et B les deux zones de pêche, le travail est divisé de la manière suivante :

Les chauffeurs qui partent le dimanche et lundi soir, repartent le mercredi soir et effectuent donc deux tours dans la semaine. Dans ce cas ils ne ramassent ni ne livrent, ils font la rotation de longue distance, les ruptures de charge de début et fin de parcours étant réalisées par le personnel de l'entretien. Ils ne s'occupent du chargement qu'au point C. Au point B entre 7 h 30 et 14 heures, ils dorment et déjeunent avant de repartir. Ils arrivent à C vers 2 heures du matin, vidant, et rechargent pour arriver à A vers 7 h. du matin, soit 36 heures à 38 heures après être partis le dimanche. Faisant deux rotations ils roulent environ 52 heures et travaillent environ 58 à 60 heures pleines. Ceux qui partent le mardi et mercredi ne font qu'une rotation sur la ligne, ils partiront le dimanche et le lundi la semaine suivante. De sorte qu'une semaine sur deux ils font deux rotations.

Lorsque les chauffeurs ne font qu'une rotation (ce qui prend deux nuits et une demie journée de travail effectif, soit une trentaine d'heures de travail) ils travaillent une journée et demie à faire le ramassage de leurs collègues qui font deux tours et à s'occuper du petit entretien de leur véhicule. Une semaine sur deux donc ils travaillent autour de quarante heures et autour de soixante heures l'autre semaine.



Le chauffeur qui fait la ligne de poulets est en astreinte durant 64 heures environ, puisqu'il part charger le Mercredi vers 14 h. et revient le samedi matin vers 8 h. Durant cette astreinte, il effectue 38 à 40 heures de travail. Il ne travaille pas le lundi matin, l'après midi il entretient son camion et le mardi il fait une petite rotation régionale de sorte qu'il travaille environ 52 heures.

D'une manière générale les chauffeurs ont quatre jours pleins de repos par quinzaine.

Le système de salaire est mensualisé, les seules primes existantes sont les primes de non accident, d'entretien et de départ du dimanche soir (ce qui revient à une prime au tour).

Le problème principal outre les quantités relativement importantes de travail effectué est surtout la limite temporelle stricte durant laquelle il doit être fait. C'est pourquoi l'ouverture de lignes paraît très importante pour pouvoir organiser le travail. Néanmoins, le problème reste entier pour le transport à la demande car les possibilités de division du travail sont extrêmement faibles et la dépendance de l'entreprise au marché des flux est très forte en ce qui concerne les retours.

4. Problèmes d'exploitation

L'entreprise pourrait développer d'autres lignes et trouver ainsi des solutions aux problèmes des retours en assurant une certaine régularité de rotation, en fait cela ne lui est pas possible car il existe entre les transporteurs un partage implicite des possibilités d'établir des lignes au départ de la région. Ça n'est qu'en concurrençant des collègues qu'ils pourraient

.../...

gagner des lignes régulières sur d'autres destinations. mais alors ils le seraient sur la leur.

Enfin, on peut parler d'une relative dépendance des transporteurs par rapport aux marayeurs du fait même de la disponibilité nécessaire du transporteur. En effet les marchés de poissons et crustacés sont soumis à un rythme de transaction-réalisation des transactions, extrêmement rapide, aussi les camions doivent réaliser le transport en un temps très court. La rapidité des départs ("les marayeurs, ils donnent les colis au dernier moment, on n'a pas le temps de vérifier le poids réel chargé dans les camions !") et des chargements qui posent quelques problèmes de surcharge du fait de la "répartition inégale" entre les poids annoncés et les poids réels (problème des rapports poids du poisson/poids de la caisse et des caisses !), soulèvent le problème du prix du transport. La concurrence entre transporteurs (potentiellement les marayeurs peuvent s'adresser à un autre, socialement les partages de lignes limitent un peu cette concurrence) jointe aux conditions concrètes de réalisation des transports de denrées périssables assurent la prépondérance des marayeurs. au sens où les transporteurs adaptent leur exploitation aux exigences du marché des poissons.

x

x x

"I" COOPERATIVE DE TRANSPORT

(Sud-ouest de la France)

Il s'agit d'une entreprise constituée en coopérative par huit transporteurs primitivement indépendants qui ont monté trois ans avant la constitution de la coopérative, une agence commerciale commune pour assurer du frêt dans la région parisienne en traitant directement avec la clientèle. Cette entreprise a 12 ans, sa capacité transport est constituée par une cinquantaine de tracteurs, une soixantaine de semi et une dizaine de camions de livraison. Mais surtout, l'entreprise dispose de trois succursales en plus du siège.

1. Le marché et les activités.

La moitié du trafic de l'entreprise est de l'international vers l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne et retour. Il s'agit essentiellement de produits industriels pour l'Espagne et retour avec d'autres pièces détachées (contrat), de poudres pour l'Allemagne et retour des produits finis et de poudres espagnoles distribuées sur l'ensemble de la France (à cette occasion, la coopérative est affrêteur d'autres transporteurs).

Pour ce qui concerne le transport national, le frêt de départ vers l'ensemble de la France, mais surtout l'agence principale qui est à Paris, se compose de conserves, de produits chimiques, sels et engrais, en retour l'entreprise transporte des cuirs et peaux, des huiles, des pulvérulents, des conserves et des matériaux de construction.

Par ailleurs, l'entreprise assure une série de transports spéciaux (pulvérulents) et saisonniers. Enfin, elle loue du matériel à ses adhérents, effectue du groupage-dégroupage, pour le compte de ses agences et assure des transports entre agences garantissant un coefficient de remplissage des véhicules de ses adhérents.

Elle remplit à l'occasion la fonction d'affrêteur pour d'autres transporteurs que ses adhérents mais de façon relativement marginale.

.../...

2 . Organisation

Les transports internationaux et nationaux de longue distance sont effectués selon deux modalités distinctes :

- soit en direct lorsque les destinations sont excentrées par rapport au réseau d'agences de l'entreprise,

- soit fractionnés si l'entreprise peut grouper et dégroupier les lots dans ses agences, répartissant ainsi le travail nécessaire aux longs trajets et les travaux d'enlevage, de répartition et de livraison.

x

x x

Cette entreprise a le mérite d'indiquer comment de petits transporteurs peuvent en se groupant organiser un système de services transport qui renforce leur compétitivité sur le marché en les plaçant dans la position d'une entreprise moyenne suffisamment organisée pour répartir les capacités transports et les frêts de sorte que les travaux de longue distance et d'éclatement regroupement, soient suffisamment distinctes pour accroître la productivité d'ensemble en accroissant celle de chacune des opérations. Il ne nous a pas été possible d'en savoir assez sur cette entreprise qui aurait mérité d'être observée durant plusieurs jours.

III - ENTREPRISES ARTISANALES

J - Entreprise de trois salariés.

K - Lettre de l'Officiel des Transporteurs à propos des associations en participation.

L - Exemple d'un tractionnaire (Maurice D. Cf. 2ème récit de voyage en annexe du rapport)

. biographie de Maurice D. (page 24, 2ème partie des annexes)

. Les revenus, la gestion de l'entreprise, les modes de consommation ou les principes de l'économie domestique.

"J" - ARTISAN travaillant avec trois chauffeurs salariés.
(Région parisienne)

Entreprise artisanale organisant les rotations par fractionnement. Elle a une capacité de transport de trois tracteurs, cinq remorques et un petit camion exploités par trois chauffeurs salariés, le patron et sa femme.

1. Démarrage de l'entreprise.

Après avoir appris et pratiqué la métier de cuisinier, il décide de changer de métier car il en avait assez du boulot de cuisinier. Il commence comme chauffeur livreur pour apprendre ce nouveau métier. Avec ses économies il achète un petit camion et travaille à la journée comme livreur pour une grande entreprise de transport (Messageries); le soir il travaille aux Halles. Dans son travail de messagerie à la journée, il fait des "enlèvements" d'un dépôt d'une marque de camion (pièces..). Le chef d'expédition de cette marque de PL, lui propose de faire des transports pour le dépôt. Dans un premier temps, il ne peut accepter car il n'a pas de licence, mais le chef d'exploitation lui propose de s'arranger avec un contrat de location exclusive.

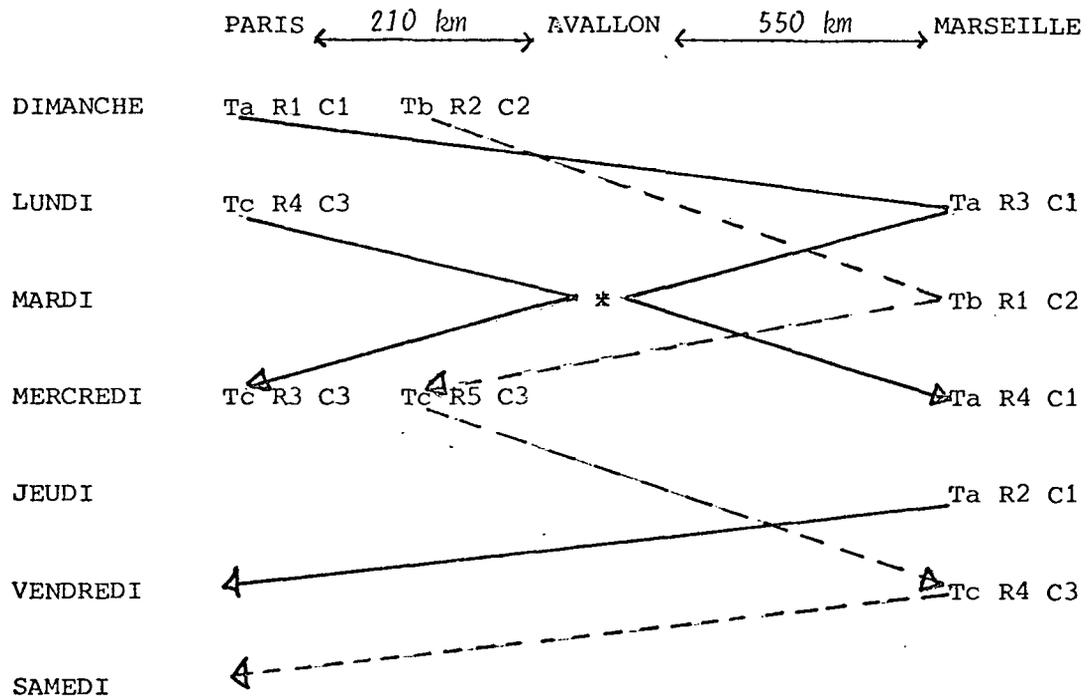
Il faisait toute la France (toutes les succursales de la marque). "Je n'avais pas de problème pour chercher le frêt". Bien sûr il abandonne la grande entreprise de transport dans laquelle il se louait à la journée et fait ce nouveau transport à raison de deux à trois tours par semaine. Durant six ans. La marque pour laquelle il travaillait lui vendait du matériel, il peut acquérir deux licences de zone longue et "j'ai commencé à faire du Marseille". Le développement de l'entreprise est alors très rapide et en 69/70 il a 9 camions (porteurs). Là une série d'accidents lui valent de gros ennuis. Pour lui, ces accidents sont dus au fait qu'il avait de grosses difficultés à trouver de bons chauffeurs : "J'ai eu des gars, c'était vraiment des drôles de gars". Depuis ces ennuis il a été amené à restreindre ses ambitions et fonctionne depuis plusieurs années avec trois chauffeurs qui conduisent trois 38 tonnes, lui s'occupe du matériel basé à Paris, conduit à l'occasion un petit camion pour faire les "enlevages" ou fait un tour fractionné sur la route de Marseille pendant que sa femme s'occupe du secrétariat et de la comptabilité.

.../...

Deux des 38 tonnes font chacun une rotation Paris-Marseille-Paris, et l'un d'eux une rotation supplémentaire Paris-Avallon-Paris pendant que le troisième 38-tonnes fait un Paris-Marseille, un Marseille-Avallon-Marseille et un Marseille-Paris. En effet pour trois tracteurs il y a cinq remorques ce qui permet d'effectuer quatre rotations complètes de remorques par semaine.

Pour expliciter comment les choses sont organisées appelons les tracteurs Ta, Tb, Tc ; les remorques : R1, R2, R3, R4, R5, et le petit camion qui sert à grouper la marchandise O, les chauffeurs : C1, C2, C3, et l'artisan P.

Puis examinons le tableau suivant :



On peut décrire le schéma de la manière suivante : le dimanche les remorques R1, R2, R4, R5 sont à Paris, (R3 était à Marseille, Le samedi ce sont les remorques R1, R2, R3, R4 qui y sont. La remorque R5 étant à Marseille. Autrement dit, lorsque trois remorques démarrent avec les tracteurs, deux restent (une est à Paris, l'autre à Marseille). La remorque qui reste à Paris (jusqu'au Mercredi, R5 dans notre exemple) est chargée. Ainsi que R4 par le petit camion et en se déplaçant avec le tracteur Tc qui ne part que les Lundi et Mercredi soir. A marseille les remorques vidées sont laissées pour être chargées chez les clients (les arrivages du port ou les expéditeurs de fruits et légumes). Le Mardi, les chauffeurs C3 et C1, arrivant respectivement de Paris (C3) et de Marseille (C1), échangent leur remorque sur le parking d'un "routier" (lieu fixe de rendez-vous).

3. Division du travail et charge de travail.

L'organisation du trafic présentée a un caractère formel dans la mesure où elle laisse supposer qu'il y a possibilité réelle de permutation des remorques et permutation des tâches des chauffeurs effectuant tous les postes en trois semaines. Les choses ne sont pas si simples. Reprenons notre schéma et voyons ce qui se passe le plus souvent :

A Paris, le patron s'occupe de trouver du frêt pour les remorques, le chargement est souvent fractionné de sorte que chaque remorque est chargée en partie au quai d'un client (souvent à GARONOR) et pour l'autre partie par des lots regroupés par le petit camion. Donc le patron et le chauffeur qui fait le tour Avallon et le Tour Marseille, le Mercredi, sont occupés durant le début de la semaine à remplir les remorques partant les Lundi et Mercredi. Le chauffeur ayant effectué une première rotation complète sur Marseille s'occupe avec le patron le reste de la semaine à remplir les deux remorques qui partent le dimanche soir.

Le chauffeur (C1 dans notre schéma) qui passe deux à trois journées à Marseille part avec un chargement complet ne nécessitant qu'une livraison et a en principe de ce fait plus de temps pour trouver le frêt des remorques qu'il va remonter ainsi que celles de ses collègues.

Les deux chauffeurs qui ne font qu'un tour sur Marseille partent avec des chargements fractionnés nécessitant de livrer 4 à 6 clients différents ce qui prend du temps. Les gros problèmes avec les livraisons fractionnées impliquent souvent que le chauffeur fasse de la manutention : "il y a toujours le problème que les chauffeurs ne touchent pas à la marchandise !". Ils remontent en général une charge complète que leur a trouvé C1 où qu'ils cherchent eux-mêmes (notamment celui qui part le dimanche soir).

Autrement dit, dans le meilleur des cas, C1 peut chercher le chargement de son tour Marseille-Avallon, de son retour Marseille-Paris et celui du retour Marseille-Paris du chauffeur qui descend le Mercredi soir. Si les deux chauffeurs C2 et C3 permutent d'une semaine sur l'autre, le chauffeur C1 lui assure le même travail. Ce dernier a le statut de quasi-associé de l'artisan il est intéressé au chiffre d'affaire, tandis que les deux autres chauffeurs touchent des primes moins avantageuses sur le même chiffre d'affaire. Les salaires des trois routiers sont relativement élevés pour la profession (environ 5000 à 6000 Frs selon les gars, mais aussi selon le frêt !). Ils ont un fixe

de 4000 Frs. "Les gars, ils le volent pas leur salaire ! c'est un métier dur".

Les durées de travail sont supérieures à 60 heures (65 heures environ) pour les conducteurs; Le patron remplace assez facilement le conducteur qui doit effectuer le tour Paris-Avallon-Paris en fonction des disponibilités de chacun..

Assurés du frêt de départ, les chauffeurs doivent en fait le chercher pour le retour, ils ont un réseau propre de relations et d'échanges avec les clients, affrêteurs, transitaires et un large savoir faire permettant d'évaluer les chargements intéressants, de gagner du temps au chargement et au vidage. Néanmoins, dans les périodes de vaches maigres, ils sont obligés de se rabattre sur les affrêteurs ou pire les B.R.F.

"Ce qui fait du tort aux transporteurs, ce sont les affrêteurs, ils vendent du vent, ils font les prix. Il pourraient faciliter le travail mais ils vous disent bon ya un lot à prendre là à tel prix un point c'est tout !".

Par son statut d'affrété chronique, l'entreprise malgré l'organisation originale des rotations est très fragile dans la mesure où elle subit de plein fouet les accoups de la conjoncture. Par ailleurs si au départ de Paris, les conditions d'affrètement sont relativement régulières, il semble qu'à Marseille, elles soient plus précaires. Enfin, le chauffeur C1 joue un rôle essentiel dans l'organisation actuelle, la perspective de son départ possible à terme, fait dire au Patron : "quand ça arrivera, je laisserai tomber ce métier pour reprendre une affaire de restauration et d'hôtellerie".

X

X X

"K" - Le cas d'un quasi artisan : une formule d'avenir pour
"résoudre" les problèmes de main d'oeuvre :
Les associations en participation ?

Sur un certain nombre de points notamment la logique du travail à la tâche et au rendement impliquant de travailler durant une grande quantité d'heures, cette lettre est exemplaire.

Il est rare que des routiers écrivent ce que par ailleurs ils vous expliquent. Cette lettre résume beaucoup d'interviews.

La réponse du Directeur Général de l'entreprise dont le routier était l'associé est jointe.

- LETTRE D'UN ROUTIER -

extrait de l'OFFICIEL des
TRANSPORTEURS,
N° 1057, du 23 novembre 1978.

Messieurs,

Je viens de lire l'*Officiel des Transporteurs* sur la table ronde Savam face à différents interlocuteurs. Si je vous écris, c'est pour vous faire part de mon expérience, car j'ai été pendant près de deux ans associé Savam. Tout a commencé quand un chauffeur de cette Société est venu décharger dans l'entreprise où je travaillais. Nous avons discuté, et il m'a expliqué le fonctionnement de l'association. Après avoir pris rendez-vous, je suis allé à Soissons un samedi matin. Très bon accueil, table ronde, où il m'a été expliqué le genre de travail effectué, et le genre d'association ; pas besoin d'attestation de capacité car c'est un contrat en participation. En sortant de cette réunion, une idée trotte dans ma tête « je vais pouvoir m'installer à mon compte, faire pour moi ce que je fais pour un patron et puis qui ne risque rien n'a rien ».

Des espoirs et des projets

J'ai envoyé 5 000 F pour retenir un camion Daf type FA 1600 DF car Savam est concessionnaire Daf. Trois mois plus tard, « ça y est je démarre » des espoirs et des projets plein la tête. Je ne me fais pas de soucis, j'ai une bonne formation P.L. en mécanique et en conduite je suis bien armé. Bien sur je ne serai pas reconnu comme transporteur, mais comme prestataire de service, mais je vais pouvoir gagner ma vie plus aisément, c'est le principal.

Un lundi de mars, je vais chercher mon camion au siège. Très bon accueil, et, tout le monde est gentil. Je passe au garage, auto-radio, pompe à graisse etc. Tout sera répercuté sur mon compte. L'après-midi, signature du contrat, j'accepte de verser 13 % d'affrètement 3.5 % de frais de gestion, ma comptabilité sera faite. 3 000 F de mise à disposition du véhicule, 1 164 F de compte de vente à terme du véhicule total 4 164 F de traite par mois, durant 42 mois (coût du camion 174 888 F) et pas de direction assisté pour un camion de 60 m³. De plus 1 000 F de location de carte de transport « catégorie C » 1 300 F d'assurance. Je fais remarquer que ces sommes, nous les payons tous les mois sauf la carte de transport qui, elle n'est prise que 11 mois. Maintenant l'assurance aussi est prise sur 11 mois mais 1 480 F (légère augmentation).

Premiers « pépins »

Je fais un chèque de 10 000 F et je fais partie de la Savam. Les premiers mois sont bons, je tourne bien, je ne m'occupe

de rien, ce qui est un tort. Mois d'avril je touche un chèque de 11 972 F je suis content mais je ne peux prendre qu'une semaine de congé au mois d'août car il faut payer le camion. En novembre 1977 je casse le vilebrequin : 8 jours pleins immobilisé. La garantie marche mais je ne gagne rien et, les frais courent. Mois de décembre j'accroche mon toit dans une station service 2 943 F H.T. Le 22 décembre un automobiliste perd le contrôle de sa voiture. Il me percute à l'avant 3 521 F de réparation. Et je me trouve en Rouge c'est-à-dire que je gagne moins que ce que je dois. 3 500 F d'acompte pour le mois. Car si on a besoin d'argent on nous le donne, enfin, avance sur nos prochains gains car rien n'est gratuit. Première leçon, une rondelle, un boulon, tout nous est facturé, même le transport-emballage-manutention. Bien sur toutes nos factures nous sont retenues hors taxe mais enfin...

Les mois passant et les kilomètres s'additionnant au compteur, je me mets à réfléchir, rien n'est à notre nom même pas la carte de *gas-oil*. Les gars râlent « on ne connaît pas les termes du contrat d'assurances et les ristournes sur le gas-oil et sur l'assurance on ne voit rien ». Je ne m'en occupe pas trop car je suis en rouge ; il faut tourner pour faire un bon chiffre d'affaires pour rembourser mes acomptes et avoir du reste car arrivent les charges, gas-oil, retraite vieillesse, caisse maladie, Urssaf, centre de gestion 1 600 F par an. Mais

ce n'est pas moi qui décide des tours que je fais, c'est l'affrètement. Tous les matins je téléphone en P.C.V. qui m'est facturé tous les 2 mois. « Bonjour Savam numéro tant je suis vide à... Tu vas recharger à... pour... à demain ». Pas d'ordre précis où il faut aller sans faute. Mais sachant que l'appât du gain est le plus fort l'associé fera le maximum pour être de bonne heure en place le lendemain dans l'espoir d'avoir un bon tour pour le jour suivant. Pas de contestation car la peur de se faire repérer et d'avoir du mauvais boulot fait que l'on se « mord la langue ». Je n'ai jamais osé refuser un tour. Mais les kilomètres défilent, fin 1977 107 500 km soit 11 500 km de moyenne mensuelle. Avec des départs le dimanche soir le samedi entretien du camion, bien sûr c'est le travail d'un routier, mais quand on le fait pour un acompte de 3 500 F rien n'est plus décourageant car sur cette somme il faut retirer 1 200 F de frais de route 200 F à 300 F d'autoroute. Il faut aussi bien faire attention à n'avoir pas d'accident car cela coûte cher, il faut avancer les frais, si on n'est pas en tort on se fait rembourser dans les trois mois. Si on est en tort 3 000 F de franchise « ça fait mal ». Heureusement que la responsable assurance connaît bien son travail et les « problèmes associés ».

Une indépendance illusoire

Mais je reviens au moment où je me suis rendu compte de mon erreur. Mi-avril, je reçois ma nouvelle carte de gas-oil car à la fin du mois c'est l'échéance des quatre mois de crédit. Quelle n'est pas ma surprise de constater que nous avons changé de pétrolier, pas d'explication. Je me demande si je suis réellement travailleur indépendant ou indépendant de la volonté Savam. Suis-je un nouveau genre de chauffeur routier avec tous les problèmes que cela comporte plus une part des problèmes des patrons. Et les huit heures d'arrêt consécutif la nuit, très très dur à respecter. Il y a des gars qui se font prendre avec 15 à 17 heures de conduite sur un voyage. Mais faire le chiffre est l'objectif principal alors les lois sur le travail...

De plus quand on se fait prendre avec un disque en infraction, la société nous rembourse le P.V. mais en remise commerciale. c'est-à-dire que nous sommes condamnés à payer une amende de X francs c'est le chauffeur responsable qui paye et qui envoie à Savam le récépissé avec le numéro de chèque et on nous le rembourse en remise commerciale c'est-à-dire en bénéfice ce qui revient à dire que nous payons des impôts sur les contraventions. Même procédé pour les surcharges ce qui arrive rarement. Pour les prix de transport.

tout est fait par l'affrètement qui en fixe les montants, que nous ne connaissons que lorsque l'on touche notre paie le 10 de chaque mois, on a souvent des surprises.

(Ici notre correspondant cite des exemples de prix qui représentent en effet quelques écarts).

Quand on prend le temps de réfléchir, on se demande si cela est bien rentable car pour faire un bon chiffre, il faut comme on le dit « mettre le pied dedans et ne plus le lâcher ». Bilan 207 500 km est un peu plus de 17 mois soit 12 205 km de moyenne mensuelle je n'ose pas compter les heures de volant de peur d'avoir le vertige. Tout est à notre charge. Pour une moyenne de chiffre d'affaires pour 9 mois 1/2 en 1977 de 21 400 F je ne compte que pour 9 mois car j'ai démarré à mi-mars et je n'ai fait que 9 730 F, bref tout cela m'a laissé une moyenne de paie de 5 924 F brut car il faut retirer les frais de route, les péages d'autoroutes et les impôts, le bilan fait j'ai donc décidé de stopper et j'ai demandé à rompre mon contrat.

Après deux trois discussions amicales et coutoises, j'ai donc ramené mon véhicule à la maison mère et je suis reparti avec un chèque de 10 000 F. Après avoir versé pendant 17 mois 85 780 F et avoir fait une moyenne du 1^{er} janvier 1978 au 31 juillet 1978 22 953 F ce qui m'a permis de toucher une moyenne mensuelle de paie (brut) de 5 129 F, je dois donc me contenter de cela.

Je sais qu'à l'heure qu'il est mon camion est déjà vendu car il y a de nombreuses demandes.

Bien sûr il y a des gars qui s'en sortent bien, d'autres qui vivent ou bien ce qu'il est fréquent de rencontrer, des chauffeurs qui demeurent dans des régions peu industrialisées et pour eux Savam c'est bien. Il faut les comprendre car pour eux c'est un moyen de relever leur niveau de vie. Mais attention il ne faut pas se leurrer car sous le couvert du non besoin d'attestation de capacité une fois les camions payés les « associés » ne pourront travailler que sous le couvert d'un contrat en participation. Pour ma part je me demande alors à quoi sert l'appellation « travailleur indépendant » indépendant de qui ? de quoi ? de quel contrat ? car bien des transporteurs qui ont un nombre raisonnable de camions risquent d'être tentés par cette formule.

Voilà, Messieurs, ce que j'avais à vous dire. A vous d'en tirer les conclusions et à les faire connaître, je tiens à préciser que je n'ai aucune rancune mais simplement de l'objectivité du moins je le pense.

Daniel Gohaud
93 Le Pré-St-Gervais

- REPONSE Du DIRECTEUR
GENERAL, extrait de
l'OFFICIEL DES TRANSPORTS,
N° 1057, du 23/11/1978

Dans sa réponse, Henri Grossetête, P.D.-G. de la Savam, juge nécessaire d'user de son droit de réponse :

— « d'une part, pour que la qualité des relations que nous entretenons avec la majorité de nos associés ne soit pas dénaturée ;

— d'autre part, pour que l'intérêt du contrat de Société en participation ne disparaisse pas derrière la discussion d'un taux de T.E.M., du prix d'une rondelle ou de la valeur d'une direction assistée sur un véhicule de onze tonnes de P.T.R. ».

Par souci de synthèse, poursuit Henri Grossetête, et pour que tous les aspects du débat — celui de la Société en participation dans le cadre de notre entreprise — soient analysés, je formulerai ma réponse sous la forme de plusieurs réflexions.

La première sera d'ordre général

A l'occasion du 33^e Congrès de la F.N.T.R. le ministre des Transports, Monsieur Joël Le Theule, a déclaré :

« Vous connaissez les orientations que le Gouvernement met en œuvre dans l'ensemble de l'économie française. Il s'agit d'accroître la responsabilité des Chefs d'entreprises dans le cadre d'une économie de marché, respectant, bien entendu, les conditions d'une juste concurrence. »

Ainsi se trouve conforté l'esprit du contrat de Société en participation qui ne traduit que l'harmonisation des responsabilités des hommes au sein d'une unité économique à double structure :

— une structure centralisée qui a seule, réellement, la capacité d'assurer la commercialisation du produit, la stabilité financière à long terme, le contrôle des organes de gestion ;

— une structure décentralisée qui a seule, réellement, la capacité d'assurer la représentation et l'image de marque du produit, l'organisation extérieure du travail et des temps de conduite, la décision technique, le contrôle individuel des comptes d'exploitation.

Mais il est évident qu'aucun système politique, économique ou social, appliqué dans sa globalité, n'a la faculté de résoudre l'intégralité des problèmes individuels.

C'est une vérité qu'il convient de rappeler à ceux qui « contrefaçonent » la réalité en dissimulant le résultat général derrière le cas particulier.

La deuxième concernera notre environnement

Certains signes ne trompent pas : « la Savam dérange ».

Elle dérange les Juristes, ceux tout au moins dont l'activité consiste à déplacer les points et les virgules et qui oublie que les hommes ne se nourrissent pas de ponctuation.

Elle dérange les représentants de la profession qui, sans imagination, s'épuisent à défendre des structures archaïques et inadaptées et qui, pour protéger leurs habitudes, nous désignent du doigt à l'Administration de tutelle en utilisant des méthodes indignes de leur mandat.

Elle dérange nos concurrents qui, refusant les risques de la spécialisation, nous accusent de « concurrence déloyale » et voudraient faire payer leur mauvais choix par le consommateur.

La troisième concernera l'entreprise

Quant un coparticipant met fin, avant terme, à son contrat, nous considérons que c'est un échec et que nous en sommes seuls responsables :

— soit, parce que nous nous sommes trompés dans notre recrutement en lui reconnaissant des qualités de gestionnaire qu'il n'a pas. — Notre contrat ne lui fait, en effet, aucune obligation de nous acheter le carburant, de faire exécuter l'entretien et les réparations du matériel par notre service technique, de s'assurer (en dehors de la période de location) par notre intermédiaire. Plus de la moitié de l'ensemble des prestations est ainsi réalisée à l'extérieur de notre entreprise et hors de notre contrôle — ;

— soit parce que nous n'avons pas été suffisamment précis dans la présentation de nos obligations mutuelles et nous n'avons pu, par la suite, satisfaire ses prévisions personnelles.

La quatrième concernera les exigences particulières du contrat

Nous avons toujours été profondément convaincus, et nous le sommes encore, que les responsabilités spécifiques de nos coparticipants devaient et doivent être rémunérées tant sur le plan social que sur le plan économique.

Si nous avons pu jusqu'ici répondre constamment au plan social, il n'en est pas de même aujourd'hui, pour une certaine catégorie de nos associés, au plan économique.

L'évolution de certaines charges qu'ils n'ont pu maîtriser — celle du carburant en particulier — une concurrence anarchique nous ont conduit depuis quelques mois, à constater que pour un certain type de véhicule (identique à celui de notre ex-associé) la rémunération de leurs responsabilités n'est plus suffisamment assurée.

A ce titre, je partage entièrement l'opinion de M. Gohaud. Il n'est de meilleure preuve que de vous dire, qu'antérieurement à son courriel, nous avons mis en œuvre, depuis le 1^{er} septembre, un programme de compensation assurant à certains de nos coparticipants une « augmentation » de trésorerie moyenne de 3 000 F par mois.

Concomitamment de nouvelles dispositions ont été étudiées et élaborées. Avec l'accord de nos coparticipants, leur application à compter du 1^{er} janvier 1979 permettra de reconstituer très largement la juste rémunération du choix de leur statut social.

La cinquième concernera nos coparticipants

Notre ex-associé écrit : « Je sais qu'à l'heure qu'il est mon camion est déjà vendu car il y a de nombreuses demandes. Bien sûr, il y a des gens qui s'en sortent bien ».

Comment, alors, accepter de croire que le « Contrat d'association en participation » n'est que l'expression juridique d'une machiavélique duperie :

— sans faire injure à tous ceux des coparticipants qui en sont satisfaits. Ils sont plus de quatre cents et pour certains depuis plus de douze ans ;

— sans traiter d'irresponsables médiocres ceux qui attendent de « participer ». Ils sont encore plus nombreux et pour certains depuis plus d'un an ;

— sans enfin tous les priver, les uns et les autres, d'une démarche d'homme libre.

La dernière servira de conclusion

Pour la plupart des constituants juridiques du système économique français — S.A., S.A.R.L., Coopérative, etc... — la sanction de la réussite ou de l'échec est toujours d'ordre économique et social.

La « Société en participation » n'échappe pas à cette règle.

Aussi longtemps que nous serons soutenus par la presque totalité de nos coparticipants, tant sur le plan économique que social, nous garderons la conviction que notre démarche est « juste, utile et valable » parce qu'elle répond aux aspirations de ceux à qui elle apporte l'amélioration de la condition sociale dans la liberté et la dignité.

Je vous remercie encore une fois de nous permettre de nous exprimer librement, face à vos lecteurs. □

*Le Président Directeur Général,
H. Grossetête*

IV - DESCRIPTION DU PROCES DE TRAVAIL ET DES CONDITIONS SOCIALES
DE PRODUCTION DES CONDUCTEURS DE LONGUE DISTANCE.

INTRODUCTION

I - ORGANISATION DU PROCES DE TRAVAIL

1. Généralité
2. Analyse d'un carnet
3. Les trois éléments dans la régulation du travail
 - A - le cadre général défini par le type de transport et par les consignes du dispatching.
 - B - Les aléas
 - C - L'expérience et l'initiative du conducteur.
4. La pratique régulatrice : "faire avec" et "bourrer" au départ.
5. Définition des tâches et situation professionnelle

II - LES CONDITIONS DE TRAVAIL

1. Le temps
 - commandé par les nécessités des transports et régulé au volant par le chauffeur
 - le temps récurrent
 - tension temporelle extrêmement forte
 - le temps de la semaine est entièrement dominé par le travail
 - la motivation qui rythme la tension temporelle dans le transport : "avoir son week-end".
 - la semaine normale
 - Illusion de la normalité du travail

.../...

2. Les conditions de vie sur la route

- le repos et le sommeil
- les repas routiers, les pauses café.
- les endroits pour routiers : des lieux deshumanisés, déshérités, crasseux, et privés de tout confort.
- un statut de "tiers incommode"
- les rites compensatoires

III - LES RAPPORTS SOCIAUX DANS LA PROFESSION

1. Les rapports sociaux entre conducteurs : le milieu routier.

- un milieu de vie compensatoire
- des traits corporatistes
- une critique professionnelle de la réglementation
- hétérogénéité du milieu et solidarité mythique
- les éléments différenciateurs au sein de la profession
- patrons et salariés
- Jeunes et vieux

2. Les relations sociales à l'intérieur des entreprises.

- les différentes catégories de personnel
- la dichotomie chauffeurs-bureaucrates.
- fonctions bureaucratiques et compétences, distinction entre "sortis de l'école" et "montés du rang".
- l'enjeu : "les bons et les mauvais boulots"
- les tactiques pour obtenir les "bons boulots"
- les limites du jeu individuel
- la lutte collective
- les relations avec les clients et avec l'administration

IV - LE METIER DE ROUTIERS, LE GENRE DE VIE, LES REPRESENTATION ET IDEOLOGIES

- 1 - Les représentations du routier
- 2 - la liberté que donne le métier
- 3 - le mode de vie
- 4 - Idéologie / vision du monde

DESCRIPTION DU PROCES DE TRAVAIL ET DES CONDITIONS SOCIALES
DE PRODUCTION DES CONDUCTEURS DE LONGUE DISTANCE

INTRODUCTION

. Objectif

En fonction du programme de recherche que nous nous sommes fixés pour cette année 1978 et notamment de l'analyse du procès de travail dans le transport routier de marchandises en référence à ceux d'autres branches industrielles, il a paru nécessaire d'analyser dans leur continuité - à partir d'observations approfondies de situations concrètes de travail - la répartition et la succession des tâches et des activités dans le transport routier de longue distance en tenant compte de ses effets sur les conditions de vie des chauffeurs. Il nous a paru en effet que la catégorisation des tâches qui était le support à l'analyse statistique des temps de travail dans cette profession, conservait un caractère relativement formel. "Conduite", "attente", "repos", "sommeil" ou encore "chargement", "déballage" "entretien"... ces catégories abstraites, bien que produisant un découpage qui s'est avéré pertinent et utile pour l'analyse quantitative des temps de travail, laissaient assez mal entrevoir les contenus réels et diversifiés qu'elles recouvrent et surtout la façon dont leur succession est effectivement vécue par les conducteurs routiers. Un de nos objectifs de recherche pour 1978 a donc été de dépasser le formalisme de cette catégorisation et d'en analyser les contenus concrets en les resituant dans le vécu et dans la logique propre des conducteurs routiers afin de pouvoir rendre compte des rapports qui unissent l'organisation matérielle du procès de travail des conducteurs aux comportements et représentations de ses derniers tant en ce qui concerne leur vie professionnelle que leur vie en général.

.../...

. Méthode de travail.

Pour ce faire nous avons décidé de suivre l'ensemble des tâches correspondant à une semaine de travail complète de deux chauffeurs routiers de longue distance en international (un salarié d'une grande entreprise et un artisan-tractionniste) *. Embarqués comme observateurs à bord du camion, nous avons, tout au long de la semaine de travail, procédé à un relevé précis des tâches et des temps (et du kilométrage) en notant toutes les particularités du travail et des conditions de vie sur la route.

Au delà de cette analyse exhaustive des tâches et des temps sur deux semaines différentes, notre position d'"observateurs participants" nous a permis de mener une véritable enquête d'ethnologie sociale. En effet, nous avons partagé la vie des routiers pendant deux semaines : roulant avec eux aidant parfois au débâchage ou aux manoeuvres de parking, dormant dans la même cabine, mangeant au coude à coude avec d'autres routiers dans les restaurants... et cette immersion totale dans le milieu routier a été l'occasion de rencontrer dans des conditions "naturelles" des dizaines de travailleurs du transport routier et de suivre de nombreuses discussions sur les conditions de travail dans la profession, discussions spontanées mais souvent très serrées (et qui sont parfois prolongées bien au-delà de la durée habituelle des classiques interviews).

Bien que nous ayons utilisé au cours de ce travail un plan préalable pour cadrer nos observations et un guide thématique analogue à celui employé pour les interviews, nous n'avons jamais cherché à formaliser les situations observées et en particulier nous avons évité le formalisme de l'interview (magnétophone), préférant prendre des notes cursives pendant les moments de pause et nous efforçant d'enregistrer mentalement les propos échangés devant nous. En contre partie, ceci nous a obligé - une fois chacun de ces voyages achevés - à procéder à un travail assez important pour restituer tous les détails de ce que nous avons observés au cours de ces voyages. Pour faciliter cette restitution nous avons entrepris de faire - sur la base des relevés de temps - un récit verbal du déroulement du voyage. Chacun de ces "récits" a été

.../...

* Il s'agit de chauffeurs faisant le triangle en A.T., c'est-à-dire effectuant trois transports différents au cours de la semaine de (théoriquement) 5 jours avec au moins un chargement à l'étranger. Ils sont donc absents de leur domicile pendant toute cette période. A noter que l'observation de leur emploi du temps a porté sur la semaine entière (7 jours : du dimanche au samedi suivant). Pour plus de détails cf. in annexe.

enregistré au magnétophone puis dactylographié * et nous avons ensuite travaillé sur ces textes en les considérant comme un matériau - analogue à celui des interviews non directives - pour l'analyse que nous présentons dans ce chapitre.

. remarques

Ainsi peut-on noter qu'il y a - en définitive - une forte cohérence entre l'objectif assigné à ce travail et la méthode selon laquelle il a été accompli, car si nous avons cherché à analyser la façon dont le travail de conducteur routier est concrètement vécue dans son déroulement temporel spécifique, nous avons aussi voulu éviter les pièges du formalisme méthodologique (ceux de l'analyse ergonomique de la tâche, comme ceux de l'enquête sociologique classique ou de l'interview non directive).

En anticipant quelque peu sur le texte ci-après, il nous semble que les résultats de ce travail prouvent l'intérêt de cette démarche. Par rapport aux données obtenues à partir des interviews de routiers recueillies lors d'une précédente enquête, ce travail apporte des éléments nouveaux pour la compréhension de la situation de travail dans le transport routier de marchandises. En effet les interviews tendaient à faire apparaître un double discours, d'une part un discours descriptif énumérant (souvent de façon assez détaillée) les contraintes de divers ordres subies par les routiers dans l'exécution de leur travail et dans leur mode de vie, et d'autre part un discours "idéologique" qui d'un côté stigmatisait l'organisation actuelle du transport routier et d'un autre justifiait pour l'individu lui-même le fait d'exercer ce métier par l'avantage (même "cher payé") de disposer d'une certaine liberté. Mais dans ces interviews ces deux discours semblent indépendants et on ne peut y saisir comment les contraintes du travail sont effectivement et concrètement assumées - au jour le jour - par les conducteurs, ni percevoir clairement le rôle que joue le conducteur dans la régulation effective du procès de travail. Or sur ces deux points là, les observations que nous avons menées "sur le tas" nous semblent apporter des éléments de réponse précis.

* On trouvera en annexe de larges extraits de ces récits, présentés de façon à offrir un résumé chronologique de ces deux voyages.

I-ORGANISATION DU PROCES DE TRAVAIL

1. GENERALITES

Pour l'observateur qui suit comme nous avons pu le faire, le travail d'un conducteur routier, le premier et principal élément qui caractérise cette situation c'est bien le très faible niveau d'organisation à priori des tâches et des temps. Dans la plupart des cas, et particulièrement dans le transport de longue distance, les conducteurs ne disposent pas d'un programme de travail établi de façon à fixer une répartition précise dans le temps des tâches spécifiques qu'il aura à effectuer.

En réalité si le travail des conducteurs n'est pas programmé, il est "commandé" par le type de transport défini par l'entreprise (de transport routier ou par l'affrêteur), par exemple, la messagerie, le régional en hydrocarbures ou en produits dangereux, le national en location exclusive ou l'international en carte A.I., et à chaque type de transport correspond de façon plus ou moins lâche un genre de véhicule (4 roues, semi-bâché, citerne, etc..), un statut administratif (de l'entreprise ou du camion : les licences cartes, la location..) des relations préférentielles avec certains chargeurs ou affrêteur, une catégorie habituelle de marchandise, et enfin un type de qualification (ou plutôt d'expérience) du conducteur. A chaque type de transport ainsi défini, correspond une situation professionnelle particulière qui se caractérise d'abord par l'unité de temps spécifique : la tournée de livraisons journalières en messagerie, la "rotation" journalière en régional, les rotations ou le triangle sur 5 ou 6 jours en longue distance (carte rouge A.I., location exclusive...). La programmation qu'établissent les entreprises et les prévisions que les conducteurs peuvent faire sur l'organisation de leur travail sont basées sur les règles coutumières qui définissent l'unité de temps à prendre en compte pour effectuer un transport d'un certain type. Il y a donc dans ce travail une part considérable de flou, des imprécisions et des fluctuations constantes dans les consignes données aux conducteurs.

.../...

2. ANALYSE D'UN CARNET

Pour concrétiser ces assertions, prenons l'exemple d'une semaine de travail que nous avons observée (celle de Georges B., salarié de TIRON, grande entreprise de transport routier), et tentons d'analyser et de repérer dans le déroulement de cette semaine (très ordinaire *) ce qui revient d'une part à la programmation mise en place par l'entreprise elle-même (notamment les consignes qu'elle fournit au chauffeur), d'autre part à l'expérience et à l'initiative de Georges B., le chauffeur, et enfin aux divers aléas qui se sont produits de façon très banale au cours de cette période.

A l'origine la semaine de travail de Georges B. est définie à priori - mais seulement dans ses très grandes lignes - par sa situation professionnelle chez TIRON qui l'affecte à un type particulier de transport : "le triangle en A.I. avec un semi bâché". Autrement dit, son temps de travail est commandé par l'objectif suivant : réaliser dans la semaine (en 5 jours si possible, sinon en 6 jours) 3 transports différents de produits solides sur de longues distances entre le Midi et le Nord de la France avec au moins un prolongement à l'étranger. En outre Georges B. connaît son frêt de départ : compte-tenu des contrats de TIRON avec OX groupe chimique qui possède une usine près du dépôt auquel est affecté Georges B. (dans le Midi de la France), ce frêt est - pratiquement toujours - un quelconque produit chimique (solide) fabriqué par OX. Par ailleurs ses itinéraires sont en partie déterminés par

- 1) - l'obligation de se ravitailler en gaz-oil dans les nombreux dépôts de TIRON et,
- 2) - par le fait que TIRON a des abonnements sur les autoroutes à péages.

Le LUNDI à la reprise du travail, Georges B. reçoit la consigne suivante "Tu charges chez OX et tu livres à X en Hollande".

Mais aussitôt se produit le premier aléas : lors du dernier transport de la semaine précédente Georges B. avait constaté une insuffisance et un mauvais réglage du freinage de sa semi-remorque et demandé la révision du système de freinage. Or la révision n'a pu être faite par l'atelier et le problème se repose donc ce lundi. Après de nombreuses discussions avec le chef d'atelier et le chef de dépôt et de longues tergiversations pour savoir si l'atelier pourra effectuer la révision, il est décidé dans l'après-midi

.../...

* malgré ses 67 heures de travail sur 5 jours, ses amplitudes de 17 heures en moyenne et ses 2600 kilomètres parcourus.

que :

- 1) - georges B. va dans un autre dépôt de TIRON chercher une semi-remorque disposant de freins en bon état, et
- 2) - par voie de conséquence, le transport envisagé pour la Hollande est annulé. pour georges B., il fera un autre voyage, celui qu'il devait faire sera donné à un autre routier.

A ce moment là, georges B. sait - par expérience - que son programme habituel ("le triangle en A.I.") ne sera pas abandonné pour autant, tout au plus un peu raccourci en distance, et qu'il débutera sa semaine avec un handicap d'une journée (ce lundi "perdu") qu'il faudra rattrapper; ce que confirme verbalement le chef de dépôt : "je te fais confiance, je sais que tu rattraperas..". Il prévoit déjà qu'il faudra "drôlement tirer" (c'est-à-dire rouler longtemps et foncer) pour faire son programme habituel (non explicité par l'entreprise) en 4 jours au lieu de 5, s'il ne veut pas passer son samedi sur la route ("avoir son week-end").

Le MARDI à 7 h. georges B. reçoit la consigne suivante : "charger immédiatement à l'usine OX, 24 tonnes de produits chimiques et les livrer à B (usine textile près de Lille). A noter que ce sont les seules indications fournies et qu'aucun délai n'a été explicitement fixé.

Georges B. qui connait bien l'usine B. et qui sait que le déchargement est interrompu entre 11 h et 14 h prévoit qu'il faudra arriver à B. le mercredi avant 11 h.

En fonction de son expérience passée, il anticipe et cherche à prévoir la suite du programme. Ainsi il prévoit que le chargement suivant sera peu éloigné de B. (règle implicite du minimum de roulage à vide) et se fera en Belgique (à cause du carnet A.I.), vraisemblablement encore des produits chimiques (spécialité principale de TIRON), que ce chargement sera à livrer en région parisienne. De là, il y a donc possibilités pour le dernier transport soit de charger des produits alimentaires (pommes de terre par exemple) dans le Nord du bassin parisien, soit de prendre (aux environs de Paris) d'autres produits chimiques, dans l'un comme dans l'autre cas, la livraison sera à faire dans le Midi - sans doute à Marseille.

.../...

Le MERCREDI à 10 h. au dépôt TIRON de Lille, Georges B. reçoit la consigne suivante : "aller charger 24 tonnes de soude caustique en palettes aux usines VOL à C. en Belgique et les livrer aux usines PAT à D. (région parisienne, pas d'adresse plus précise).

Georges B. qui sait les contraintes engendrées par les opérations de douane demande des précisions à ce sujet : il n'obtient en réponse qu'une certitude - Il faut passer la douane à Valenciennes avant 17 h (après les bureaux ferment).

Second aléa à 18 h. Une panne de l'alternateur oblige Georges B. à le faire changer dans un garage à Valenciennes. L'accord préalable de son entreprise étant nécessaire, il téléphone à son dépôt.

A cette occasion il reçoit la troisième et dernière consigne du dispatcher : "charger 23 tonnes de sucre en sac à E. près de Provins et les livrer à X grossiste à Marseille", toujours sans autres indications pour la localisation.

Georges B. qui sait par expérience qu'il peut encore perdre du temps en attente pour chargement ou déchargement et qui veut pouvoir se renseigner sur les possibilités de déchargement de son dernier frêt à Marseille, prend l'initiative de demander aux dispatchers de TIRON de lui fournir le N° de téléphone de l'affrêteur de Marseille.

Le JEUDI à 12 h. au dépôt de TIRON à G. près de Paris, Georges B. se renseigne auprès de collègues sur la localisation et sur les conditions de chargement de la sucrerie de E. (il ne connaît pas du tout cette entreprise)

Troisième aléa : 5 heures d'attentes pour opérer le dernier chargement de sucre à E. (chargement achevé à 20 h.)

A ce moment là, Georges B. prévoit déjà qu'il ne pourra pas livrer comme prévu à Marseille vendredi après-midi pour deux raisons :

- 1) - le temps est court (il faudrait rouler toute la nuit et toute la matinée, sans arrêt)

.../...

- 2) - selon des renseignements obtenus auprès des collègues ayant une bonne expérience des conditions de déchargement chez le client final (le grossiste de Marseille), des difficultés sont à prévoir pour vider chez celui-ci.

Il décide donc de ne pas courir le risque d'une nuit au volant (surtout si c'est pour trouver porte close chez le client vendredi après-midi) et donc de prendre en cabine un temps de sommeil normal.

Le VENDREDI, quatrième et dernier aléa : dans l'après-midi George B. décide de téléphoner à l'affrêteur, et celui-ci lui apprend que le convoyeur de son client de Marseille est en panne et qu'en conséquence aucun déchargement ne pourra se faire cette semaine (même pas le samedi).

Georges B. prend alors contact avec son dépôt qui lui donne la consigne de rentrer directement à A. (il y sera samedi vers 2 h du matin), et de se préparer à effectuer lundi matin de bonne heure le trajet de A à Marseille pour faire cette livraison.

x x
x

Si l'on reprend le déroulement temporel de cette semaine de travail telle qu'elle a été vécue par Georges B., il se caractérise par les éléments suivants :

- Au départ : une journée "perdue" (le lundi) à la suite d'un aléa mécanique (aléa N° 1). Le programme de travail n'étant pas modifié, cette journée constitue un handicap qui va accroître la tension temporelle sur le reste de la semaine.
- les trois journées suivantes sont en effet caractérisées par une forte pression temporelle engendrant une intensification du travail :
 - . le travail du MARDI (chargement I le matin, roulage ensuite) est dominé par la nécessité (but intermédiaire que se fixe Georges B.) d'arriver à l'usine B le mercredi avant 11 h. But atteint par une longue période de roulage obtenue grâce à une réduction de la durée du sommeil (3 h en cabine).

. Le travail du MERCREDI (livraison I le matin, chargement II l'après-midi) est dominé par l'objectif suivant : atteindre la douane de valenciennes avant 17 h. But atteint par la connaissance des conditions de déchargement à B et par des vitesses élevées sur tout le trajet et ceci malgré un ennui mécanique vite résolu (aléa N° 2).

. Le travail du JEUDI (livraison II le matin et chargement III l'après-midi) est dominé par l'objectif suivant : charger le 3ème frêt avant la fin de l'après-midi pour effectuer la livraison finale vendredi et rentrer chez-soi vendredi soir. Cet objectif est sérieusement compromis par la longue attente (5 h) au dernier lieu de chargement (aléa N° 3). Tout le programme de travail de cette semaine s'est en définitive joué à ce moment là.

- La dernière journée (VENDREDI), qui a été entièrement consacrée au roulage s'effectue sous une pression temporelle plus faible puisqu'il est fortement improbable de pouvoir décharger le dernier frêt vendredi après-midi. Ce que confirme (4ème et dernier aléa) la panne de convoyeur chez le client, panne qui rend impossible la livraison cette semaine.

Le bilan de cette semaine de travail est donc le suivant :

- a) - pour l'entreprise l'objectif visé : réaliser 3 transports, n'est pas atteint. La livraison finale n'ayant pu être effectuée;
- b) - pour le conducteur, il s'agit d'une semaine ordinaire au point de vue temps de travail (67 heures au total dont 37 h de conduite, 17 h de travaux divers et 13 h d'attentes) comme au point de vue fatigue (7 h de sommeil par jour en moyenne). Mais s'il conserve presque intégralement son week-end (samedi et dimanche), la nécessité d'effectuer la livraison finale lundi matin accroît fortement la probabilité de ne pouvoir rentrer chez lui le vendredi soir ou le samedi matin de la semaine suivante. Georges B. estime qu'il lui faudra sans doute plusieurs semaines pour récupérer ce décalage initial d'une journée ("il faudra plusieurs semaines pour me remettre d'aplomb"), donc une tension nerveuse plus forte pendant cette période.

.../...

3. LES TROIS ELEMENTS DANS LA REGULATION DU TRAVAIL

A partir d'exemples de ce type (qui est tout à fait représentatif du travail dans le transport routier de longue distance), on peut mettre en évidence les éléments caractéristiques qui interviennent dans le procès de travail ; ce sont d'une part un cadre général résultant du type de transport à effectuer et des consignes des services de dispatching, d'autre part les nombreux aléas de différents types qui se produisent dans le transport par route et enfin l'expérience et l'initiative des conducteurs eux-mêmes.

A - LE CADRE GENERAL DEFINI PAR LE TYPE DE TRANSPORT ET PAR LES CONSIGNES DU DISPATCHING.

1°) - le type de transport auquel le conducteur est affecté (par exemple le triangle en A.I.) détermine à la fois les tâches que le chauffeur aura à assumer (qui dans le cas présenté plus haut excluent la manutention proprement dite et - en principe - l'entretien du véhicule) et ses conditions de travail (durée de travail et de conduite, absence du domicile pendant 5 jours, sommeil en cabine, ..). Mais le type de transport ne définit pas à proprement parler une organisation du travail (une répartition précise des tâches dans un plan des temps), mais plutôt un objectif à atteindre par le chauffeur au cours de la semaine ouvrable : c'est-à-dire dans le cas considéré : trois transports successifs complets (chargement et livraisons aux clients). A noter que cet objectif n'est jamais fixé au chauffeur de façon explicite mais le personnel de l'encadrement et les dispatcheurs des entreprises de transports savent bien que les chauffeurs s'efforceront d'atteindre cet objectif car il coïncide avec leur propre intérêt : "passer le week-end chez-soi et non sur la route". L'objectif est donc bien de faire le travail (trois transports complets) dans une semaine ouvrable, aux chauffeurs de se "débrouiller" pour le faire en 5 jours s'ils veulent avoir leur week-end...

.../...

2°) - Les consignes spécifiques émanant du dispatching.

Ces consignes sont très générales ("charger à A , livrer à B") et successives ; dans la plupart des cas elles ne font que préciser l'objectif de travail pour les 24 heures suivantes.

A noter que ces consignes :

- a) - ne fixent pas de délai explicite pour l'exécution de la tâche qu'elles commandent,
- b) - sont généralement peu précises quant à la localisation des points de chargement ou de déchargement. En général elles indiquent la raison sociale d'une entreprise et la commune où elle est implantée,
- c) - ne fournissent aucune indication sur les conditions de chargement et de déchargement (horaires, moyens de manutention, ordre des procédures administratives à respecter...).
- d) - fournissent des indications très vagues sur les formalités douanières. Au chauffeur de demander des renseignements supplémentaires, demandes auxquelles il est généralement répondu de façon partielle, par exemple "tu passes la douane à Valenciennes, les papiers sont faits par l'usine" et au mieux : " la douane ferme ses bureaux à 17 h".

B - LES ALEAS

Dans le transport routier de marchandises, l'aléa est une donnée permanente, inhérente au travail quotidien des chauffeurs. Par définition imprévisible, l'aléa est cependant banal. On peut classer les aléas les plus courants en fonction de leur nature et de leurs effets sur le déroulement du travail :

- 1°) - le type d'aléa le plus important est l'aléa client, qui correspond à la durée des opérations nécessaires pour effectuer un chargement ou une livraison. Compte-tenu du caractère généralement très tendu du programme de travail des chauffeurs et des contraintes horaires à certains points de passages obligés (douane par ex.), les attentes chez le client constituent la hantise permanente des routiers.

.../...

- 2°) - le second type d'aléa est l'ennui mécanique, la panne, dont l'incidence sur le déroulement du travail peut être très variable, d'une part selon la gravité de la panne qui elle-même dépend de l'état général du véhicule (lié aux modalités de constitution d'une flotte d'entreprise et à la qualité de la maintenance), et d'autre part selon le lieu et le moment auxquels cette panne se produit (proximité ou éloignement d'un centre spécialisé de réparation, jour ou nuit etc..).
- 3°) - Le troisième type d'aléa le plus courant tient aux conditions de circulation (encombrement, mauvais état des routes, etc..) et aux difficultés de navigation (localisation des usines, identification des panneaux directionnels etc...).
- A noter que les conducteurs de PL ont à faire face à de plus importants problèmes dans ce domaine que les autres conducteurs (interdiction de certains itinéraires aux PL, interdictions de circulation à certaines périodes) et que ces problèmes sont particulièrement accentués dans certains types de transports (transport de matières dangereuses, transport de grande hauteur, etc..).
- 4°) - enfin il existe pour les transports internationaux un dernier et très important type d'aléa : les passages en douane : formalités parfois complexes, horaires d'ouverture des bureaux variables d'un poste à un autre, dépendance à la célérité des bureaucrates qui préparent et acheminent les papiers permettant de partir, etc..

C - L'EXPERIENCE ET L'INITIATIVE DU CONDUCTEUR

Le conducteur (son expérience, son esprit d'initiative) constitue l'élément clé dans la plupart des types de transport et notamment dans les transports de longue distance. Le conducteur est le véritable régulateur du procès de travail, qu'il organise lui-même en fonction d'une part des objectifs définis par l'entreprise et des règles coutumières afférentes à un type donné de transport et d'autre part, des nombreux et divers aléas inhérents à la profession (mais non gérés par l'entreprise).

.../...

- 1°) - En effet, seule l'expérience du conducteur, c'est-à-dire son savoir faire lié à son ancienneté dans la profession, dans un type de transport et dans l'entreprise, lui permet de connaître :
- a) - ses possibilités de roulage en fonction de ses capacités (résistance à la fatigue ou au sommeil par exemple), de celles de son véhicule (selon le genre de remorque ou selon la charge par exemple), des itinéraires pratiqués (difficultés de la route elle-même et conditions de circulation selon les périodes du jour, de la semaine ou de la saison), et des écarts admissibles par rapport à la réglementation (limitation de vitesse et périodes de repos imposées).
 - b) - Les conditions de chargement ou de livraison chez les clients qui dépendent :
 - . des horaires d'ouverture variables d'une usine à l'autre et d'un pays à l'autre (et même à l'intérieur de ces horaires, ceux particuliers aux personnels des bureaux et aux manutentionnaires),
 - . de l'ordre imposé dans les opérations (par ex : pointage au poste de contrôle, passer à la bascule, faire les papiers, se présenter à quai pour charger etc..),
 - . de la complexité et de l'étendue de l'usine (ne pas s'y perdre),
 - . des moyens de manutention disponibles (par ex : fenwick simple ou double fourche) en fonction du conditionnement de la marchandise (par exemple : en palettes, en sacs, en vrac..)
 - . du nombre de camions qui vont se présenter ensemble à un même poste de chargement (périodes de pointe..),
 - . et même des possibilités de stockage de la marchandise; Ainsi dans le cas cité, l'usine PAT à D. n'avait pas prévu de réserver un espace pour stocker la soude caustique que George B. lui livrait, d'où une attente supplémentaire...
 - c) - Les conditions selon lesquelles s'opèrent les formalités douanières : documents qui seront exigés, formulaires à remplir, échantillon à présenter et enfin et surtout horaires d'ouverture des bureaux des douanes
 - d) - Les caractéristiques habituelles des transports qu'il effectue, à partir des relations privilégiées de l'entreprise avec certains chargeurs (ce qui détermine généralement le frêt de retour) et à partir de la réglementation applicable à ce type de transport (ce qui détermine les distances et les passages à l'étranger - frontière - transport d'encadrement).

.../...

Toutes les connaissances que les conducteurs ont pu acquérir sur ces différents points sont utilisées pour établir par récurrence le "chemin critique" nécessaire à l'exécution des objectifs qui leur seront successivement fixés au cours de la semaine par les services du dispatching de l'entreprise. Les conducteurs, complétant et anticipant les consignes générales et limitées dans le temps (24 h en général dans le transport de longue distance) qui leur sont fournies, prévoient ainsi la répartition dans le temps de leurs différentes tâches en fonction des points critiques que sont les opérations de chargement/déchargement et les douanes (lieux et moments de passages obligés).

2°) - Mais la régulation du procès de travail repose en grande partie sur l'esprit d'initiative du conducteur, car les conditions de transports étant rarement identiques d'une semaine à l'autre, l'expérience ne peut suffire à en prévoir le déroulement. C'est pourquoi dans ce métier, il faut être débrouillard. Ce que reconnaissent les entreprises puisque pour elles le bon chauffeur c'est justement celui qui saura se débrouiller avec des consignes générales et faire face à des situations nouvelles et parer les aléas courants dans la profession. L'esprit d'initiative des conducteurs est quotidiennement mis à l'épreuve :

- . pour localiser les clients (l'adresse exacte étant très rarement indiquée), en se renseignant à l'avance (généralement auprès des collègues),
- . pour connaître à l'avance les possibilités et les conditions de chargement ou de déchargement chez des clients nouveaux. Ainsi dans le cas précité, George B. a-t-il eu l'heureuse initiative de se faire indiquer le numéro de téléphone de l'affrêteur Marseillais.
- . Pour faire accélérer au maximum les opérations de chargement et de déchargement chez les clients et les diverses formalités administratives, ce qui suppose aussi de savoir s'y prendre avec le personnel des usines (bureaucrates et caristes) et avec les douaniers,
- . Pour choisir le meilleur itinéraire sur la route et s'orienter rapidement dans les grandes usines,

.../...

- . pour estimer les risques à prendre pour faire face à certains aléas, qu'il s'agisse d'effectuer rapidement une manoeuvre de rattrapage quand on s'aperçoit qu'on s'est trompé de route, ou de dépasser la vitesse autorisée sur un parcours quand il y a un point critique à atteindre, ou sur un indice d'anomalie dans le fonctionnement du véhicule, décider soit de "perdre" le temps pour vérifier ou réparer, soit de négliger temporairement cet indice *.

x

x x

4. LA PRATIQUE REGULATRICE : "FAIRE AVEC" et "BOURRER" AU DEPART.

Malgré tout on constate dans la plupart des cas que la situation de travail des conducteurs est très tendue sur le plan temporel, car les objectifs (nombre de transports à effectuer dans une semaine par exemple) qui leur sont assignés par l'entreprise sont basés sur des conditions normales ou moyennes qui ne sont pratiquement jamais réalisées (durée de roulage nécessaire pour effectuer un parcours). Ainsi les consignes données par le dispatching excluent bien entendu la panne mécanique, mais aussi minimisent les aléas liés aux conditions de circulation et tablent sur un temps moyen d'attente pour charger ou décharger. IL s'agit là pour l'entreprise de contraintes externes sur lesquelles elle ne possède aucun pouvoir d'action et dont la prévision est difficile surtout s'il fallait tenir compte des incidences du cummul des petits retards que peuvent occasionnellement engendrer ces contraintes sur les butées temporelles en certains points de passages obligés. Au chauffeur, pour tenir son programme, "de faire avec" (les longues attentes chez un client mal organisé, avec les méandres de la paperasserie, avec la route "impossible", et parfois avec le camion "pourri", etc...).

.../...

* Aussi dans le cas étudié ici, Georges B. a préféré perdre sa première journée de travail pour partir avec des freins en bon état (tout en sachant que les freins auraient sans doute tenu encore une semaine), mais à l'inverse, il a volontairement négligé pendant toute l'après-midi du mercredi le témoin de charge de l'alternateur "au rouge", parce qu'il voulait d'abord faire la douane, de même qu'il s'est ensuite contenté d'un simple avis du chef d'atelier du dépôt de G. pour passer sur un défaut qu'il avait constaté dans la direction.

Pour ainsi "faire avec" le chauffeur doit jouer sur les deux éléments qui restent à sa disposition, c'est-à-dire :

- 1 - le temps de roulage,
- 2 - la vitesse.

Dans la pratique en effet, les conducteurs agissent comme s'ils étaient maîtres de ces deux éléments et les entreprises l'admettent implicitement car si elles font par ailleurs "rappel"* à leur chauffeur que temps de roulage et vitesses sont soumis à une réglementation extérieure qu'il faut respecter, leur mot d'ordre (qui se traduit très concrètement au niveau des diverses primes de rendement) c'est: "le travail avant tout". Dans cette pratique le bon chauffeur, c'est également celui qui sait faire des écarts à la réglementation des temps de roulage et des vitesses pour assurer ses transports, mais qui est assez expérimenté pour savoir jusqu'où il peut aller trop loin sur ce plan et assez débrouillard pour ne pas se faire "coincer" et ne pas avoir de "pépins".

Car si expérimenté et débrouillard que soit un conducteur, son programme de travail est généralement suffisamment chargé et incertain dans son déroulement temporel pour qu'il ne puisse se passer pour remplir les objectifs qui lui sont assignés de prendre - au moins au début de sa période de travail - quelques accommodements avec la réglementation. En ce sens la régulation du processus de travail dans le transport de longue distance repose sur une règle coutumière que les chauffeurs de longue distance énoncent ainsi : "il y a pas de problème pour y arriver, il faut bourrer", et généralement c'est en début de semaine qu'il faut "bourrer" le plus, en rognant sur son temps de sommeil pour allonger les temps de roulage et en dépassant parfois les vitesses autorisées. Autrement dit, pour la "grande route", la régulation du processus de travail s'effectue sur la route même et cette forme de régulation, le chauffeur l'assume à ses risques et périls puisqu'elle joue sur son temps de repos, sur sa sécurité, et qu'elle engage sa responsabilité personnelle vis-à-vis de la réglementation routière.

.../...

* soit directement sous forme de recommandations verbales ("la sécurité avant tout") ou par circulaires affichées dans les lieux de travail, soit très directement par pénalisations (généralement minimales) de salaires en cas d'accident.

5. DEFINITION DES TACHES ET SITUATION PROFESSIONNELLE.

Pour terminer ce chapitre consacré à l'organisation du procès de travail et pour donner un tableau plus complet des situations les plus fréquentes, il nous paraît utile de consacrer quelques lignes à la définition des tâches et aux différences qui existent à ce sujet entre les chauffeurs.

D'une manière générale il n'existe pas dans le transport de longue distance de définition précise des tâches que les conducteurs ont à assumer, ni a fortiori de procédures définies pour l'exécution de ces tâches. Dans la logique du procès de travail que nous avons décrit plus haut, et qui se caractérise par une régulation des diverses contraintes de l'activité transport qui fait essentiellement appel à l'expérience et à l'initiative des conducteurs auxquels un objectif est assigné, les tâches et leurs procédures d'exécution sont définies en **fonction de règles coutumières**. Ainsi il y a dans toutes les entreprises de transport un service (ou une fonction) de dispatching, il n'y a - sauf exception - généralement pas de service des méthodes. A un type donné de transport (messagerie, régional, hydrocarbures, longue distance, etc..), les entreprises font correspondre une situation professionnelle qui en fonction de la position de chaque entreprise sur le marché du transport (relation avec les chargeurs, rôle d'intermédiaire, d'affrêteur ou sous-traitant), de son importance et de son organisation matérielle (existence ou non de dépôts, de services spécialisés dans l'entretien ou la réparation), ajoute à la tâche de conduite proprement dite, une liste plus ou moins explicite de tâches "annexes" : manutention, entretien du véhicule, prise en charge d'une part plus ou moins grande des formalités administratives, ou encore recherche de frêt et relations commerciales avec les clients...

Plutôt qu'une définition des tâches il y a dans la profession une définition coutumière des postes de travail : en général les tâches de manutention sont liées à un type de transport, ainsi la messagerie implique la manutention, alors que la longue distance tend à l'exclure, tandis que l'entretien du véhicule et la recherche du frêt (de retour le plus souvent) est une tâche supplémentaire généralement imposée aux chauffeurs dans les plus petites entreprises.

.../...

Les spécificités de chaque type de transport et de chaque entreprise diversifient ainsi à l'infini les postes de travail (le nombre et la nature des tâches exigées du chauffeur), et à la limite, on peut affirmer que dans le transport routier toutes les situations professionnelles sont des cas particuliers. D'autant plus que dans une entreprise donnée, pour un type de transport donné, il y a des différences sensibles dans la quantité et la nature des tâches afférentes à un poste de travail donné : ce que les routiers appellent les "bon" ou les "mauvais boulots" ; Le bon boulot se caractérisant par exemple par la régularité d'une semaine à l'autre des transports effectués (ce qui permet une meilleure prévision et organisation du travail de la semaine), par un type de marchandise dont le chargement est rapide, ou par des itinéraires plus faciles que d'autres. Pour obtenir dans leur poste de travail les meilleurs "boulots", les chauffeurs doivent entretenir de bonnes relations avec les autres services de l'entreprise (dispatcheurs, chef de dépôt, etc.), et à ce niveau l'expérience et l'esprit d'initiative du chauffeur jouent un grand rôle, ainsi que sa côte auprès du patron (être un gars sérieux, mais aussi un gars qui ne se laisse pas marcher sur les pieds...). Ces différences qui peuvent paraître puériles, et même parfois futiles - au profane ont une grande importance pour les conducteurs et elles alimentent au sein de l'entreprise et dans la rencontre avec d'autres collègues de nombreuses discussions comparatives (ces différences témoignent en outre de la concurrence qui existe entre les routiers).

De plus, il convient de noter que si la nature et l'importance des tâches afférentes à une qualification sont définies dans la convention collective nationale, celles relatives à un poste de travail donné ne le sont pas. La pratique amène généralement les chauffeurs à prendre en charge eux-mêmes des tâches qui normalement ne leur reviennent pas. Ainsi, Georges B. nous dira : "chez TIRON, le chauffeur ne fait pas le lavage et l'entretien courant du camion", pourtant nous le verrons plusieurs fois au cours de la semaine effectuer lui-même ces opérations; questionné à ce propos, il répondra "normalement on le fait pas, mais là il y a des gars absents à l'atelier", puis il reconnaitra que la plupart du temps le chauffeur est obligé de faire ce travail car il y a dans l'entreprise une insuffisance chronique de personnel d'entretien qui est affecté en priorité aux grosses réparations.

.../...

D'une manière générale, il y a dans le transport de longue distance une fluctuation très grande des tâches, car tout le travail des conducteurs s'effectue sous l'empire de la nécessité *, et tel chauffeur dont le poste de travail exclut la manutention pourra un jour accepter de se "coltiner" à bras des tonnes de marchandises pour ne pas rester bloqué des heures dans une usine et passer ensuite son week-end sur un parking d'autoroute. Il y a donc les tâches normales - qui correspondent à la définition coutumière d'un poste de travail et qui constituent le travail de base du routier - et toutes les tâches supplémentaires qu'il est nécessaire d'effectuer pour atteindre dans le temps fixé l'objectif assigné. Or, en raison des multiples aléas de cette profession, le travail effectif excède pratiquement toujours le travail normal - tant en nombre d'heures qu'en catégories de tâches.

L'empire de la nécessité est encore plus fort dans le cas des artisans routiers qui conduisent eux-mêmes leur camion, car il s'étend alors à l'entretien du véhicule et à la gestion commerciale. Ainsi, Maurice D., le tractationniste que nous avons également suivi au cours d'une semaine, passera-t-il un temps non négligeable au cours de cette semaine "normale" de travail (du lundi au vendredi soir) d'une part à faire de l'entretien et même de la petite réparation pour pouvoir présenter son tracteur aux services des Mines, ce qui d'ailleurs ajoute un point critique important dans l'organisation de sa semaine, et d'autre part à gérer ses relations avec les services techniques et administratifs du dispatching de l'entreprise qui l'affrète. Rentré chez lui dans la nuit du vendredi à samedi, il dira avoir achevé sa semaine de travail, alors qu'il passera plusieurs heures dans l'après-midi du samedi et du dimanche à faire de la mécanique sur son camion. Et il ne comptera pas comme travail, la gestion de son affaire puisque en principe son épouse en prend la charge essentielle.

Ainsi, convient-il maintenant d'analyser plus précisément de quel prix les chauffeurs routiers payent cette régulation du transport de marchandises qu'ils assument quotidiennement sur la route.

x
x x

* En ce sens, le travail du routier ressemble beaucoup plus à celui de la ménagère qu'à celui d'un ouvrier d'usine. (honné soit qui mal y pense !). Accumulation des tâches pour répondre aux nécessités multiples permettant de réaliser les différents transports commandés.

II- LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Le travail des routiers de longue distance s'effectue en effet dans des conditions très particulières, qu'il convient maintenant de décrire de façon plus précise (sur les deux plans suivants : temps de travail et reconstitution quotidienne de la force de travail), pour mettre en évidence leurs effets sur les conducteurs et leur signification par rapport aux normes sociales (mises à l'écart engendrant diverses pratiques compensatoires).

1. LE TEMPS

Il est commandé par les nécessités des transports et régulé au volant par le chauffeur

Comme nous l'avons montré dans les pages précédentes, le procès de travail dans le transport routier de longue distance est moins organisé par les entreprises de transport que régulé - sur la route et aux points de chargement/déchargement - par les conducteurs eux-mêmes. Et cette (auto)-régulation du travail s'opère d'une part en fonction des objectifs assignés par l'entreprise aux chauffeurs pour une période de référence (qui dans ce type de transport ouvre implicitement la semaine ouvrable, mais qui au niveau des consignes des services de dispatching ne dépasse pas 24 heures) et d'autre part en fonction des contraintes extérieures (points de passages obligés, usines ou entrepôts et douanes, des aléas divers qui retardent ou bousculent le programme initial).

Pour assurer une série fixée de transports (2, 3 ou 4 selon les distances au cours d'une semaine ouvrable, et pour exécuter la succession des différentes tâches que chaque transport implique (débranchage, chargement, rebranchage, formalités administratives, conduite du véhicule, etc...), les conducteurs doivent eux-mêmes établir un planning prévisionnel, c'est-à-dire construire un véritable "chemin critique" de l'exécution de leur travail à partir du point ultime de la semaine (la dernière livraison à faire)

.../...

. Le temps récurrent

Ainsi la semaine de travail du chauffeur est fortement marqué par un phénomène de récurrence. D'abord récurrence des objectifs (les transports à effectuer) les uns sur les autres ; aussi dans la tête des chauffeurs "faire le boulot", c'est : faire la première livraison assez tôt pour charger puis livrer un deuxième frêt de façon à pouvoir livrer à temps le troisième. Et comme les objectifs fixés par l'entreprise tiennent assez peu compte des éléments externes dont elles n'ont pas la maîtrise (attentes chez les clients; "aléas" mécanique, "aléa" circulation), cette récurrence se traduit pour les conducteurs par une augmentation des temps de travail particulièrement accentuée en début de période, et notamment par une augmentation des temps de conduite, se la tâche que le conducteur peut effectuer au moment qu'il veut, ou plutôt qu'il peut, notamment aux moments où il pourrait ou devrait dormir, d'où l'allongement fréquent de la durée de travail par des durées de conduite de nuit pour se rapprocher du prochain point de passage obligé (point de livraison, de chargement ou douane).

La récurrence, c'est aussi celle des différentes tâches les unes sur les autres : pour effectuer un chargement, il faut d'abord rouler assez vite pour être sur place à temps, ensuite il faut se "remuer" pour faire les papiers, passer à la bascule, débacher, etc.. et enfin veiller à accélérer la manutention. Autrement dit, il faut intensifier le travail, et là aussi l'élément sur lequel le conducteur peut le mieux jouer, c'est la conduite. Et en définitive cette intensification de travail se traduit par une augmentation des vitesses pratiquées, qui tendent bien souvent à dépasser les vitesses imposées par la réglementation.

. Tension temporelle extrêmement forte.

Il s'ensuit que tout au long de la semaine, le temps est excessivement tendu. Le routier est littéralement obsédé par le temps, hanté par la crainte de ne pas arriver à temps pour... Il ne vit pas le temps, mais il est dévoré par lui : le temps qui compte pour lui n'est pas celui du travail qu'il est en train de faire, mais celui à venir que lui fixe la récurrence des objectifs et des tâches. C'est d'ailleurs pourquoi les périodes d'attentes (chez le client, ou en douane ou au dépôt) sont insupportables pour les routiers, car c'est là qu'ils ressentent le plus fortement la fuite du temps. L'attente montre leur impuissance face au pouvoir dévorateur du temps. Pour cette raison et parce qu'en plus sa durée n'est pas connue d'avance, l'attente est pratiquement inutilisable comme temps de repos. Et comme pour les conducteurs grands routiers

la semaine correspond à une absence du domicile, c'est en fait l'ensemble du temps de la semaine qui est dominé par cette tension. Même si les journées de travail n'ont pas 24 heures (encore que peu s'en faut parfois), le routier n'a tout au long de la semaine, aucune période de loisir, au sens de périodes de temps qui ne soient pas assujetties à la logique de l'exécution du travail et dont il puisse disposer à loisir. Ainsi la semaine de travail des chauffeurs de longue distance se caractérise par :

- a) - des durées de travail effectif très longues, puisque la tâche de conduite proprement dite (qui représente 50 à 70 % du plus du temps total de travail) atteint souvent des durées équivalentes à la durée hebdomadaire globale du travail dans beaucoup d'autres secteurs d'activités.
- b) - l'intensité (l'effort musculaire et nerveux) importante du travail fourni par les chauffeurs, soit dans le roulage (surtout en début de période), soit dans les opérations de chargement-déchargement (accélérer les opérations de chargement ou de vidage, s'assurer que les bureaucrates "font les papiers"...).
- c) - l'extrême tension nerveuse imposée - tout au long de la semaine - par la récurrence des objectifs et des tâches.

. le temps de la semaine est entièrement dominé par le travail.

Tout ces éléments font que la semaine de travail des grands routiers ne peut s'apprécier seulement à partir des 60 H. ou plus de travail ordinairement comptabilisées, puisque dans l'espace de ces 5 ou 6 fois 24 heures il n'est - comme nous le verrons plus loin - pas une heure - même dite de repos ou de détente - qui ne soit soumise à la logique du travail.

En tant que régulateur principal et ultime du transport routier de marchandises, le chauffeur de longue distance vit réellement durant tout l'espace d'une semaine en astreinte, ce qui exclut la jouissance de son temps. Le temps qui passe ainsi est rythmé par la récurrence des objectifs et des tâches qui y sont liés créant une tension qu'attestent les propos des routiers (ceux que nous avons rencontrés lors des voyages, comme ceux qui ont été interviewés lors d'une précédente enquête) que résument les expressions revenant comme un leit-motiv : "un routier est toujours pressé" ; "il faut drôlement tirer pour y arriver"...

- . La motivation qui rythme la tension temporelle dans le transport :
"avoir son week-end".

Mais pour faire tenir les chauffeurs, pour leur faire accepter de vivre uniquement pour le boulot, et quel boulot ! pendant une semaine il faut une motivation. Et la motivation principale * c'est "avoir son week-end chez soi". C'est cette motivation qui permet au travail d'être effectué en 5 ou 6 jours car le routier fera tout ce qu'il peut pour rentrer chez soi le vendredi soir.

Car si le routier est hanté par le temps, c'est en référence à ce désir féroce de préserver le seul temps qui puisse lui appartenir vraiment : celui de ce week-end chez soi, en famille. Dans cette perspective la hantise majeure - qui prend la figure même de l'horreur pour les routiers surtout quand ils ont dépassé la tentaine, qu'ils sont mariés et ont des gosses, c'est "rester bloqués le week end". Pour comprendre cette hantise, il faut savoir ce que signifie concrètement être bloqué un week-end, car ce n'est pas seulement ne pas être chez soi, en famille, ce n'est pas seulement faire un petit séjour touristique imprévu dans une ville étrangère..Être bloqué se traduit dans la quasi totalité des cas par la nécessité de rester auprès de son camion (car le routier est responsable de son véhicule et de sa cargaison), et d'attendre dans des lieux bien particuliers que le véhicule ne peut et même ne doit pas quitter (interdiction de circuler le week-end, attente sous douane, attente de chargement ou de déchargement, panne mécanique), c'est-à-dire un parking d'autoroute, une cour d'usine, un poste frontière, un centre routier du genre de Garonor... Lieux déshérités, vides, éloignés de toute animation urbaine. Aller en ville est soit totalement impossible, soit difficile et couteux ("payer un taxi pour faire 20 kilomètres et atterrir dans une ville incon nue...") ; parfois, si on est pas trop loin de chez soi, on fait du stop pour rentrer, mais il faut être sûr que le camion est bien garé (qu'un "c.." viendra pas se fiche dedans"), que la marchandise ne risque pas d'être volée et qu'on pourra revenir à temps pour repartir le plus tôt possible.

Alors rester bloqué, ça veut bien dire : passer deux ou parfois trois jours à ne strictement rien faire, à dormir dans sa cabine, à se nourrir de sandwich qu'un collègue sera allé chercher au bistrot le moins éloigné...

.../...

* car il y en a d'autres, comme nous le verrons plus loin, le salaire, l'autonomie relative dans la réalisation du travail...

Dans ces cas là, tous les chauffeurs le disent - car ils font tous cette expérience une ou deux fois l'an au moins - : il faut "faire gaffe", ne pas se laisser aller, ne pas passer la journée entière à croupir sur sa couchette sans se laver, presque sans rien "bouffer" comme certains arrivent à faire", car alors "le gars, il sombre dans la mouise, dans la déprime ... dans ce cas on essaie de secouer les gars".

La hantise d'être bloqué le week end a pour contrepartie durant la semaine l'intensité dans la réalisation du travail tant est fort le désir d'avoir "son week-end". "Avoir son week-end" c'est donc la motivation principale qui permet aux routiers d'effectuer leur travail ; mais c'est également une carotte et peut-on même dire, que c'est la carotte qui fait marcher le transport routier de longues distances. De fait, les entreprises tablent et jouent de cette motivation qui leur assure la réalisation des transports sans avoir à prendre en charge la gestion de toutes les diverses contraintes externes de l'activité. Et les chauffeurs ne sont pas dupes : ils savent eux aussi que c'est une carotte qu'on leur agite devant le nez ; mais les choses étant ce qu'elles sont (les conditions actuelles de vente de leur force de travail), ils ont intérêt à se débrouiller pour arriver à avoir leur week-end. Et il est de fait que ce genre de travail offre un certain champ de possibilités à la "débrouille" individuelle en jouant d'une part sur les particularités de chaque type de transport (pour, par exemple, obtenir du dispatching les bons boulots) et d'autre part sur les contraintes externes (qui peuvent être réduites par l'expérience, l'initiative, la chance).

. La semaine normale

En retour, ces possibilités de "débrouille" jouent un rôle non négligeable dans le maintien des durées et des conditions actuelles de travail dans la profession. En effet quand on interroge les chauffeurs routiers sur leur condition de travail ou quand on les écoute en parler entre eux, beaucoup affirment : "ho moi ça va, je fais une semaine à peu près normale" ou "chez Machin on a notre week-end normal..". Pourtant quand on discute plus à fond et quand on se fait préciser l'emploi du temps des dernières semaines on constate que tel ou tel qui dit faire des semaines normales, rentre la plupart du temps chez lui dans la nuit de vendredi à Samedi ou même le samedi matin, et qu'en réalité une semaine sur 3 ou 4, il "démarré" le travail

.../...

le dimanche soir (ce qui est notamment le cas des deux routiers observés Cf. Annexe). En fait quand un conducteur dit faire la semaine normale, cela veut dire deux choses : d'abord que les objectifs de transports fixés par l'entreprise (ou calculés par lui s'il est à son compte) sont basés sur 5 jours, et ensuite qu'il est possible en se débrouillant bien de faire le travail dans ce laps de temps (c'est-à-dire si on a l'habitude de ce type de transport, pas mal d'expérience et pas trop de pépins)... La semaine de travail des routiers n'est donc normale (c'est-à-dire permet d'avoir son week-end comme "tout le monde"), que pour autant que l'on fait abstraction des nombreux et divers aléas inhérents à l'exercice de cette profession. Et dans l'appréciation de la normalité de leur travail hebdomadaire, les conducteurs ont tendance à systématiquement sous-estimer l'incidence de ces aléas et notamment leur anticipation par un "démarrage" du travail le dimanche soir, lequel est souvent assez bien accepté - il n'est pas systématique - car le chauffeur a aussi plus de chances de finir "normalement" la semaine suivante !

Chez les routiers à leur compte (petits artisans et tractionnistes) cette illusion de la normalité de la semaine de travail est encore plus marquée, car pour l'apprécier ils ne tiennent compte que de leur travail de chauffeur (conduite et tâches annexes liées à l'exécution des transports de la semaine), et ils mettent hors temps de travail toutes les activités de maintenance du camion, de gestion financière et de relations commerciales. Ainsi Maurice D. le tractionniste observé, a passé 6 heures durant le week-end précédent le voyage que nous avons fait avec lui, à travailler sur son camion (entretien courant et réparation du compresseur de freins), et à peu près 3 ou 4 heures pendant le week-end suivant ; en plus il passe un certain temps durant ses week-ends à discuter de son affaire avec son épouse qui en assure au jour le jour la gestion courante. Le fait d'être propriétaire de son outil de travail implique donc pour l'artisan routier un sur-travail qui s'ajoute aux durées déjà très longues de la semaine "normale" de travail (celle qu'effectue le chauffeur salarié *). Mais la logique de l'accumulation primitive est telle que les petits artisans "oublent" dans

.../...

* Certains salariés ne manquent d'ailleurs pas de le faire remarquer avec une certaine nuance de mépris à ceux qui sont à leur compte : "finalement t'es c., tu bosses plus que nous pour pas gagner beaucoup plus..".

le décompte de leur temps ce sur-travail dont ils payent l'"avantage" d'être à leur compte *. Dans ces cas-là, l'illusion de la normalité du travail qu'il font se renforce de celle d'en être le maître (être à son compte, être patron

. Illusion de la normalité du travail

Décrite comme "normale" lorsqu'elle permet de rentrer chez soi le samedi, la semaine de travail des grands routiers ne l'est que par exclusion du pire: "reste bloquer le week-end". Masquant par exorcisme du pire la réalité du travail effectué, la possibilité de rentrer chez soi le week end constitue la base de l'illusion de la normalité du travail. Illusion motrice qui permet de considérer comme normal un travail qui est réalisable si l'on fait abstraction de tous les aléas habituels ou au prix de tours de force qui seraient exceptionnels ailleurs (à condition de bourrer comme disent les chauffeurs). Dans le transport routier de marchandises, le travail prend une apparence de normalité par un glissement de l'exceptionnel au possible et du possible au réalisable, et enfin du réalisable à l'habituel.

Ainsi dans le transport routier de longue distance où beaucoup de chauffeurs font la semaine normale (théoriquement 5 jours du lundi au vendredi), la normalité du travail hebdomadaire est doublement illusoire : d'abord parce qu'elle n'est pas réalisée de façon régulière, systématique (quand un chauffeur dit faire la semaine normale, cela signifie simplement que son travail s'étale "le plus souvent" sur 5 jours, et une fois ou deux par mois dépasse cette durée), ensuite parce qu'il faut travailler pour faire une semaine normale dans des conditions anormales, c'est-à-dire : assumer des tâches (par exemple, lavage, et entretien du camion, manutention ou recherche de fret parfois) qui n'entrent pas dans la définition conventionnelle du poste, déroger à la réglementation sur les temps de conduite et de repos, ainsi qu'au code de la route (dépassement des vitesses autorisées... cf. plus loin: le déroulement détaillé de deux "petites semaines" de travail.

.../...

* La préparation d'enquêtes budget-temps auprès des agriculteurs, des ménagères ou des artisans ont montré les mêmes sous-estimations.

Autrement dit, le fonctionnement normal du transport routier de marchandises (longue distance) est fondé sur l'aspiration des chauffeurs à vivre comme tout le monde, aspiration qui se focalise sur le désir d'avoir son week-end "normal" et qui amène les conducteurs à réguler - sur la route - leur travail en assumant eux-mêmes la dérogation aux normes sociales qu'implique cette régulation. C'est donc au détriment des conditions de vie sur la route que les conducteurs obtiennent une apparence de normalité dans l'amplitude hebdomadaire de travail. Le prix de cette normalité illusoire de la semaine est ainsi payé quotidiennement au niveau des conditions concrètes de reconstitution de la force de travail, ce que nous allons examiner maintenant.

2. LES CONDITIONS DE VIE SUR LA ROUTE

Elles s'analysent d'abord au niveau des repos (durée de sommeil et conditions dans lesquelles il est pris), ensuite au niveau de l'alimentation et de l'hygiène, mais aussi en fonction des lieux dans lesquels les routiers sont amenés à vivre tous les jours (usines, parkings, dépôts, etc..).

. Le repos et le sommeil

En ce qui concerne les conducteurs de longue distance, les durées de sommeil sont généralement inférieures à la norme médicale admise de 8 heures toutes les 24 heures (l'enquête budget-temps de 1975 montre que la moyenne est de 7 heures environ ; les deux routiers que nous avons suivis durant une semaine ont pris en moyenne 7 heures à 7 h 15 de sommeil par jour). Il faut noter par ailleurs que pour les conducteurs de longue distance, il existe un phénomène de report des périodes de sommeil en fonction de la récurrence des objectifs et des tâches. Ainsi pour peu que les arrêts dûs aux chargements et déchargements durant les heures ouvrables des usines ou dépôts des clients prennent trop de temps, c'est dans la soirée dans la nuit ou au petit matin que le conducteur devra "tirer" (c'est-à-dire avancer en conduisant) pour remplir les objectifs suivants. Autrement dit, c'est du temps de travail qu'il doit prendre sur le temps de sommeil. Ainsi, Maurice D. a 30 % de son temps de travail et 34 % de son temps de conduite effectué la nuit. Pourtant

Maurice D. et Georges B. considèrent qu'ils ont effectué des semaines "faciles". Néanmoins, ils ont chacun deux nuits où ils dorment peu (respectivement 5 et 6 h 30 ; 3 h et 5 h 30). Pour l'ensemble des conducteurs de longue distance de l'enquête de 1975, c'est 35 % des journées analysées qui comprennent moins de 6 h de sommeil et 15 % qui en comprennent moins de 4 heures. Ces quelques éléments situent le problème du repos dans la structuration concrète du temps d'astreinte nécessaire pour effectuer les transports (voir en annexe, les rapports veille/sommeil dans les postes de travail

Mais concernant le transport de longue distance, il faut aussi et surtout examiner les conditions dans lesquelles les conducteurs prennent leur temps de sommeil. Or ces conditions ne peuvent qu'être qualifiées de mauvaises pour les raisons suivantes * :

- a) - parce que les durées de sommeil ne sont pas régulières d'un jour sur l'autre, variant de la nuit normale (ou presque) certains jours, à quelques heures à d'autres, ces variations étant aléatoires selon les nécessités du travail et de la route. (cf. paragraphe précédent).
- b) - Parce que dans la longue distance, les chauffeurs dorment toujours dans leur cabine. Non que la couchette soit forcément un mauvais lit, mais parce qu'une cabine de camion est fort loin d'offrir les conditions d'isolement nécessaires à un bon sommeil. Manque d'isolation thermique : les cabines sont surchauffées en été et glaciales en automne et en hiver (à moins de "faire tourner le moulin" pour avoir le chauffage, mais dans ce cas là il y a du bruit - ce qui est d'ailleurs le cas en permanence sur les frigorifiques). Manque d'isolation lumineuse : malgré les rideaux, la luminosité est trop forte si le camion est garé sous un lampadaire ou s'il reçoit les phares des voitures. Manque surtout d'isolation phonique : bruits de la circulation et surtout quand le camion est garé dans un grand parking réservé aux PL, ce qui est généralement le cas - : bruit des camions qui arrivent et repartent tout au long de la nuit (qui manoeuvrent pour se garer ou font longuement chauffer les moteurs avant de démarrer) ; au bruit se sur-ajoute, quand le camion est garé au bord d'une route importante, les vibrations engendrées par le déplacement d'air des véhicules en circulation (même garé à 2 mètres du bord de la chaussée toute la cabine vibre et oscille au passage d'une voiture).

.../...

* et pas seulement parce que des observateurs étrangers à la profession les ont vécues durant une semaine.. et qu'il leur a fallu à eux qui n'étaient que simples passagers, la semaine suivante pour récupérer.....

Tous ces éléments font qu'il n'est pas possible de considérer comme équivalentes à celles de la plupart des autres travailleurs les conditions de sommeil des routiers, même à durées égales (ce qui n'est, de plus, pas le cas). Certains routiers que nous avons rencontrés ou interviewés diront n'arriver qu'exceptionnellement à vraiment dormir dans leur cabine (à moins par exemple d'être garé dans un coin reculé et obscur d'un parking peu fréquenté...). Pour tenir dans le transport de longue distance, il faut donc être un "bon dormeur", mais même ceux qui s'affirment bons dormeurs n'ont que rarement un sommeil véritablement réparateur, ainsi Georges B. qui se déclarait tel, reconnaitra que, comme nous, il a été réveillé, durant toutes les nuits passées sur les grands parkings de l'autoroute du sud, chaque fois qu'un collègue mettait son moteur en route, mais il n'en parle pas car "c'est toujours comme ça, c'est normal".

Dans ces conditions, on peut se demander pourquoi les routiers qui disposent généralement d'une indemnité journalière pour frais de déplacement ne prennent jamais (ou seulement dans des cas exceptionnels) de chambres dans un hôtel. Il y a à cela deux raisons impératives :

1°) - le chauffeur étant responsable de son véhicule et de son chargement il ne lui suffit pas d'être réglementairement garé pour pouvoir abandonner son véhicule toute une nuit : les accidents ne sont pas rares sur un parking PL et le collègue responsable n'est pas toujours délicat au point de laisser sa carte si le chauffeur du PL accidenté n'est pas dans son camion, et puis il y a les risques de vol de la cargaison ou de détérioration de la citerne... Il faut donc être dans le camion pour parer aux conséquences d'incidents toujours possibles.

2°) - Rares sont les endroits parmi ceux fréquentés par les routiers où il soit possible de trouver une chambre d'hôtel. Les chauffeurs ont déjà beaucoup de mal à se constituer un planning pour faire leur transport, ils ne peuvent pas en plus tenir compte pour s'arrêter la nuit des possibilités d'hébergement. En général un routier s'arrête pour dormir soit là où la fatigue le saisit, c'est-à-dire au premier parking rencontré sur la route, soit à proximité immédiate et parfois même à l'intérieur des usines où il doit charger ou décharger, c'est-à-dire dans des banlieues ou dans des zones industrielles dépourvues de tout hôtel (Les hôtels sont dans le centre des villes, généralement interdit aux PL, et éloignés des lieux de chargement et de livraison).

.../...

Dans les cas rarissimes où les deux raisons précédentes ne rendraient pas impossible de prendre une chambre d'hôtel, les chauffeurs en sont empêchés par le souci de ne pas avoir de pertes sinon de réaliser un petit gain sur leurs frais de déplacement. Car les chauffeurs considèrent les indemnités qui leur sont allouées pour frais de déplacement comme un complément de salaire (beaucoup indiquent leur salaire mensuel en y incluant ces indemnités). Il s'agit donc pour eux de minimiser ces frais, même si le gain peut paraître faible (ainsi dans le cas de Georges B., l'économie d'une chambre d'hôtel lui fait gagner un peu moins de 20 francs par jour). D'ailleurs ce gain sur les frais d'hôtel peut ne constituer qu'un transfert vers les dépenses de nourriture, téléphones privés... de sorte que l'entretien sur la route ne coûte ou n'ampute pas le salaire.

Enfin, il convient de signaler qu'il n'y a pas de compensations possibles à l'insuffisance et aux mauvaises conditions de sommeil des chauffeurs routiers de longue distance. En effet, s'il existe au cours de la semaine de travail des périodes d'attentes parfois assez longues (par exemple, 5 h un jeudi après midi dans la semaine de Georges B.), elles ne sont guère utilisables - comme nous l'avons vu plus haut - pour prendre du repos (pour ne pas parler de sommeil). La seule compensation possible serait au niveau de week-ends qui logiquement (?) devraient être consacrés entièrement à la reconstitution de la force de travail. Or c'est la seule période de la semaine dont les chauffeurs disposent pour être en famille, voir leurs gosses, "sortir" leur épouse, rencontrer la famille ou les amis et se distraire ; même s'ils le voulaient, la pression de l'entourage est telle qu'ils ne pourraient passer le week-end à dormir. Au contraire, comme c'est le seul moment de la semaine qui leur appartienne vraiment pour vivre, ils s'efforcent d'en "profiter au maxi", et cela se traduit comme nous avons pu l'observer, par des durées de sommeil guère plus longues que sur la route quoiqu'il puisse se situer à des moments différents (notamment en début de matinée).

.Les repas routiers, les pauses café.

Passant la semaine entière hors de leur domicile, les chauffeurs de longue distance sont voués aux restaurants bon marché des bords de route : les fameux "routiers" implantés le long des nationales, mais aussi les nouveaux "borels" d'autoroute (ou assimilés) qui servent presque tous des repas à prix "étudiés pour les routiers".

.../...

Ces repas-type composés d'un hors d'oeuvre, un plat garni, un fromage et/ou un dessert et accompagnés d'une boisson et d'un café, sont effectivement assez bon marché * (en moyenne 25 Frs TTC : prix été 1978). Mais la préparation de cette cuisine est souvent très ordinaire bien que variable selon les endroits (la qualité d'un routier s'apprécie au nombre de camions qui stationnent devant), et dans tous les cas fort éloignée des recommandations des diététiciens ("frites, frites, que de frites... à en écoeurer un Belge"). La conséquence de cette alimentation est que beaucoup de conducteurs souffrent de troubles digestifs ou hépatiques qui sont aggravés par divers autres facteurs*, notamment l'abus des excitants (cafés et tabacs) utilisés pour surmonter la fatigue, le manque de sommeil et la nervosité.

L'ambiance de tous ces restaurants est extrêmement bruyante, car ils sont toujours bondés, malgré un service expéditif qui ne se fait pas faute de rabrouer les trainards. Généralement, un temps d'attente est nécessaire pour avoir une place à table, ce qui permet de remplir le bar et de mettre le "pastis" ou la "tomate" au rang de rite obligatoire ; souvent une télé mi "à fond" pour ceux qui veulent avoir les informations ou suivre leur émission habituelle essaie de couvrir le brouhaha des conversations du bar et de la salle, conversations qui finissent par être hurlées si l'on veut se faire entendre de ses voisins. Conversations qui en réalité constituent la véritable nourriture du routier privé de tout contact humain pendant les longues heures passées sur la route, seul à son volant. Conversations qui jouent aussi un rôle essentiel dans la régulation de son travail : dépôt de messages par l'entreprise, renseignements sur les conditions de route et de chargement, formalités diverses, itinéraires etc.. (point qui sera développé plus loin).

Les repas dans les "routiers" sont ainsi, malgré le bruit, les seuls moments de détente qu'un chauffeur peut se procurer sur la route, surtout quand il y est connu et qu'il sait pouvoir y rencontrer des camarades. D'où la tendance qu'ont parfois les conducteurs à faire trainer les repas (quand

.../...

* du moins en France, car les taux de change mettent la moindre gargotte Allemande, Hollandaise ou Belge à des prix prohibitifs !

* Sur ce plan la position de conduite est sûrement à incriminer : très droites les cuisses à 90° avec le torse, elle comprime fortement l'abdomen, et accentue l'effet des trépidations verticales des cabines ; d'où sans doute le "gros bide" si typique du routier et les hémorroïdes dont se plaignent de nombreux conducteurs.

du moins le travail le permet), ou à faire des pauses café (ou bière) supplémentaires quand ils n'ont pas pu déjeuner ou dîner dans leur restaurant habituel. En effet en dehors de ces moments de détente, le temps du routier de longue distance est entièrement accaparé soit par le travail, soit par la reconstitution de sa force de travail (sommeil).

. Les endroits pour routiers : des lieux déshumanisés, déshérités, crasseux, et privés de tout confort.

L'environnement dans lequel les routiers vivent tout au long de la semaine n'a rien de poétique. Ce n'est en tous cas pas l'attrait de la route et les beautés du voyage qui peuvent aujourd'hui faire naître la vocation de routier - si vocation il y a ... Car elle est bien révolue l'époque des petites routes qui serpentent dans la campagne, des grandes lignes droites plantées de platanes, des restaurants de bord de route avec leurs terrasses ombragées d'ormes, des villes endormies que le routier réveille "dans son gros camion hurlant" comme dit la chanson de Montant... Maintenant, quand on traverse la France du Nord au Sud à bord d'un 38 tonnes, on n'est jamais en ville et très rarement dans la campagne ; ni urbain, ni rural, le paysage n'est plus que routier. Il ne s'agit pas d'une notation purement subjective, mais d'une réalité très concrète, car aujourd'hui les itinéraires à grande circulation qu'empruntent les routiers (surtout ceux qui effectuent des transports de longue distance), évitent systématiquement les agglomérations (souvent interdites aux PL), et coupent au plus court entre les villes, sans flâner dans la campagne.

Mais, dira-t-on, foin de nostalgie, la beauté du paysage est bien secondaire, et de toute façon "le routier à son volant n'a jamais, jamais le temps de se promener dans les champs" (Montant). Ce qui est vrai, à ceci près toutefois (qui n'est pas mince), que la route constitue, avec les usines le seul univers du routier, son milieu de vie tout au long de la semaine : il y travaille, il y dort, il s'y restaure et s'il lui reste quelques instants, c'est là qu'il essaie de se détendre. Or la route que connaît le routier c'est comme nous l'avons vu plus haut, l'itinéraire à grande circulation : route du schéma directeur ou autoroute, c'est-à-dire un type de route qui n'a pas été conçu pour admirer le paysage, mais qui le traverse, le coupe l'éventre et en même temps le défigure. Car tout au long de ces routes se sont développées les activités plus ou moins liées à l'automobile ou au transport

.../...

qui masquent et enlaidissent l'environnement : grands garages, stations services, cimetières de voiture, décharges, entrepôts, usines, zones industrielles, hypermarchés... Tandis que prolifère de façon anarchique sur les bas côtés une publicité encore plus obsédante et redondante que la signalisation routière. C'est dans ce contexte que se situent les seuls endroits où les conducteurs peuvent prendre quelques moments de détente : les restaurants routiers dont les abords (parkings) sont généralement mal aménagés.

Pour le reste, la vie du routier se déroule dans les zones industrielles où s'effectuent les chargements et les livraisons, ou dans des endroits analogues : dépôts des entreprises de transports, grands garages, service des Mines et douanes, lesquels constituent d'autres points de passages obligés. Généralement concentrés dans des zones déshéritées à la périphérie plus ou moins lointaine des villes, ces endroits sont mornes : aucune animation (aucun piéton, aucun magasin, bistrot ou restaurant), seulement des routes et voies rapides sillonnées de gros camions, des hangars souillés, des blocs de béton, des cheminées crachant leurs fumées, des terrains vagues dépotoires, des herbes folles recouvertes de poussières..... Deux beaux exemples parmi beaucoup d'autres que nous avons visités : le dépôt de TIRON dans la banlieue de Paris et l'usine BASF à Ludwigshafen.

Le dépôt de TIRON est un modèle du genre : situé en contre-bas de l'autoroute il est bordé d'un côté par un champ d'épandage et de l'autre par une porcherie industrielle. Sur le terrain recouvert de gravillons, où dès qu'un camion manoeuvre un nuage de poussière s'élève, sont implantés des hangars en tôle complètement rouillée : un grand hangar pour l'atelier et deux hangars hémisphériques (baraques "Fillo") qui abritent les bureaux ainsi qu'une salle pour les chauffeurs de passage. Salle d'ailleurs inutilisable pour le repos ou même pour une simple détente étant donné le manque d'isolation phonique du lieu, le bruit des portes en fer qui résonne sous les tôles et le va-et-vient incessant des chauffeurs. Quelques caravanes dégingénées qui servent de logement aux ouvriers de l'atelier sont implantées ça et là.

Tout dans ce dépôt est sale, crasseux : autour de l'atelier des résidus d'huiles brûlent dans des fûts de 200 l. en émettant une fumée noire et nauséabonde, de grandes flaques d'eau mélangée de détergent et de gaz oil partent du poste de lavage et forment avec la poussière ambiante une boue épaisse...mais le clou est constitué par les sanitaires : ils sont installés dans un algéco vétuste adossé au mur de la porcherie..., le plancher du baraquement est pourri et s'effondre par endroits, dans la douche clapote une eau

sale qui n'arrive pas à s'évacuer, les lavabos sont maculés de cambouis... Tel est le genre d'étape où des routiers comme Georges B. doivent obligatoirement s'arrêter pour faire le plein et prendre les consignes, et où ils sont censés se détendre un petit moment et faire leur toilette...

Quant aux lieux de chargement-déchargement dans lesquels les routiers sont fréquemment amenés à passer la nuit, ils sont dans la quasi totalité des cas guère plus ragoutants, bien illustrés par l'usine BASF près de Ludwigshafen où Maurice D. passe en moyenne deux nuits par semaine. Cette unité de production chimique est immense : elle couvre un cercle de 7 kms de diamètre et rassemble près de 60.000 personnes. Si peu d'usines atteignent cette taille, la concentration industrielle et le gigantisme des moyens techniques modernes créent un peu partout en Europe des unités de production qui par leurs dimensions constituent de véritables mondes (cf. description de l'Usine PAT, dans le premier récit de voyage). Mondes à part, car ces usines sont effectivement séparées du monde extérieur : implantées à l'extérieur des villes, entourées de hauts murs ou grillages, les entrées et les sorties y sont strictement contrôlées par un personnel de surveillance au zèle très policier. Les formalités d'accès sont très précises, les gardiens éventuellement tatillons comme pour bien marquer qu'à l'intérieur de ces lieux s'appliquent d'autres lois que celles qui régissent le monde extérieur. Car, comme si les exigences de la production (qui déjà réduisent à la portion congrue tous les besoins proprement humains), ne suffisaient pas à régler l'activité et la vie des individus dans ces usines, une bureaucratie vétilleuse s'emploie à codifier toute procédure en d'innombrables et déroutantes formalités paperassières (au point qu'on se demande parfois si la production de la marchandise ne consomme pas autant de papier que de matières premières !). Et ces formalités complexes obligent les routiers à effectuer à l'intérieur de ces usines de nombreux circuits que l'immensité et le caractère peu différencié de l'espace rendent encore plus compliqués. Dans cet univers fermé et absurdemement bureaucratique, la réalité dépasse toutes les fictions kafkaïennes... La rencontre des employés administratifs des usines et des routiers prend dans ce contexte la figure même de l'absurde et fait sentir aux routiers toute la dérision de leur condition, quand on voit au petit matin dans les élégants bureaux paysagers de la BASF, le groupe de routiers rassemblés autour de la machine à café, on ne peut qu'être frappé par le contraste existant entre l'allure soignée et la mine reposée des "bureaucrates" et la tenue dépenaillée et la mine maussade des routiers qui ont dormi dans leur couchette, se sont réveillés dans le froid et n'ont eu

· au mieux que la possibilité de se laver les dents. Car les 200 routiers qui chaque nuit dorment sur le parking intérieur de l'usine BASF n'ont à leur disposition que 2 lavabos et 2 WC installés dans une baraque de chantier ! Et encore s'agit-il là d'une situation favorable, car dans beaucoup d'usines rien n'est prévu pour les chauffeurs (auxquels les sanitaires du personnel ouvrier ou employé sont généralement interdits !).

D'une manière générale on constate que dans les endroits que fréquentent les routiers rien n'est aménagé en fonction de leurs besoins, même les plus élémentaires et les plus .. pressants... Jusqu'aux aires de service des autoroutes - pourtant conçues pour l'automobiliste faisant des longs trajets - qui très souvent ont oublié le routier.. Car si un effort a été fait dans les restauroutes pour servir des repas à prix modérés aux chauffeurs*, ceux-ci n'y disposent pas de sanitaires adaptés (avec douches), ni de salle de repos; quant aux parkings PL ils sont ou placés en bordure de l'autoroute (bruit maximum assuré), soit rejetés le plus loin possible des équipements, et souvent laissés à l'abandon. Il est vrai que sur le plan des nécessités quotidiennes (pour ne pas parler de confort) les petits restaurants du bord des nationales ne sont pas mieux lotis. Quant aux rares grands centres routiers spécialisés (type garonor) s'ils sont mieux équipés (chambres, cafétéria, sanitaires, cabines téléphoniques, etc..), ils ont un caractère purement fonctionnel dont la froideur a de quoi déprimer celui qui doit y passer une journée entière (de plus, certains de leurs services sont fermés le week-end)

En définitive, le routier a pour univers les "espaces morts" qui sont contrepartie ordinairement cachée du développement économique et industriel : les dépôts que sont devenus les bords des grandes routes, les parkings d'autoroute, les zones industrielles périphériques, les grands complexes de production, les entrepôts dans les zones oubliées des banlieues les plus déshéritées, les dépôts et les centres routiers deshumanisés... En fait les endroits que fréquentent les routiers représentent les coulisses du monde de la production et reflètent bien le rôle du transport dans l'économie : intermédiaire entre les différents stades de la production et la consommation, le transport doit s'adapter aux exigences de l'une et de l'autre sans jamais faire valoir les siennes.

.../...

* Effort motivé sans doute par l'importance commerciale de la clientèle routière qui a un effet d'entraînement sur la clientèle normale.. correcte. A noter que certaines stations services disposent d'une salle avec sanitaire pour les routiers.. mais mal entretenues, leur état est souvent si déplorable que les chauffeurs les évitent.

. Un statut de "tiers incommode".

Ainsi sur la route comme dans les lieux de production, le routier n'apparaît que comme le "tiers incommode" (selon l'expression proustienne dont l'auteur aurait sûrement désavoué l'emploi dans ce contexte éminemment trivial...). Sur la route ce roulant professionnel à faible pouvoir d'achat perturbe le calme, le luxe et la volupté dont on voudrait accompagner la mobilité automobile moderne ; encombrant, bruyant, on ne sait que faire du routier, on préfère-t-on l'oublier et à défaut le diminuer (mais c'est bien difficile, surtout dans la circulation, malgré les journées "primevères" et autres restrictions...). Sur les lieux de production, le routier est un marginal : les usines sont organisées pour la production pas pour le transport : aux routiers d'attendre que la production soit prête (qu'on ait trouvé une aire de stockage pour son frêt, que les caristes soient disponibles etc...). Bien que soumis aux exigences de la production, le routier dérange visiblement l'ordre usinier : ouvrier extérieur, de passage et de plus mobile, on ne peut lui appliquer strictement une discipline ou un règlement, c'est pourquoi on s'en méfie et on le fait toujours passer en dernière priorité (ce qui veut dire concrètement qu'on ne lui facilite pas la tâche - mieux même, on lui interdit souvent d'utiliser ce qui est organisé pour le personnel de l'usine - et on le fait "poireauter").

En définitive, le routier est une personne déplacée dans tous les sens du terme : ouvrier mobile il n'a en effet jamais de place, de statut défini, dans aucun des lieux qu'il fréquente, aussi particuliers et typiques que ces lieux puissent apparaître. Pourtant il dérange ou détone, et il a souvent le sentiment que sa personne même tend à être assimilée à son camion. Du PL encombrant, sale et bruyant on passe vite au conducteur "sale, affreux et méchant".

Et c'est sans doute pour mieux permettre cette assimilation qu'on lui refuse généralement les moyens de conserver l'apparence de la dignité que la loi (droit du travail : hygiène et sécurité) prévoit de mettre à la disposition des autres travailleurs. D'où l'aspect négligé et parfois même crasseux de certains routiers, d'où leur habitude très choquante pour le public, de pisser contre les roues du camion, tout ceci étant pourtant rendu

.../...

nécessaire par l'absence ou l'insuffisance de sanitaires. Ainsi au cours de leur semaine de travail, les deux routiers que nous avons observés n'ont-ils pu faire une toilette (sommaire) qu'un jour sur deux, généralement pas quand ils le voulaient mais quand l'occasion s'en présentait (souvent en milieu ou fin de journée), et toujours dans de mauvaises conditions, c'est-à-dire hâtivement et dans des lieux peu ou mal adaptés (souvent incommodes et parfois sales). Et il est encore plus difficile sur la route de procéder à une toilette complète : ainsi si Maurice D a pu prendre deux douches au cours de sa semaine, Georges B. n'en a eu la possibilité qu'une fois et encore grâce au raccourcissement inopiné de son parcours final. Pourtant le travail de chauffeur routier est un travail éminemment salissant surtout dans les diverses tâches annexes : opérations de bâchage, et débâchage, remplissage du réservoir de gaz-oil, vérification de l'état mécanique du tracteur ou de la remorque, nettoyage du pare-brise ou lavage du camion etc., en outre le camion est toujours sale (après une journée de route, on ne peut le toucher sans se salir) et les lieux où sont effectuées les tâches annexes sont souvent poussiéreux et crasseux. Dans ces conditions il est très difficile aux chauffeurs de conserver une tenue vestimentaire correcte et une apparence soignée. Et ce fait qui se surajoute à l'anormalité de leur rythme de travail et de vie et aux particularités des lieux dans lesquels ils vivent au cours de la semaine, contribue à faire des chauffeurs routiers des êtres en marge de la vie sociale normale, sinon des rejetés. Ce qu'exprime fréquemment les routiers en disant : "on est des parias..".

Face à cette situation qui leur est faite, les chauffeurs réagissent par deux attitudes différentes : la majorité d'entre eux s'efforcent de préserver leur dignité en luttant avec les moyens du bord pour conserver une apparence correcte (se procurant une tenue et des gants spéciaux pour les opérations salissantes et en s'efforçant autant que faire se peut de ne pas faire trop "routier cradingue"), tandis qu'une petite minorité se clochardise : vivant toute la semaine dans la crasse, faisant eux même leur tambouille sur un réchaud qui noircit toute leur cabine, ils se laissent aller.. ce sont vraiment les parias des parias..

Mais ce sentiment d'être des parias, rejetés de la vie sociale normale est accentué chez tous les routiers par leur situation vis-à-vis de la réglementation du travail et du code de la route. Car en tant que régulateurs principaux du procès de travail dans le transport routier de marchandises, ces

chauffeurs sont fréquemment amenés pour remplir les objectifs qui leur sont assignés et pour gagner le droit à un repos "normal" en fin de semaine, à jouer sur les durées de conduite et sur les vitesses, c'est-à-dire outre-passer les limites réglementaires. Or ces dépassements leur sont personnellement imputés comme délits, car pour la loi, le seul responsable est le chauffeur. Le code de la route en effet ne connaît que le conducteur, et ne veut rien savoir des contraintes diverses que celui-ci subit du fait des objectifs que lui assigne son entreprise, ni des circonstances atténuantes dues à la spécificité de sa situation professionnelle et familiale. La loi c'est la loi, et les agents chargés de la répression se doivent de l'appliquer strictement. Comme le disent beaucoup de routiers interviewés : "le gendarme il en a rien à faire si ton patron t'a donné 5 jours pour faire le boulot, si tu as eu des pépins mécaniques ou si tu as perdu du temps en attente, de même qu'il en a rien à faire que tu aies 5 gosses et besoin de ton permis pour les faire vivre...".

Fréquemment obligé pour travailler et pour vivre normalement de dépasser les normes réglementaires, le routier est en définitive un hors la loi et par suite cette image le poursuit (cf les coupures de la presse lors des accidents de PL). Aussi sachant considéré comme des délinquants en puissance, la plupart des chauffeurs routiers s'habituent - avec un certain fatalisme - à ne pas respecter la réglementation sur les durées de conduite et sur les vitesses et à payer le prix de ces manquements à la loi. Beaucoup de chauffeurs peuvent reprendre à leur compte cette déclaration de Georges B. : "tu vois pour les vitesses par exemple, je peux pas faire autrement (c'est-à-dire les dépasser), sinon j'y arrive pas, alors bon ! je prends en moyenne 2 P.V. par an et ça fait environ 60.000 balles (600 F.) pour ma pomme, et puis voilà !..".

En définitive, la situation professionnelle du conducteur de longue distance (pour ne parler que de la catégorie que nous avons étudiée de plus près) est un cumul de toutes les exceptions et de tous manquements aux normes de travail et de vie socialement admises : ouvrier "nomade" travaillant en dehors de toutes les normes habituelles, vivant tout au long de la semaine dans des conditions de confort et d'hygiène déplorables et confiné dans les endroits les plus déshérités et déshumanisés, "tiers incommode" sur la route, hors la loi potentiel pour les forces de police. Tous ces qualificatifs définissent le conducteur de longue distance comme un travailleur marginal, coupé des rythmes et des modèles sociaux habituels. Aussi n'est-il pas étonnant de constater que ce sont développées dans le milieu des chauffeurs routiers différentes pratiques compensatoires qui leur permettent de supporter cette condition sociale qui les met à l'écart des autres travailleurs et qui se surajoute à la longueur et la pénibilité de leur travail.