

. Les rites compensatoires :

a) - Le milieu routier

La première et principale compensation à cette situation professionnelle qui les met à l'écart des autres, les chauffeurs routiers la trouvent dans l'existence d'un "milieu routier", c'est-à-dire dans le renforcement du groupe des "pairs". Renforcement qui se vit assez peu sur la base de l'entreprise en raison de la dispersion géographique des chauffeurs, au cours de la semaine de travail, mais plutôt sur le lieu qui sert de support à l'activité même de transport : c'est-à-dire sur la route. Et plus précisément dans les restaurants justement dits "routiers" qui sont les seuls endroits où les conducteurs peuvent se rassembler au cours de la semaine (surtout pour ceux qui font de la longue distance), et dans lesquels ils peuvent s'accorder quelques moments de détente. De ce fait ces restaurants jouent un rôle social considérable * qui s'atteste par l'importance que les chauffeurs accordent au fait d'y être connu, d'y avoir des habitudes et par l'intérêt qu'ils attachent aux "boulots réguliers" qui seuls permettent la constitution de telles habitudes. En effet, les conversations (fort animées en général, bien que souvent assez décousues) que les chauffeurs ont entre eux dans les "routiers" remplissent plusieurs fonctions essentielles :

- d'abord pourrait-on dire une fonction de contact humain et de réinsertion dans un cadre social dont les conducteurs sont privés de par le caractère solitaire de leur travail,
- ensuite, la circulation de l'information sur les conditions de travail et de salaires par la comparaison permanente et spontanée des conditions individuelles ou d'entreprises,
- puis l'échange de renseignements fonctionnels sur les conditions de transport : itinéraires, conditions de chargement et de déchargements, formalités douanières et autres...,
- enfin la détente, la plaisanterie, la blague, l'anecdote... au travers desquelles se forment une certaine philosophie de la vie et une certaine vision du monde social..

.../...

* qui n'est pas moins grand - comme nous l'avons déjà signalé - sur le plan purement professionnel : échange de renseignements pratiques, communication aux chauffeurs des consignes émanant des entreprises, etc...

Toutefois le rôle social de ces restaurants est limité par l'hétérogénéité du milieu professionnel routier où sont mélangés chauffeurs salariés et petits artisans, grands routiers et camionneurs régionaux et locaux, chauffeurs appartenant à des petites ou des grandes entreprises.. c'est plutôt un milieu de vie qu'un milieu de travail proprement dit. Ainsi se font jour des clivages subtils aux yeux du profane, qui entravent l'expression d'une solidarité plus active et plus efficace, malgré certaines formes réelles d'entraide entre chauffeurs.

b) - Les combines, la défense.

Une pratique compensatoire assez répandue - au moins au niveau des conversations, c'est la combine, le truc "pour se faire un peu de pognon en douce" afin d'améliorer l'ordinaire en profitant des facilités que le transport peut offrir de se procurer à bas prix ou même parfois "gratis" des marchandises. Ces possibilités sont très variables selon le type de transport (nulles pour celui qui transporte du nitro-benzène, elles peuvent être intéressantes pour les frigos et pour ceux qui transportent des produits alimentaires) et selon la bienveillance ou le laxisme du personnel des usines. Ces combines reposent en fait sur un ensemble de petites tolérances plus ou moins officiellement admises par les entreprises de transport et par les chargeurs. Ainsi telle savonnerie a pour habitude de remettre aux chauffeurs un coffret de savons, habitude sans doute motivée par le souci d'éviter aux chauffeurs et aux manutentionnaires la tentation de procéder à un coulage plus important... A ce niveau la "combine" relève de la "gratte", de la "perruque" traditionnelle dans la production.. et depuis longtemps intégrée dans les coûts des entreprises.

Souvent compliquées par la nécessité d'un troc entre collègue ("je te donne du savon et tu me refiles un poulet"), ces "petites" combines sont pourtant activement recherchées par certains chauffeurs, car étant donné le revenu dont ils disposent pour faire vivre leur famille "tout est bon à prendre".

.../...

Pour certains, c'est aussi une façon de se "payer sur la bête", une sorte de reprise individuelle, légitimée par la connaissance qu'ils ont des profits qu'on réalise sur leur dos. Comme le dit Georges B. "quand je m'échine pour récupérer 30.000 balles (A.F.) dans une combine tordue, j'en connais d'autres (chargeurs par exemple) qui par une simple sous-déclaration en douane empochent tranquillement des millions de francs à chaque voyage" (Cf. Récit de voyage N° 1, page 41).

A la limite cette reprise peut être motivée par la vengeance : "quand je suis arrivé à l'usine, ils n'ont pas voulu me donner des gars pour charger ils m'ont dit, voilà les palettes : tu mets les caisses de pastis dessus et quand t'as fini, on fera venir les caristes.. je me suis coltiné tout seul près de 12 tonnes de caisses.. alors j'ai retiré une bouteille de pastis dans chacune des caisses à la base de la palette et je les ai planquées dans un coffre.. s'ils m'avaient donné un coup de main, je l'aurais pas fait.."

c) - La sexualité et les affaires sentimentales.

Il y a un thème qui revient très souvent dans la conversation de beaucoup de routiers, c'est celui qui a trait à la sexualité et aux affaires sentimentales qu'il faudrait plutôt nommer, comme les routiers eux-mêmes le nommeraient le "cul" si l'on voulait rendre le côté cru et en même temps familier avec lequel ces affaires sont évoquées.

Ce vocable recouvre deux choses bien différentes : d'une part un thème quasi mythologique et d'autre part, un rite compensateur d'une frustration et d'une misère sexuelle bien réelle.

Le plan du mythe, c'est celui du routier à bonne fortune qui à l'instar du marin d'autrefois a une femme à chaque étape. Les origines de ce mythe sont diverses : il s'appuie à la base sur des données qui ne sont pas totalement irréelles mais qui peuvent se résumer en disant que le nomadisme professionnel du routier et son désancrage social lui rend l'adultère moins risqué qu'à d'autres, et ce mythe se renforce du "machisme" spécifique à toute communauté exclusivement masculine (Cf. L'armée) et il bénéficie enfin des représentations sociales de la sexualité de la classe dominante qui a tendance à projeter sur les classes dominées l'image d'une hyper-sexualité. valant inconsciemment compensation du non pouvoir.

Mais il s'agit au fond d'une autre compensation bien plus réelle et sur le plan même de la sexualité. Car si le "cul" et toutes les gaudriolles de cet acabit viennent aussi souvent dans les propos des chauffeurs de longue distance, ça n'est pas seulement par faconde ou pour "rire" et "amuser la galerie", c'est aussi parce qu'ils sont généralement frustrés de toute satisfaction sexuelle pendant leur semaine de travail. Plutôt que d'avouer qu'ils sont privés de leur femme, ils préfèrent monter en épingle l'avantage indirect que cette privation leur procure : n'ayant plus de femme, ils les ont toutes... ils sont libres.. comme ils sont "libres" dans leur travail.. Pas plus que le fait de ne pas avoir de patron ou de contremaître sur le dos ne signifie qu'ils sont libres dans leur travail puisqu'ils faut qu'ils assument au volant toutes les contraintes du transport, pas plus le fait de ne plus avoir la "régulière" sur le dos ne signifie pour eux la liberté sexuelle. Le transport est loin de mener aux transports amoureux.

Bien sûr (sur ce plan là aussi) des accommodements sont toujours possibles et là aussi la "débrouille" joue son rôle. Le routier "sympa", "bien mis" qui a ses habitudes dans les restaurants et les restauroutes aura sa part d'amours ancillaires et même quelques "bonnes occases", encore faudra-t-il bien souvent les payer en argent (comme le montre le développement de la prostitution le long des grandes routes) et en temps pour rattraper le "retard" pris.

Finalement, sous la gaudriolle des histoires de "cul", se cache un aspect généralement ignoré de la condition des grands routiers : une forme de misère sexuelle liée au peu de temps "pour soi" dont ils disposent sur la route. Et au total les divers rites compensatoires en usage dans la profession ne font que mieux masquer, avec la complicité des routiers, eux-mêmes prisonniers des mythes qu'on leur a forgés, les réalités difficiles de leur condition sociale.

.../.../...

III- LES RAPPORTS SOCIAUX DANS LA PROFESSION
--

Les rapports sociaux dans lesquels les conducteurs routiers sont engagés de par leur activité professionnelle peuvent être décrits selon la façon dont ils sont concrètement vécus, à trois niveaux distincts :

- . au niveau de la corporation qui forme sur la route le véritable milieu de vie des chauffeurs ;
- . au niveau de l'entreprise de transport avec ses différentes catégories de personnel ;
- . au niveau des relations extérieures avec les clients (chargeurs, affrêteurs) et avec l'administration.

Bien sûr ces différents niveaux ne sont pas indépendants les uns des autres (ils forment une totalité définissant une certaine conception de leur statut et du monde social qui les entoure) mais pour les conducteurs ces trois niveaux sont concrètement appréhendés comme des univers distincts dans l'activité professionnelle courante et sur le plan temporel.

Toutefois l'expérience sociale des conducteurs est essentiellement basée sur les multiples comparaisons qu'ils établissent sans cesse entre ces différents niveaux. Et ces comparaisons contribuent à structurer une vision assez cohérente et homogène de la société et du fonctionnement de l'économie, vision dont l'intérêt est d'éclairer, par reflet, certains aspects des rapports sociaux à l'intérieur de la profession elle-même.

.../...

1. LES RAPPORTS SOCIAUX ENTRE CONDUCTEURS : LE MILIEU ROUTIER

. Un milieu de vie compensatoire.

Dans le transport routier de marchandises - et particulièrement dans le transport de longue distance - les conditions spécifiques de travail et de vie des chauffeurs ont pour effet de les mettre à l'écart des autres travailleurs et de disperser géographiquement au cours de la semaine tous ceux qui travaillent dans la même entreprise, aussi les relations que les conducteurs ont entre eux s'effectuent-elles principalement sur le lieu même qui sert de support à l'activité de transport, c'est-à-dire sur la route et plus précisément - comme nous le notions à la fin du chapitre précédent - dans les restaurants dits "routiers". Ainsi se constitue un "milieu routier" qui est pour les chauffeurs un milieu de vie substitutif à la fois du milieu familial et du milieu de travail habituel et qui se renforce de ces exclusions. Milieu de vie et en même temps groupe de "pairs", le milieu routier est toutefois un milieu paradoxal puisqu'il existe par un mélange de rencontres de hasard, d'habitudes et de traditions (touchant par exemple à la fréquentation des restaurants) ; les chauffeurs étant d'autant plus attachés à maintenir ces habitudes qu'elles constituent, en dépit ou plutôt à cause même des aléas de leur activité professionnelle, les seuls éléments d'ancrage au sein de la fluctuation générale de leur vie sociale durant l'astreinte de travail. En ce sens le milieu routier tout en relevant autant du social que du groupal, est souvent vécu comme du fusionnel !

Cependant, le milieu routier joue comme nous l'avons déjà montré (Cf. Chapitre II) un rôle important de compensation pour les conducteurs sur les deux plans suivants :

- par rapport à leurs conditions de vie sur la route qui les isolent de leur milieu familial et de leur milieu de travail, le milieu routier remplit une fonction de contact humain et de réinsertion dans un cadre social en même temps qu'il facilite la circulation de l'information sur les conditions de travail et sur les rémunérations ;

.../...

- par rapport au procès même de travail, il permet de palier (de façon partielle) à l'insuffisance de son organisation par un échange de renseignements fonctionnels sur les éléments clés du transports : conditions de chargement et de déchargement, formalités diverses, état des routes, itinéraires etc.. et également de réduire l'importance de certains aléas (par exemple, pannes mécaniques), et même d'une manière plus générale de faciliter l'exécution du travail par diverses formes d'entraides des conducteurs : dans la circulation, dans les manoeuvres de quai et parfois même dans les tâches annexes (formalités, débouchage etc..), échange de conseils ou d'"astuces" facilitant le travail chez tel ou tel client, douane...

. Des traits corporatistes

Autrement dit, les conditions de travail des routiers de longue distance (qui se marquent notamment par l'isolement des conducteurs sur la route) favorisent l'émergence d'une certaine solidarité au niveau de l'ensemble du groupe professionnel, lequel tend en outre à se renforcer de par les difficultés concrètes que rencontrent les chauffeurs pour se réunir et s'organiser sur la base de l'entreprise. Ainsi peut-on considérer que les conducteurs routiers ne sont pas loin de former une corporation, au sens historique du terme : "association d'artisans groupés en vue de régler leur profession et de défendre leurs intérêts". La profession de routier présente en effet certains traits qui se prêtent à cette assimilation, d'abord le caractère individuel du travail (même salarié le chauffeur travaille - et vit - sur sa machine et dispose d'une certaine autonomie dans l'exécution de sa tâche), ensuite l'appréciation que chacun fait de sa situation par comparaison avec toute la gamme - fort étendue - de celles qui existent dans l'ensemble de la profession (comparaisons qui s'alimentent d'ailleurs des nombreux et intenses échanges entre les chauffeurs lors des rencontres sur la route), puis l'aspiration générale à une réglementation du métier qui tiendrait compte des desiderata des chauffeurs et enfin le sentiment d'une certaine communauté d'intérêt entre routiers de base. Et c'est dans la critique virulente de la réglementation imposée au transport par route que l'on peut le mieux voir se dessiner ce que pourrait être un front corporatiste de lutte et de revendications.

.../...

. Une critique professionnelle de la réglementation.

Pour s'en rendre compte il suffit d'assister dans les hauts lieux de la profession que sont les restaurants routiers aux conversations entre chauffeurs : inmanquablement elles débouchent sur une remise en cause de tous les aspects de la réglementation actuelle, que ceux ci concernent le transport proprement dit (charge par essieu, matière dangereuse etc..), les conditions de travail (durées de conduite et de travail, travail du dimanche les restrictions de circulation (jours fériés, itinéraires PL...), et les limitations de vitesses.. La critique principale étant que cette réglementation touffue et tatillonne est dans les faits inobservable, que l'administration le sait et laisse faire dans la pratique, tout en se servant des contrôles ponctuels (mais plus systématiques en cas d'incident) essentiellement Pour faire retomber la responsabilité des conséquences des conditions actuelles du transport sur le dos des travailleurs de base. L'administration est également mise en cause dans l'organisation des conditions de la concurrence entre transporteurs au niveau européen : alors que les routiers français sont - à leur avis - sévèrement pénalisés par l'application stricte de la réglementation européenne que font les administrations des pays voisins, la France par contre fait preuve d'un très grand laxisme à l'égard des routiers étrangers circulant sur son réseau, favorisant ainsi la concurrence et par voie de conséquence une dégradation des conditions de travail et de rémunération des routiers français.

L'unanimité de ces critiques tend à faire apparaître la profession comme un bloc solidaire dans sa lutte contre la réglementation et contre l'administration. Et il est de fait que dans un passé encore assez récent (1970-71) on a pu voir émerger des mouvements revendicatifs virulents (grèves accompagnées de barrages de routes) qui témoignaient d'une certaine communauté d'intérêts au niveau de l'ensemble de la profession.

. Hétérogénéité du milieu et solidarité mythique.

Mais ces formes de luttes corporatistes semblent aujourd'hui relever d'un passé bien révolu. Et malgré la relative faiblesse de l'implantation syndicale chez les chauffeurs salariés de longue distance, la profession n'a jamais pu véritablement s'organiser sur une base réellement corporatiste. aujourd'hui le milieu routier est plus l'expression d'un certain état d'esprit,

.../...

d'une mentalité (quid' ailleurs tend à se dégager fortement de ses traits traditionnels) qu'une organisation. Le rôle social de ce milieu de vie compensatoire est en effet limité par l'hétérogénéité des situations professionnelles. Car de nombreux clivages existent entre chauffeurs, et ces clivages empêchent les manifestations d'une solidarité plus active au niveau de la profession.

Il est d'ailleurs assez frappant de constater que ces clivages se retrouvent sur la route elle-même, dans le comportement des routiers vis-à-vis les uns des autres. Si la solidarité "routier" n'est pas encore un mythe à l'état pur, elle a toutefois besoin à l'heure actuelle de renforcements quasi officiels auxquels s'emploient certains médias. (ainsi l'émission de Max Meynier "les routiers sont sympas", que la plupart des chauffeurs qualifient de "bidon", au sens de manifestation emphatique d'une solidarité professionnelle bien souvent inutile). Certes il existe entre routiers des habitudes facilitatrices de la conduite (par exemple faire un appel de phares au camion qui vient de vous dépasser pour l'avertir qu'il peut se rabattre), et certaines formes d'entr'aides en cas de difficultés (par exemple, prêter une roue de secours à un collègue qui vient de crever). Mais ces habitudes et cette entr'aide sont finalement assez limitées et soumises à appréciation : ainsi en cas d'accident grave survenu à un collègue, les chauffeurs s'arrêteront (cf. récit de voyage N° 1, page 15), mais "le gars en panne on regardera avant de l'aider : si on est pas trop à la bourre et pour quel genre de boîte il bosse : si c'est une grosse boîte, il pourra se débrouiller : ils ont des dépôts, des dépanneurs, etc...".

. Les éléments différenciateurs au sein de la profession.

Car bien qu'ils partagent les mêmes conditions de vie sur la route et affrontent des difficultés sensiblement identiques dans l'exécution de leur travail, les conducteurs routiers ne forment pas un bloc homogène et solidaire. Et nombreux sont les petits faits comme ceux que nous venons d'évoquer concernant l'entr'aide sur la route, qui témoignent quotidiennement des clivages importants existant au sein de la profession. Les lignes de clivage qui divisent la profession tiennent d'une part (et essentiellement) au statut et à la qualification du chauffeur et d'autre part et secondairement à la nature concrète du transport effectué. Dans la première catégorie les

les éléments différenciateurs sont :

- a - le statut du chauffeur : salarié ou à son compte, ces différences de statut recouvrent en partie l'opposition salariés/patrons ;
- b - la qualification professionnelle qui est plus ou moins liée au type de transport effectué et qui détermine une hiérarchie de rémunération et de prestige qui distingue les grands routiers (longue distance et international), les régionaux (moyenne distance), les camionneurs et les chauffeurs de messagerie (courte distance) et les travaux publics.

Mais à l'intérieur d'un statut et d'une qualification donnés, de nouvelles lignes de clivage apparaissent dans les conditions d'effectuation du métier en fonction :

- a - du type d'entreprise. Comme il y a de "bons boulots" et de "mauvais boulots", il y a de bonnes boîtes et de "mauvaises tôles", appréciées en fonction du poids de la hiérarchie, de la qualité du matériel qu'elles mettent à la disposition des chauffeurs, des transports qu'elles donnent à faire, de la considération dans laquelle elles tiennent les chauffeurs, de leur stabilité économique et des conditions générales de travail et de salaire qu'elles offrent. Il y a celles où l'on "roule comme des marteaux", celles qui "payent bien", celles où "l'or est tranquille", "celles qui sont tenues par des branquignolles", autant de critères d'appréciation à priori de la qualité de telle ou telle "boîte".
- b - du type de transport effectué. Les différences tenant : d'une part aux marchandises transportées dont certaines impliquent des tâches de manutention (frêt non paletisé ou colis de messagerie) ou des temps de chargement plus ou moins longs (Cf. p. 29 et suivantes, récit de voyage N° 1, le cas particulier du sucre), d'autres induisent des contraintes spécifiques en matière de circulation (matière dangereuse) ; d'autre part des différences proviennent du genre de véhicule dont les possibilités de manoeuvre et les facilités de conduite varient selon qu'il s'agit d'un 4 roues, ou d'un semi avec une remorque à 1, 2 ou 3 essieux, dont la puissance autorise des vitesses élevées et donc des temps de parcours plus ou moins courts. Autant d'éléments différenciant les postes de travail et la plus ou moins grande facilité du travail qu'ils demandent.

.../...

Ainsi la situation professionnelle des chauffeurs routiers résulte du cumul de toutes ces différences dont la diversité est telle qu'elle particularise et individualise la situation de chacun, qui devient ainsi difficilement comparable à celle des autres. D'où justement le caractère interminable des comparaisons, du genre : "oui, d'accord, tu te fais 50.000 balles de plus, mais moi au moins je rentre toujours le vendredi" dit l'un, à quoi l'autre rétorque : "des fois on est moins em.. à partir le dimanche soir, et puis chez nous on n'a pas à s'occuper comme dans ta boîte de l'entretien ni à rechercher le frêt.." Car le milieu routier en définitive est différencié et diversifié à l'infini. Cette diversité favorise une certaine division accentuée par la politique du personnel des transporteurs. Du moins c'est ainsi que beaucoup de chauffeurs perçoivent la situation : "ils savent bien s'y prendre : diviser pour régner.." * Mais ces divisions se maintiennent et s'ancrent sur de minuscules mais innombrables faits concrets qui se renforcent - en se compliquant - par le jeu de ces éléments différenciateurs supplémentaires que sont d'une part les disparités régionales de salaires (dans le transport routier, aux dires des conducteurs, les salaires ne sont corrects que le long de l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille et en Alsace, ailleurs ils dégringolent rapidement) et d'autre part les motivations personnelles des chauffeurs par rapport à leur métier qui opposent les jeunes en début de carrière aux plus anciens et à ceux qui sont en fin de carrière.

Mais tous les éléments qui divisent le milieu routier - malgré les apparences de communauté professionnelle qu'il présente dans la vie quotidienne sur la route - tendent finalement à s'organiser autour de deux grandes lignes de clivage, dont la principale qui oppose les patrons aux salariés offre potentiellement une base à une nouvelle solidarité entre chauffeurs, tandis que la seconde qui tend à opposer parmi ceux-ci les jeunes aux anciens est un élément qui renforce la division et affaiblit les travailleurs de ce secteur.

.../..

* Cette volonté de division que de nombreux faits attestent, coexiste avec un effort permanent pour renforcer les réflexes corporatistes des chauffeurs et le mythe de solidarité "routier"... contradiction, ambiguïté ou bien double volet d'une même logique ?

; Patrons et salariés

Les chauffeurs routiers salariés ont sans doute toujours fait la distinction traditionnelle de la classe ouvrière entre ses intérêts propres et ceux des patrons, les uns et les autres se définissant par une opposition fondamentale. Toutefois, il semble que cette opposition ait été longtemps masquée et entravée dans son expression par la réalité prégnante du milieu professionnel qui rassemble sur la route salariés, artisans et petits patrons qui font le même travail et partagent les mêmes conditions de vie. Cette coexistence a longtemps favorisé les réflexes corporatistes au détriment des réflexes purement "ouvriers", en orientant les revendications dans une lutte contre la réglementation administrative du transport qui faisait (et fait toujours) l'unanimité contre elle.

Mais il semble que depuis une dizaine d'années les salariés aient tiré la leçon de ces luttes contre divers aspects de la réglementation (vitesse, contrôlographes etc...). Lancés par les salariés ces mouvements ont souvent été, dans le passé, repris et orientés sur des bases corporatistes et se sont généralement soldés par une perpétuation ou même une aggravation des conditions de travail des chauffeurs. Comme le déclarent les plus anciens : "on a fait la grève, on a manifesté, on s'est bagarré avec les flics et tout ça pour que les patrons tirent les marrons du feu ! mais ça c'est fini, on ne refera plus la grève pour les patrons !".

Car si la profession dans son ensemble s'accorde à reconnaître que la réglementation actuelle constitue sur de nombreux points (limite journalière de durée de conduite et kilométrage notamment) une contrainte difficile sinon impossible à respecter (et dans la pratique bien souvent inobservée), sur les conséquences à tirer de cet état de fait, les avis et les positions diffèrent fondamentalement selon que l'on prend le point de vue des chauffeurs (salariés) ou celui des organisations patronales et des entreprises. Pour résumer cette opposition telle que la perçoivent la plupart des chauffeurs que nous avons rencontrés (comme ceux qui ont été interviewés dans une précédente enquête), la position patronale serait que la réglementation en vigueur étant inapplicable dans les faits, il faut l'alléger et/ou y déroger sur certains points (voir par exemple

.../...

l'accord constant des organisations patronales sur le maintien du rehaussement des vitesses limites obtenu - à titre dérogatoire - en 1970) ; tandis que la position des chauffeurs consiste à affirmer que si la réglementation actuelle n'est pas appliquée, c'est parce qu'elle est mal faite, et qu'il convient donc de la réformer et de la renforcer de façon à aligner les conditions de travail dans la profession sur les normes et le droit appliqué aux autres travailleurs.

Selon les chauffeurs (saliariés) la réglementation est mal faite pour deux raisons essentielles :

1) - elle est trop touffue, trop complexe pour se prêter à un contrôle général et systématique de son application ;

2) - elle ne situe pas les responsabilités à leur vrai niveau : à l'heure actuelle le conducteur est tenu personnellement responsable des manquements réglementaires auxquels il est pourtant contraint de par l'organisation générale des conditions de transport définies par les entreprises, autrement et plus trivialement dit : "la loi est arrangée pour que ça soit toujours le lampiste qui paye les pots cassés."

Car la plupart des conducteurs routiers ont bien le sentiment que la loi ou plus exactement les conditions actuelles du contrôle de son application, arrangent les patrons qui peuvent hypocritement "pondre des circulaires sur le respect des durées de conduite, et des vitesses limites", ou affirmer : "chez nous on badine pas avec la sécurité", tout en faisant (verbalement) obligation au chauffeur (et parfois sous menace voilée de licenciement) de se débrouiller pour faire en 4 jours ce qui était prévu en 5 ou 6 jours (Cf. Annexe, récit de voyage N° 1, premier jour), car "des conséquences, ils se lavent les mains : ils sont couverts, si tu prends une amende c'est pour ta pomme ; si tu as un pépin (un accident par exemple), et qu'on (la police) s'aperçoit que t'as pas dormi ou que tu roulais trop vite, de toute façon ça sera toi le seul fautif".

Pour sortir de ce cercle infernal où la loi les enferme en prêtant en quelque sorte - la main à l'exploitation patronale, la grande majorité de chauffeurs n'envisagent pas d'autre solution qu'un strict alignement de la profession sur le droit commun concernant la durée du travail ; la grande revendication étant "qu'on nous aligne sur les autres ouvriers : on fera nos huit heures de boulot par jour et puis clash !". Par cette revendication,

les chauffeurs d'une part témoignent de leur volonté d'être traités "comme les autres" (c'est à dire d'être intégrés dans les normes sociales habituelles du travail salarié) et d'autre part affirment implicitement leur appartenance à la classe ouvrière. Dans cette perspective la limitation des vitesses est un problème secondaire, et pratiquement tous les chauffeurs sont hostiles au rehaussement des limites actuelles ; pour eux il s'agit là d'une revendication patronale qu'ils ne veulent plus voir confondue avec la leur qui porte essentiellement sur l'abaissement généralisé des durées de conduite et de travail, donc de la charge de travail commandée sur la semaine. Mais sur le plan de l'amélioration, la réglementation du travail doit nécessairement s'accompagner de mesures qui en simplifient l'application et en facilitent le contrôle. Parfaitement conscient de cette nécessité, beaucoup de chauffeurs sont prêts à accepter des mesures générales contraignantes pour voir enfin s'établir dans le métier des durées "normales" de travail. Aussi avons-nous assisté à un certain nombre de conversations sur ce thème qui se concluaient généralement par des assertions du genre : "si pour avoir nos 8 heures par jour il faut décider qu'à partir d'une certaine heure plus aucun bahut ne doit circuler, et bien, tant pis ! (pour les multiples petits ennuis que cela nous causera) qu'il le décide mais que les choses soient claires". Bien sûr des réflexions de ce type sont un peu abruptes pour constituer un plan de réforme de la réglementation du travail, mais elles nous paraissent intéressantes et significatives de l'attitude actuelle des chauffeurs salariés, qui semble se dégager de plus en plus de la mentalité traditionnelle du métier dans laquelle les revendications des salariés ne se distinguaient pas toujours très bien des objectifs patronaux.

Distinction que l'évolution des structures de la profession tend également à favoriser. En ce sens que la perspective pour le chauffeur salarié de pouvoir s'établir "à son compte", est aujourd'hui plus improbable que jamais. En effet, les chauffeurs savent bien que dans le contexte économique actuel les entreprises artisanales voient progressivement se réduire leur part d'autonomie sur le marché du transport, tandis que l'obstacle financier à surmonter pour franchir le pas (pour se mettre à son compte) tend plutôt à s'élever (difficulté accrue à obtenir des prêts en liaison avec le coût plus élevé des véhicules, la rentabilité moins forte des transports, et la difficulté à se placer sur un marché très contrôlé par les "gros de la profession",

.../...

transporteurs, affrêteurs, transitaires ou chargeurs). Il est donc plus difficile qu'autrefois de tirer parti de l'aspiration ouvrière "à sortir de sa condition" en lui faisant miroiter comme un objectif plausible, la solution individualiste de "devenir patron", "d'être son propre maître".

Aujourd'hui "être à son compte" ou "avoir son camion" a cessé d'être un espoir pour la grande majorité des chauffeurs salariés.. et plus encore cessé d'être un rêve * car de plus en plus nombreux sont les chauffeurs qui considèrent comme illusoire les "avantages" du statut d'artisan. D'autant plus que le seul statut d'artisan qui soit à leur portée, le seul auquel ils peuvent théoriquement espérer accéder, sera celui du petit, du "gars à son compte qui ne possède que le camion avec lequel il travaille", dont l'exemple est Maurice D., (le tractionniste avec lequel nous avons voyagé durant une semaine)

La plupart des chauffeurs considèrent en effet que celui qui s'établit -petitement - à son compte, ne fait en réalité que s'exploiter lui-même et plus durement que ne pourrait le faire un patron de son salarié, pour un gain guère supérieur à celui d'un salarié et en ne disposant en définitive de guère plus de liberté que lui. D'où les remarques acerbes que s'attirent parfois les petits artisans de la part de chauffeurs salariés qui ne sont pas fâchés de leur dire avec un certain mépris : " finalement t'es un c... , tu te crèves au boulot autant et même plus que nous, tu te colles en plus des tas d'em... sur le dos, l'affrêteur te tiens dans sa pogne.. alors qu'est ce que tu y gagnes à être patron ? Il vaut mieux avoir un bon boulot (salarié) dans une bonne boîte !". Et de fait, beaucoup de ces artisans reconnaissent (comme Maurice D. que l'opération qui consiste à se mettre à son compte présente de grands risques (d'échec) et que leur situation est assez précaire. Car malgré un sur-travail dont l'ampleur est d'ailleurs généralement sous-estimée, par les intéressés eux-mêmes, ces petites affaires sont très fragiles pour les raisons suivantes :

- 1 - fortement endettées pour acquérir le véhicule, elles ne disposent pratiquement pas de fonds de roulement (deux mois de maladie et c'est la faillite !");

.../...

* Même si comme nous le verrons dans le chapitre suivant, les chauffeurs aspirent comme la plupart des individus et s'efforcent - par toute sorte de moyens - d'obtenir une certaine maîtrise de leurs moyens d'existence.

- 2 - travaillant en sous-traitance pour les gros transporteurs ou affrêteurs, elles n'ont guère d'initiative pour se tailler un marché indépendant si minime soit-il, elles sont donc très dépendantes ;
- 3 - tablant sur une durée d'amortissement du véhicule plus longue que les normes habituelles, (amortissement d'ailleurs obtenu au prix de multiples petites économies), elles sont à la merci d'un "gros pépin" mécanique.

De par leur condition de travail et de par leur situation matérielle beaucoup de ces artisans sont très proches des chauffeurs salariés, et l'avantage d'"être à son compte" semble pour les petits plutôt se situer à un autre niveau ; être à son compte, c'est être considéré (Cf. Maurice D. évoquant, non sans un certain amusement, le changement d'attitude à son égard des chargeurs locaux depuis qu'il s'est établi patron), c'est aussi garder l'initiative pour s'assurer une certaine maîtrise personnelle dans l'organisation de sa vie...

Et les chauffeurs salariés tout en s'affirmant globalement comme tels face aux artisans, savent dans la pratique des échanges sur la route faire la distinction entre le simple tractionniste dont on dira par exemple : "il est à son compte, mais il est bien comme mec", et le petit patron avec lequel on restera sur la réserve : "oh celui-là, c'est pas pareil, il a 4 camions."

Mais si le petit artisan reste encore pour les autres chauffeurs un ouvrier, il est peu envié et parfois considéré avec le mépris qu'on témoigne à celui qui croit s'en sortir seul et se fait en réalité flouer ; dans quelques cas même il représente un concurrent qui "casse le boulot" (voir Par exemple, les réactions des chauffeurs de X, par rapport à Maurice D.

.../...

. Jeunes et vieux

C'est une autre ligne de clivage au sein de la profession. Bien que beaucoup moins forte que celle qui oppose salariés et patrons, elle joue dans le milieu un rôle opposé. Courant à l'intérieur du groupe des salariés, elle tend à le diviser face aux patrons.

Elle recouvre des différences dans l'attitude à l'égard du travail et des motivations professionnelles qui s'expriment et se révèlent le plus fréquemment en fonction de l'âge ou de l'avancement dans la carrière.

Elle se formule dans la bouche des chauffeurs (salariés essentiellement) ayant une certaine ancienneté dans le métier, comme un reproche et une critique adressée aux jeunes et aux nouveaux, accusés d'accepter des conditions de travail qui dérogent à toutes les normes - même celles fort larges de la profession - pour obtenir des gains supplémentaires de salaire : "les jeunes font n'importe quoi, pour le fric !". Et le fait est que nous avons observé de nombreux cas de jeunes et récents conducteurs effectuant des transports dans des conditions sortant complètement des cadres réglementaires et des règles coutumières concernant la durée de travail et de conduite, les repos etc.. ; tel celui rencontré à Valenciennes qui faisait le triangle Hollande - Italie - Portugal depuis deux mois pratiquement sans repos hebdomadaire (ni bien sûr de retour à domicile) pour 800 F. de mieux par mois, ou cet autre à Ludwigskaffen mis en quarantaine par ses collègues d'entreprise parce qu'il faisait depuis sa récente embauche "17.000" kilomètres par mois (les chauffeurs de la boîte dans laquelle il était, estimaient explicitement qu'ils n'avaient pas à faire plus de 10.000 km par mois) ; deux chauffeurs qui étaient d'ailleurs littéralement hagards à force de fatigue et de manque de sommeil.

Il y a en effet des différences importantes entre chauffeurs en fonction de l'âge. Les jeunes n'ayant généralement pas de charges familiales sont moins attachés au repos et au retour hebdomadaire chez soi, ils ressentent moins la pénibilité du travail et sont moins conscients des conséquences de leurs conditions de travail sur le plan de la sécurité, et par contre ils sont plus sensibles aux gains supplémentaires et apparemment faciles que leur procurent les possibilités (très grandes dans ce métier) d'augmentation des cadences et d'intensification du travail (les nombreuses primes de rendement). Au contrai

ceux qui ont déjà de l'ancienneté et qui ont des charges familiales s'efforcent surtout de maintenir dans leur travail des régularités qui leur permettent d'avoir une vie "normale" (au moins pendant les week-ends), et ils savent par expérience que le rendement ne doit pas être poussé au-delà du point où il coûte plus de fatigue, de tension et de risques qu'il ne rapporte d'argent. Pour les plus anciens il s'agit même de tenir dans le métier jusqu'à la retraite.. c'est-à-dire de réussir à faire ses transports, ses 10.000 km par mois s'il faut les faire pour se situer dans la moyenne, mais sans excéder ses capacités si on veut pas flancher avant 65 ans et se retrouver dans un emploi moins rémunéré ou pire encore.. (Cf. In annexe, récit de voyage N° 1, Journée du jeudi - page 25 et suivantes).

Mais en réalité ce qui est à l'oeuvre sous cette opposition entre jeunes et anciens, c'est l'apprentissage traditionnel du contrôle ouvrier sur la production pour préserver les conditions de travail et de rémunération déjà acquises. Car ce que les anciens reprochent aux jeunes c'est en définitive de "casser le boulot", "de faire le jeu des patrons", et en acceptant des conditions de travail hors normes pour un peu plus d'argent, de rompre les barrières que l'action des salariés a, au fil des années, mis à ce qui peut se monnayer et ce qui ne doit pas être monnayé (la sécurité par exemple). Il s'agit aussi de faire comprendre aux jeunes que leurs suppléments de salaires sont illusoire, rapportés par exemple à la durée de travail, qu'ils ne pourront pas tenir longtemps ces cadences ("les gars ils tiennent comme ça deux, trois ans pas plus"), et qu'elles favorisent une élévation générale des objectifs fixés aux chauffeurs ("après les patrons te disent : si le boulot est trop dur pour toi, un jeune le prendra"). Et toutes les ressources seront employées pour bien faire rentrer ça dans la tête des jeunes ou des nouveaux de la mise en quarantaine, jusqu'au refus du coup de main en cas de difficulté en passant par la semonce sous forme de "mise en boîte".

Mais ces tentatives spontanées et informelles pour opérer un certain contrôle ouvrier de la production et apprendre aux nouveaux l'importance de la solidarité à ce niveau sont plus difficiles dans cette profession que dans les autres secteurs industriels en raison de différents facteurs, notamment la dispersion géographique des chauffeurs au cours de la semaine de travail, les multiples éléments qui différencient les situations professionnelles, le manque de qualification du métier et la situation du marché de l'emploi ("un chauffeur se remplace facilement dans les "bonnes boîtes", beaucoup attendent à la porte pour prendre ta place"), et le turn-over important de la profession, et le faible taux de

syndicalisation des routiers salariés... Et parfois, ce sont les vieux eux-mêmes qui cassent le boulot, parce que "quand on a été routier toute sa vie et qu'on ne sait rien faire d'autre, on n'est prêt si on a perdu son emploi à prendre n'importe quoi pour continuer à travailler..".

2. LES RELATIONS SOCIALES A L'INTERIEUR DES ENTREPRISES

. Les différentes catégories de personnel.

Dans le transport routier de marchandises la vie sociale au sein des entreprises * est régie - comme dans la plupart des secteurs d'activité - par une différenciation du personnel sur le double plan hiérarchique (cadre et non cadre) et fonctionnel (producteurs de base et organisateurs). De ce point de vue on peut donc distinguer :

- 1 - le personnel ouvrier : essentiellement les chauffeurs (répartis en plusieurs catégories selon le type de transport qu'ils effectuent) mais aussi - dans les entreprises d'une certaine importance - les ouvriers d'entretien du parc (du simple laveur au mécanicien qualifié)
- 2 - le personnel administratif ou de bureau, c'est-à-dire les employés participant à l'organisation et la gestion du transport au premier rang desquels se situent les "dispatcheurs" qui au téléphone font le lien entre les chauffeurs éparpillés sur la route et les divers affrêteurs et chargeurs, et ensuite les secrétaires et le personnel administratif courant, auxquels viennent - dans certaines entreprises - s'adjoindre les "moniteurs" chargés de la formation des conducteurs, de la sécurité et des économies d'énergie qui forment un embryon de "bureau des méthodes".
- 3 - Enfin, le personnel d'encadrement : chef d'atelier, chef de dépôt, cadres dirigeants et patrons.

.../...

* du moins pour celles qui ont dépassé le stade strictement artisanal.

. La dichotomie chauffeurs-bureaucrates.

Mais pour les chauffeurs, ces multiples différences de statut et de fonction sont subsumées par la grande et classique distinction en "cols bleus" et "cols blancs", qui s'exprime dans leur bouche par la vigoureuse opposition entre le "Nous, chauffeurs" et le "Eux, les bureaucrates". Car pour eux, il y a au sein des entreprises deux mondes que tout sépare : d'un côté le monde des chauffeurs, qui se coltent journallement sur la route avec les réalités concrètes du transport en s'y salissant les mains, et de l'autre celui des bureaux qui gèrent le transport dans son aspect le plus abstrait et qui dirigent, sans se salir les mains, le travail des conducteurs. Ainsi, la séparation entre travail manuel et travail intellectuel tend-elle à se recouvrir de la distinction dirigeants/dirigés pour opposer les chauffeurs, travailleurs de base et ouvrier aux bureaucrates, collaborateurs du patron.

. Fonctions bureaucratiques et compétences, distinction entre "sortis de l'école" et "montés du rang"

Si Prégnante que soit cette dichotomie, elle ne saurait empêcher les chauffeurs de faire une analyse plus fine du groupe des bureaucrates, parmi lesquels ils distinguent trois catégories (qui d'ailleurs ne recourent pas exactement les catégories classiques mentionnées plus haut) et sur lesquelles ils portent des jugements différents : d'abord deux catégories qui représentent des fonctions dont la nécessité est admise : celle des employés du dispatching qui font un travail reconnu comme utile et difficile et celle des dirigeants ou grands patrons "parce qu'ils faut bien quelqu'un pour commander et diriger les affaires -"ce qui est loin d'être simple" (Cf. in annexe I, récit de voyage N°1, la légitimation par George B. de l'action du PDG de TIRON) ; et ensuite la catégorie des petits chefs qui comprend notamment les chefs de dépôts ou d'agences et les moniteurs, et qui est particulièrement honnie des chauffeurs qui la considèrent comme une "chiourme" complètement inutile.

Autrement dit, si les tâches d'organisation et de commandement sont admises comme des fonctions séparées des fonctions d'exécution, c'est dans la mesure où elles reposent sur des compétences précises. C'est pourquoi

.../...

les distinctions qu'opèrent les chauffeurs parmi les bureaucrates recourent fréquemment l'opposition très vivace entre "sortis de l'école" et "monté du rang". Le fait d'avoir une formation spécialisée attestée par un diplôme légitime plus facilement la fonction occupée que le fait d'être monté du rang. Ce qui, d'ailleurs, renforce indirectement la dichotomie précédente : bureaucrates et chauffeurs proviennent de deux mondes totalement différents *.

Car tous ceux qui dans l'entreprise ont acquis une position de bureaucrates en partant de celle de simple chauffeur, sont particulièrement rejetés. Pour deux raisons principales : d'abord parce qu'ils sont des "traîtres" : ils ont voulu échapper à leur condition ouvrière pour se "planquer" dans les bureaux, et n'ont pu y parvenir qu'en se désolidarisant des autres chauffeurs : en jouant les "lèche c.." et les "moutons" ; ensuite parce qu'ils sont continuellement obligés de prouver aux patrons qu'ils méritent bien les places que ceux-ci leur ont permis d'occuper, et ils apportent cette preuve en jouant sur ce qu'ils connaissent le mieux : c'est-à-dire sur leur connaissance des techniques ouvrières de freinage de la production : en ce sens ils sont donc bien les "flics" du patron. Et le fait est que ceux qui sont sortis du rang se retrouvent le plus souvent dans des emplois de petits chefs : chef de dépôts ou moniteur (et parfois aussi dans ceux de dispatcheur). D'où le caractère beaucoup plus conflictuel de leurs relations avec les chauffeurs, en dépit des apparences d'une familiarité plus grande de ces relations. Cette familiarité dont les petits chefs se servent parfois pour humilier les chauffeurs, ceux-ci la mettent aussi à profit pour rendre plus sensible le mépris qu'ils leur témoignent et accentuer leur mise à l'écart.

Tous ces éléments expliquent que dans la pratique les relations entre chauffeurs et bureaucrates sont empruntées d'une subtile réserve (pour ne pas dire de méfiance) et donnent lieu de part et d'autre à l'élaboration de stratégies et de tactiques très minutieuses.

.../...

* On pourrait aussi retrouver dans cette analyse l'effet de la croyance populaire en la méritocratie (ou légitimation du pouvoir et de ses privilèges par le mérite personnel), croyance entretenue par l'illusion que la promotion sociale n'est pas sans rapport avec le mérite personnel et par l'espoir de bénéficier soi-même d'une promotion sociale même si l'on sait qu'on s'exagère sur ses chances réelles (Cf. Eudrillart, in "l'Economie Politique du signe").

. L'enjeu : "les bons et les mauvais boulots".

Pour les chauffeurs en effet, c'est dans leurs rapports avec les bureaucrates que se jouent leurs conditions de travail. Et cet enjeu est quotidien car chaque détail pratique de l'organisation d'un transport a un retentissement concret sur les tâches du chauffeur et sur leur déroulement temporel. Ainsi deux chauffeurs ayant la même situation professionnelle (Qualification et type de transport) peuvent - en fonction de ces détails organisationnels - avoir des conditions de travail très différentes. Sur ce plan tout compte ; comme le faisait amèrement constater un collègue d'entreprise de Georges B. rencontré aux usines VOL en Belgique : bien qu'effectuant les mêmes transports que Georges B., il perdait plus de temps que lui pour charger car son semi ayant deux niveaux, il ne pouvait charger par l'arrière et devait procéder à un débâchage complet (perte de temps : 1/2 h à chaque fois), de plus il devait éviter certains itinéraires car son véhicule dépassait 4,40 m de hauteur...

Il y a donc dans chaque entreprise, pour chaque type de transport, ce que les chauffeurs nomment les "bons et les mauvais boulots" : ainsi pour Maurice D. par exemple, le bon boulot sera le transport de produits volatils et le mauvais celui de produits visqueux (colles, mélasses) qui font perdre du temps en lavage de citerne. Sans revenir sur la description des multiples éléments qui différencient dans le transport routier, chaque situation professionnelle et chaque tâche (Cf. Chapitre I), disons que le "bon boulot" correspond à un travail dont le déroulement est relativement prévisible et qui comporte le minimum de contraintes externes et de risques d'aléas (qu'ils soient dus au véhicule, au genre de frêt transporté ou aux conditions de chargement ou déchargement).

De ce point de vue, le bon boulot sera fréquemment un boulot régulier, car le fait de connaître les contraintes externes qui sont liées à un transport, en facilite la prévision et permet au chauffeur de "s'organiser pour perdre le moins de temps possible".

Dans les entreprises de transport, les chauffeurs mènent donc une lutte incessante, quotidienne, pour obtenir et garder les "bons boulots" ou pour éviter les plus mauvais et pour maintenir le maximum d'éléments réguliers, stables, au niveau de leurs conditions de travail (s'efforcent par exemple de garder

.../...;

toujours le même véhicule et la même remorque, et d'effectuer des transports pour des chargeurs déjà connus..). A ce niveau de leurs exigences s'opposent celles des bureaucrates qui pour gérer au mieux les multiples commandes et les divers ordres d'affrètement qui leur arrivent dans une succession temporelle assez désordonnée (laquelle est d'ailleurs la contrepartie de la souplesse si vantée du mode de transport par route) ont tendance à considérer les chauffeurs et le matériel comme des éléments interchangeables.. ("on nous considère comme de simples pions", disent les routiers). Et finalement, dans la gestion de cette combinatoire assez abstraite entre demandes et offres de transport, les exigences concrètes des chauffeurs constituent des contraintes supplémentaires, aussi les bureaucrates préfèrent-ils les minimiser ou les oublier.

. Les tactiques pour obtenir les "bons boulots"

C'est pourquoi la première tactique qu'adoptent les chauffeurs vis-à-vis des bureaucrates, consiste à ne pas se faire oublier. Il faut d'abord se faire voir, se faire connaître des bureaucrates (et notamment des dispatcheurs), il faut exister en tant qu'individu pour eux, émerger du lot, et si possible se faire "bien voir". Pour cela les chauffeurs déploient à l'intérieur de l'entreprise tout un art des relations publiques, consacrant volontairement plus de temps aux rapports avec les bureaucrates qu'il n'est strictement nécessaire sur le plan fonctionnel. Ainsi, le chauffeur avisé sait quand il va au bureau prendre les ordres et faire des papiers, se présenter sous un jour aimable, blaguer un peu, éventuellement faire des petits cadeaux ou rendre à charge de revanche de menus services, (par exemple, rapporter des cigarettes ou de l'alcool quand il fait l'étranger ; véhiculer des carnets de transports pour des collègues qui en auront besoin..), c'est-à-dire donne un tour personnel aux relations professionnelles et par le don appeler le contre-don (cf in annexe récit de voyage N° 2, tout le temps et tous les efforts que déploie dans ce sens Maurice D. auprès des dispatcheurs de la grande entreprise qui l'affrète comme tractionniste).

Cette tactique se complète d'une seconde qui consiste à offrir des garanties aux bureaucrates, en échange des menues faveurs et des petits arrangements qu'ils concèdent à un chauffeur dans l'organisation de son travail. Il faut présenter l'image du chauffeur fiable (qui tient ses objectifs et ne rechigne pas systématiquement à faire des efforts pour cela) et du

.../...

"gars sérieux" (qui ne massacre pas le matériel, ne prend pas trop de risques avec la sécurité, et ne profite pas des facilités d'un transport pour tirer au flan).

. Les limites du jeu individuel.

Mais il ne faut pas en "faire trop" et sombrer dans la flagornerie (faire de la "lèche" comme disent les chauffeurs) parce que le chauffeur qui en "rajoute" sur ce plan court deux dangers, d'abord celui d'être considéré comme trop docile par les bureaucrates qui auront tendance à abuser de cette docilité pour - contrairement à son attente - lui refiler des "mauvais boulots" ensuite celui de devenir pour ses collègues un "mouton" et d'être mis en quarantaine par mesure de rétorsion.

Car la lutte incessante que mènent les chauffeurs pour obtenir de "bons boulots" et pour éviter les plus mauvais, est d'abord une lutte individuelle faisant appel à la débrouillardise traditionnelle dans la profession. Mais dans cette lutte les chauffeurs sont en concurrence entre eux si chacun joue son jeu individuel à fond, cherchant seulement à préserver son intérêt personnel, cette concurrence rompt la solidarité ouvrière et les conditions de travail deviennent alors l'objet d'une véritable foire d'empoigne qui met le patron en position d'arbitrer les rivalités entre chauffeurs au nom de l'intérêt de l'entreprise (c'est-à-dire en définitive en fonction de son propre intérêt).

La conscience que la plupart des conducteurs ont des dangers d'une trop grande concurrence entre eux dans la recherche des "bons boulots", rend assez étroite et difficile la marge du jeu individuel sur ce plan. Dans la pratique le jeu consiste donc à entretenir d'assez bons rapports avec les bureaux pour être au courant de "ce qui se trame", tout en gardant assez d'autorité (qualité personnelle que renforcent l'expérience et l'ancienneté dans l'entreprise) pour ne "pas se faire marcher sur les pieds", c'est-à-dire pour ne pas se faire refiler les plus "mauvais boulots" mais sans aller jusqu'à pousser son avantage au détriment des "copains" (les collègues).

.../...

. La lutte collective

C'est donc en définitive là conscience d'une solidarité nécessaire entre chauffeurs pour la préservation ou l'amélioration des conditions de travail qui limite la concurrence entre chauffeurs pour la recherche des "bons boulots". La plupart des chauffeurs ont conscience de cette solidarité nécessaire - au moins comme sentiment diffus de solidarité ouvrière - mais elle s'exprime plus ou moins fortement en fonction de la présence syndicale dans l'entreprise. Seule une présence syndicale peut en effet faire émerger les conditions de travail comme un enjeu collectif susceptible d'être négocié globalement avec les patrons, et ainsi fixer contractuellement (convention ou accord d'entreprise) les butées qui empêchent le jeu individuel - si facile dans ce secteur où tout n'est que particularités ou spécificités - de tourner à la foire d'empoigne.

C'est pourquoi l'action syndicale qui est menée au jour le jour dans les entreprises de ce secteur, paraît attachée :

- . d'une part à l'intégration dans le salaire de base du maximum des éléments de rémunération des chauffeurs (par la suppression ou la réduction des diverses primes pour l'obtention desquelles les chauffeurs sacrifient souvent leurs conditions de travail et entrent en rivalité) ;
- . d'autre part, à fixer de façon officielle (convention d'entreprise) de nouvelles normes de travail à partir de critères facilement applicables à l'ensemble des chauffeurs d'une entreprise, quitte pour cela à faire certaines concessions aux pratiques en usage dans la profession (voir par exemple chez TIRON, la fixation d'un forfait mensuel en heures et en kilométrage).

Mais cette action de normalisation des conditions de travail et de rémunération qui a indirectement pour effet de pousser les entreprises à mieux organiser le travail de leurs chauffeurs, demeure assez limitée en raison de la faiblesse de l'implantation syndicale dans ce secteur, car les syndicats ouvriers ne sont guère implantés que dans les plus grosses entreprises et même dans ces cas-là, leurs sections ont beaucoup de mal à dégager une ligne d'action collective et semblent souvent dans les méandres de la défense des cas particuliers, tant sont subtiles et perverses les différences

.../...

entre chauffeurs qu'engendrent les particularités du travail. Sur ce point rappelons (Cf. début de ce chapitre) les obstacles à une présence syndicale dans l'entreprise que constituent la dispersion géographique des chauffeurs au cours de la semaine de travail et les traits corporatistes traditionnels (et soigneusement entretenus) du milieu routier.. Pourtant dans nul autre secteur que celui-ci apparait mieux la nécessité d'un garde fou syndical au niveau des conditions de travail.

. Les relations avec les clients et avec l'administration.

Dans le cadre de leur activité professionnelle les chauffeurs routiers sont normalement amenés à assumer une partie de la gestion de leurs transports et pour ce faire à entrer en relation avec les "clients" (chargeurs, affrêteurs, transitaires et leurs clients destinataires de marchandises transportées) et avec les services administratifs chargés du contrôle des transports (police, douanes, mines).

Ces tâches de relations commerciales et de gestion administrative courante sont bien sûr d'importance variable, d'une part selon le type de transport effectué (pratiquement nulles dans les travaux publics, elles jouent un rôle considérable dans les messageries et dans les transports internationaux), et d'autre part selon l'autonomie que l'entreprise laisse aux chauffeurs (sur ce plan les artisans s'opposent aux salariés, bien que ceux-ci soient parfois chargés de certaines tâches proprement commerciales, comme par exemple, de rechercher du frêt de retour).

Mais en tout état de cause, l'aisance dans les rapports avec les clients et la capacité à gérer correctement les diverses formalités administratives inhérentes aux transports constituent pour un chauffeur des qualités essentielles et très recherchées. En ce sens un "bon" chauffeur n'est pas seulement un bon conducteur sachant bien rouler (rapidement, économiquement et en sécurité) mais de plus en plus, un chauffeur capable :

a) - d'assurer efficacement des tâches de gestion (tenue des carnets de bord et feuilles de routes, bordereaux de frêt, papiers douaniers, etc..),

.../...

- b) -- de faire preuve d'initiative et d'entregent en cas de difficultés administratives ou commerciales imprévues,
- c) - et enfin ayant une présentation correcte et un certain sens des relations publiques. En effet, bien souvent, le chauffeur tend à apparaître comme un représentant commercial de l'entreprise engageant l'image de marque de cette dernière auprès de la clientèle ; d'où l'accent mis sur les problèmes commerciaux et de gestion dans les programmes de formation existant dans certaines entreprises.

Pour les chauffeurs eux-mêmes, les rapports avec les clients et avec les services administratifs apparaissent comme éminemment stratégiques, car c'est bien souvent à ce niveau (et plus même que sur la route) que se joue la réalisation des objectifs qui leurs sont assignés. C'est pourquoi ils s'efforcent autant qu'il leur est possible de se "mettre bien" avec les clients ou avec les autorités administratives. Pour cela "il faut savoir y faire", c'est-à-dire avoir le sens des relations publiques ; et on retrouve à ce niveau tout l'éventail des trucs et techniques diverses déjà employés à l'égard des services internes à l'entreprise (cf. supra). Il s'agit au fond pour eux de faire passer ces relations du plan purement administratif à base d'échanges de documents écrits, au plan des relations personnelles et ceci afin justement de faciliter la résolution des problèmes techniques administratifs. Il est évident que là comme au sein de l'entreprise de transport elle-même, c'est donnant-donnant (ainsi par exemple, un chauffeur sérieux, en l'occurrence ponctuel, avec des papiers en bon ordre, et présentant bien, obtiendra plus facilement ce qu'il veut). Mais si la connaissance des règlements et formalités administratifs est considérée comme élément important et utile, l'essentiel pour les chauffeurs repose sur l'établissement de bonnes relations. Au fond, ils ne sont pas éloignés de penser que sur ce plan aucun règlement, aucune formalité ne leur est irrémédiablement opposable : si l'on se voit opposer un tel obstacle c'est parce qu'on n'a pas su se débrouiller, c'est-à-dire établir des relations personnelles qui transcendent les règles bureaucratiques.

.../...

Si ce sens des relations humaines est très utile aux chauffeurs salarié il est absolument indispensable aux artisans surtout aux petits qui ne sauraient réussir dans leurs affaires sans avoir les meilleures relations possibles avec leurs affrêteurs et avec les services administratifs de contrôle. Le cas de Maurice D., le tractionniste étudié, est exemplaire de ce point de vue : il consacre énormément de temps et d'efforts à ce travail permanent de relations publiques, bien plus qu'à la gestion proprement dite de son affaire. Et à juste titre : par rapport à l'assurance d'être affrété et d'avoir des bons transports (rentables), et par rapport aux avantages de bonnes relations avec les services des Mines, la rigueur comptable de la gestion est un élément secondaire.

Mais ce travail de relations publiques n'est efficace que pour autant que les chauffeurs ont affaire à peu près régulièrement aux mêmes clients et aux mêmes services administratifs, ce qui nous renvoie à la lutte menée au sein de l'entreprise pour maintenir le maximum d'éléments réguliers dans les transports.

Enfin on retrouve sur le plan des relations avec les entreprises clients la même dichotomie que dans l'entreprise entre "bureaucrates" et "ouvriers". Les stratégies étant d'ailleurs plus simples et les relations plus faciles avec cette dernière catégorie, encore que là aussi il faille "savoir s'y prendre" pour obtenir des caristes ou des manutentionnaires un chargement ou un déchargement rapide (cf. Récit de voyage N° 1).

Ces contacts entre routiers et ouvriers d'usine donnent d'ailleurs fréquemment lieu à des échanges d'informations et à des comparaisons concernant les conditions de travail et de rémunération. Et c'est en référence à la situation des ouvriers d'usine que les routiers apprécient la leur et tendent de plus en plus à revendiquer un rapprochement avec les normes habituelles de travail.

IV- LE METIER DE ROUTIER, LE GENRE DE VIE,
LES REPRESENTATIONS ET LES IDEOLOGIES.

1 - LES REPRESENTATIONS DU ROUTIER

Personnage social familier, identifié à son camion, tout le monde sait (ou croit savoir) ce que fait un routier. Peut être court-il plus vite dans l'imagerie populaire qu'il ne le fait sur la route tant les images de lui concentrent d'éléments archétypiques qui sous des oripeaux souvent folkloriques révèlent davantage les projections du rêve que les perceptions de l'expérience concrète des producteurs directs en général, et des routiers en particulier.

Dans un monde où la production des objets concrets est soigneusement soustraite au regard avant de le provoquer comme marchandise dans les temples de la distribution, le métier de routier est une des rares activités productives qui se donne à voir d'emblée et garde ainsi un contenu concret. Ainsi, il prend place dans l'imagerie populaire dans la mesure où il se définit pour les enfants par exemple, comme un métier désirable (comme le sont ceux d'aviateur, de pompiers, de sportifs par exemple) car il a des contenus identifiables - le camion, la remorque, la route, les objets transportés - et projetés, l'aventure possible et le risque qui lui est lié, la puissance du véhicule et sa maîtrise par le routier (tout comme l'aviateur ou le pompier sont confrontés au risque et font par ailleurs quelque chose de concret, voler, éteindre le feu) *.

Cette imagerie définit le routier comme un homme, un "balaise", investi de la puissance du véhicule qu'il maîtrise, cordial avec ses pairs, aimable avec les autres à condition qu'ils ne l'embêtent pas, prêt à certains excès pour travailler ou pour rire, personnage rassurant ou dangereux selon les circonstances, il connaît l'aventure et en prend le risque. Débrouillard, travailleur, rigolard et "soupe au lait", le routier est investi des qualités "viriles" dont il est admis qu'elles sont nécessaires pour s'en sortir victorieusement dans

.../...

* Bethelheim explique comment le désir des enfants lie toujours le concret à son dépassement dans leur implication projective dans les jeux par exemple.

les rapports à la matière et à l'aventure. Dans cette imagerie, le routier existe aussi comme élément d'un groupe considéré comme homogène. Archétype des relations de solidarité profondes valorisées dont sont investis les groupes humains que forment les producteurs directs (ou les groupes d'hommes engagés dans une aventure), cette homogénéité supposée du groupe donne aux individus à qui les traits en sont attribués leur consistance "d'être social particularisé."

Il est bien évident que les traits énoncés pourraient être attribués à d'autres producteurs directs, mais ignorant de ce qu'ils font concrètement ou sachant ce qu'il en coûte d'être à l'usine, l'imagerie populaire se concentre plus facilement sur ceux qui font un métier identifiable, que sur ceux qui exercent une fonction au sein d'"organisations" complexes. Le tourneur est devenu P3 ou l'O.S. fait ce que le tourneur faisait, beaucoup disent qu'ils désapprennent leur métier dans la production "organisée" en postes parcellarisés. A force de parcellarisation le niveau de qualification remplace le métier dans la désignation de l'identité des ouvriers. Ils tiennent à dire leur identité en parlant de leur métier, la parcellarisation des tâches couvre leur voix ou les désigne par leur statut social dans la production : "ouvriers". Ils n'existent pas dans le monde comme des individualités riches d'un savoir-faire et d'une identité culturelle mais comme élément d'un groupe d'individus interchangeable assignés à une fonction. Comme des objets devenant marchandises pourrait-on dire, s'il ne s'agissait d'hommes non plus désignés comme des individus par leur particularité, mais sous le sigle général de leur fonction dans la division du travail, sinon de leur statut social : les O.S., les professionnels.. L'imagerie leur attribue tous les défauts ou toutes les vertus selon les courants de pensées et les conjonctures sociales et idéologiques, et se prolonge en longs discours qui oublient que leur voix ne se réduit pas aux mots et de fait ne s'y conforme pas.

Le routier jouit d'un meilleur traitement dans l'imagerie populaire car il existe comme individu particulier défini à la fois par des traits quotidiens et rêvés (dans l'aventure), de sorte qu'on ne lui attribue pas à priori ce trop plein de défauts ou de qualités qui de fait, nient les ouvriers dans leur humanité quotidienne pour les projeter dans les représentations stéréotypées de l'archaïsme ou du progressisme immanent à leur "nature sociale"

.../...

Pour les tenants du progressisme, les routiers sont souvent considérés comme porteurs d'archaïsme les définissant comme "réactionnaires"; pour les tenants de la tradition, ils constituent l'un des exemples prouvant la validité de l'attachement aux valeurs de travail, de responsabilité, comme base de la conception d'un monde social immobile, comme garants de son ordre alors même qu'ils les considèrent comme de "grands enfants" participant d'une mentalité limitée sinon archaïque.

Pour maintenir l'imagerie de la cohésion du groupe fondée sur l'identité des valeurs que ses membres sont censés partager : rustres, mais travailleurs et responsables, sinon porteurs d'une responsabilité collective (n'est-ce pas grâce au travail des routiers que les habitants des métropoles ont pu se nourrir normalement durant la crise de 68 !), les moyens des médias sont mobilisés. A la différence des Metallurgistes ou des ouvriers du textile dont les médias ne disent rien (cachés aux regards par l'enceinte matérielle et sociale de l'univers de l'usine) "les routiers sont sympas", "mais il faut pas pousser", fait répondre l'humoriste au routier. Le routier donne à voir dans sa trivialité, l'exploitation ouvrière et concrètement l'identité ouvrière. Risquant de bousculer la logique du silence fondée sur les mythes modulant les représentations dominantes des ouvriers, cette expérience concrète du contact (au moins visuel) quotidien avec quelques-uns d'entre eux (les routiers) doit être annulée par un discours qui substitue ses significations à celles que chacun peut tirer de l'expérience. Il semble que l'effort des médias soit la contrepartie nécessaire à la vision très claire (partagée par la plupart des ouvriers) de leurs conditions sociales qu'ont la plupart des routiers quelque soit la forme sous laquelle ils la traduisent sur le plan de leur expression collective. Comme producteurs directs ils font preuve d'un certain scepticisme à l'égard des "discours" faits à leur propos ou en leur nom et s'ils partagent avec les autres hommes la capacité d'avoir des représentations du monde, les leurs sont de par la nature de leur expérience du monde, différentes de celles qui sont projetées sur eux.

.../...

2 - LA "LIBERTE" QUE DONNE LE METIER

Le métier de routier choisi pour les possibilités de "liberté" qui lui seraient attachées aurait par rapport aux autres emplois l'insigne avantage d'être une vocation ! Loin des sornettes étalées à longueur d'ondes ou de pages, le métier de routier n'est ni une vocation ni une liberté correspondant à des désirs autres que la nécessité où se trouvent les individus des couches populaires de travailler dur, pour vivre à peu près décemment. L'entrée dans la profession de routier résulte davantage du refus de certaines formes de Production que de la croyance qu'il puisse exister des formes de production idylliques. Néanmoins le choix du métier s'il résulte aussi d'effets conjoncturels (rencontres avec des copains qui connaissent une boîte de transport qui cherche des gens. quand on en a assez de faire le job pour lequel on est employé par exemple) plus ou moins déterminés, il répond assez souvent à l'aspiration des jeunes des classes populaires qui "s'installent" dans la vie d'avoir une maîtrise relative de leurs conditions et de leur cadre social de vie.

a) - le refus :

Le jeune agriculteur promis à l'exode rural et au métier d'O.S. en usine (environ 80 % des fils d'agriculteurs quittant la ferme deviennent O.S.) ou les fils d'ouvriers ou de petits employés promis au même destin social, trouve dans le métier de routier la possibilité d'échapper à l'usine dont une partie de la jeunesse populaire (de plus en plus importante, d'après les rapports du C.N.P.F.) ne veut pas, sinon sous la pression de la nécessité. Pour la grande majorité des routiers rencontrés, la marge de choix était étroite, soit l'usine "avec un contremaître sur le dos", la petite entreprise "avec le tôleux qui surveille tout". Avec au mieux un C.A.P. dans la poche, avec peu de possibilités de le valoriser dans une qualification réelle, alors... devenir routier ? Pourquoi pas ? au moins "je pensais qu'on me foutrait un peu plus la paix !" Que le choix soit fataliste ou emprunt de certaines illusions liées à l'image du métier, être routier est vécu de façon assez positive pour les jeunes car c'est pour un ouvrier un des moyens (parmi d'autres) d'échapper aux aspects les plus pesants des conditions de production auxquelles sont soumis les producteurs directs des usines. Être routier, c'est ne pas être enfermé dans des murs, des horaires, des cadences et ne pas être soumis à une surveillance constante et tatillonne. "Avoir tout le temps un contremaître sur le dos", même si cette expression à force de répétition, finit par acquiescer les traits de

.../...

l'invocation stéréotypée, elle exprime l'aspiration à ne pas être soumis à l'humiliation d'un contrôle social constant. Si être routier c'est travailler durement, c'est aussi avoir une certaine autonomie dans l'organisation de son travail et dans le dosage de l'intensité du travail, donc dans la régulation de son rythme. En effet le plus pénible à supporter dans l'industrie moderne outre les divers petits chefs ou "scientifiques de la dépense de sueur humaine" (les méthodes), c'est le temps abstrait rythmé par la cadence des machines, dont la plupart des jeunes issus des classes populaires ont une représentation plus ou moins concrète en fonction de leur propre expérience ou de celle de leur père, mère, oncles, cousins ou copains. C'est en opposition à cette "nuit des machines" * que l'idéologie de la liberté du métier de routier prend sa consistance. Consistance toute relative donc, car sauf pour éviter ** le contact ou la discussion ou expédier ** l'enquêteur, peu de routiers prétendent à la véracité de cette liberté s'ils ont accordé un minimum de confiance à leur interlocuteur après l'avoir "jaugé".

b) - les aspirations :

S'il a une valeur positive relative par opposition au travail à la chaîne le métier de routier s'inscrit dans la gamme des situations de travail qui permettent de garder une certaine autonomie dans l'organisation mais surtout dans la maîtrise des conditions économiques et sociales du maintien ou de l'évolution de son genre de vie.

Cela n'apparaît pas directement dans le discours des routiers. (sauf dans certains cas) mais ressort de l'observation du mode de vie qu'ils adoptent.

Une première constatation s'impose : beaucoup de routiers sont originaires de la petite paysannerie ou des milieux populaires des petites villes ; en faisant ce métier ils peuvent rester dans leur région d'origine. "Rester au pays" paradoxe d'un métier où précisément on est absent du pays des semaines entières mais si l'on allait dans les grandes agglomérations chercher l'emploi sédentaire indispensable pour avoir un revenu suffisant pour vivre décemment, ne serait-on pas encore plus longtemps absent du pays ? En restant au pays on reste dans des relations sociales connues et cela permet de maintenir un genre de vie comportant une part d'autonomie économique (auto-production, réseau d'échange de

* Titre d'un livre écrit par un jeune O.S. du textile sorti de l'usine.

** Les stratégies de mise à distance de l'enquêteur ou d'annulation de l'interview sont nombreuses et fort subtiles. L'une d'elles consiste à garder son quant à soi en ne révélant rien à l'enquêteur sinon quelques idées reçues pour se débarrasser au plus vite de ce gêneur dont par ailleurs on se demande bien à quoi pourrait servir son intervention et à quelle entourloupette bureaucratique pourrait donner lieu celle-ci s'il vous extorquait quelques renseignements. La gentillesse et la bonne volonté de l'interlocuteur ne garantissent en rien qu'il vous ait accordé la moindre confiance et la moindre crédibilité, condition de celle de ses propos.

de biens et de services - maurice D. comme Georges B. vivent cette situation, mais la plupart des routiers rencontrés à l'occasion d'enquêtes antérieures habitaient des villages ou petites villes en relation avec la campagne proche ou encore dans des maisons ou des fermes isolées en pleine campagne).

Le rôle des entreprises de transport dans l'économie nationale, leur structuration en réseau démultiplié d'entreprises de taille différente, liées entre elles par des contrats de sous traitance, l'implantation des dépôts qui se fait plutôt en dehors des centres urbains et se disperse le long des axes de communication : tous ces éléments favorisent un recrutement des chauffeurs en milieu rural ou semi-rural. Pour les routiers eux-mêmes cela constitue une possibilité de maintenir un lien avec le milieu social d'origine. En fait de liberté, le métier donne la possibilité de garder une certaine maîtrise de son mode de vie et des conditions sociales qui le permettent.

3 - LE MODE DE VIE

Dans une certaine mesure on pourrait considérer que le genre de vie de beaucoup de routiers garde des traits "traditionnels" à condition de ne pas les considérer par opposition à des traits progressistes mais seulement par comparaison au genre de vie de leurs copains d'enfance, OS dans les agglomérations industrielles (actualisant leur avenir objectif le plus probable s'ils n'étaient routiers), dont la femme travaille pour que le couple acquière des revenus suffisant à un genre de vie qui interdit (sinon marginalement) de substituer aux modes de consommation marchands les réseaux d'échanges non marchands que sont les modes d'entraide et d'échanges liés à la participation à la production agricole de la ferme familiale ou carrément l'auto-production de biens alimentaires possibles dans l'habitat rural.

Pour les routiers restés au pays, le réseau social étendu permet de soustraire une partie importante des échanges économiques nécessaires à la consommation, à l'organisation marchande de ces échanges, nécessitant des disponibilités monétaires importantes (voir à ce propos la logique de l'économie domestique selon laquelle est organisé le genre de vie de Maurice D.).

.../...

Par ailleurs ce mode de vie préserve (ou confine la femme dans ce rôle) le rôle traditionnel de la femme, gardienne du foyer, gestionnaire des biens de la maison, responsable de l'éducation des enfants. Rôle traditionnel qui est largement transformé dans les conditions sociales modernes en même temps qu'il est remis en cause dans la petite bourgeoisie, mais qui a constitué longtemps une garantie de survie dans la classe ouvrière *. L'absence du père tout au long de la semaine implique que la femme assume la responsabilité de l'entretien des enfants et des biens, par ailleurs l'habitat rural ou semi rural ne facilite pas l'emploi féminin. A l'inverse on est en droit de se demander si l'on ne s'oriente pas vers le métier de routier pour assurer le maintien du rôle traditionnel de l'épouse en milieu ouvrier. Dans quelle mesure l'avantage d'être routier parce qu'il permet d'obtenir un revenu nominal suffisamment élevé ne tient-il pas à ce qu'il évite à l'épouse d'avoir à prendre un travail ? Les contraintes du travail salarié, notamment du travail en usine, sont assez bien connues des ouvriers pour que, traditionnellement, ils ne souhaitent pas - sauf nécessité absolue - voir leur femme s'y enfermer. En ce sens le maintien dans un milieu relativement peu urbanisé permet de retarder cette nécessité. A la campagne ou dans les petites villes ou villages les disponibilités financières nécessaires à l'entretien de la famille sont moins importantes qu'en ville où les loyers, les transports, la nourriture ne peuvent être obtenus qu'avec une importante quantité de monnaie. La nécessité du travail de la femme est d'ailleurs perçue, par les routiers et de nombreux ouvriers, comme un recul du pouvoir d'achat du salaire ouvrier dans les grandes villes, relativement à la structure de leur consommation dont plusieurs postes principaux gonflent sous l'effet des spéculations (se traduisant par l'inflation) auxquelles ils sont soumis (logement, alimentation, transport)

4 - IDEOLOGIE / VISION DU MONDE

a) - L'individualisme :

Les traits d'individualisme et d'indépendance par rapport aux valeurs sociales dominantes largement répandues parmi les ouvriers (notamment les jeunes), sont très marqués chez les routiers. Outre la motivation à échapper

.../...

* Voir à ce propos "la culture du pauvre" de Richard HOGGARD où sont décrits les traits culturels de la classe ouvrière anglaise en rapport avec ses conditions matérielles de vie ou de survie.

à leur avenir objectif le plus probable, l'individualisme des routiers se maintient et se renforce de toutes les petites spécificités qui individualisent leur poste de travail (Cf: Chapitre I) et permettent, sinon impliquent, une certaine autonomie dans l'exercice de leur travail. Cet individualisme est redoublé par l'ancrage dans un mode de vie qui ne s'intègre pas entièrement aux modes de consommation dominants dans les grandes métropoles. Mode de vie valorisé pour les multiples relations connues qu'il permet, créant ainsi des solidarités de relations locales, solidarité plus difficile à nouer dans le milieu professionnel et notamment dans l'entreprise où l'on ne se voit qu'au départ ou au retour (parfois sur la route), encore faut-il s'y trouver aux mêmes heures.

Dans une certaine mesure ces éléments objectifs favorisent le jeu de la concurrence entre conducteurs pour obtenir les "bons boulots" et cet ensemble se traduit subjectivement par l'idée que les flux de solidarité professionnels sur la base de l'entreprise ont un caractère relativement éphémère.

Engagés dans ce métier pour desserrer quelque peu l'étau des contraintes qui définissent la condition sociale des ouvriers, les routiers s'aperçoivent au fil du temps que ce métier pas plus qu'un autre n'offre l'avantage décisif de la liberté qu'ils pouvaient rechercher. Ils savent qu'ils paient très dur en temps et en fatigue l'autonomie (qu'ils défendent subtilement) qui leur permet de réguler en partie le rythme des cadences de leur travail. Néanmoins ils considèrent que c'est "moins pire" que la vie dans les grandes agglomérations et à l'usine. De la recherche à garder une certaine autonomie dans le métier et une certaine maîtrise sur leurs conditions de vie d'une part, de la conscience que le prix à payer pour cela est fort élevé d'autre part, résulte une certaine "dissonance cognitive" qui se traduit dans l'ambivalence de leur position sociale au plan professionnel (car les solidarités réelles existant entre routiers d'une même entreprise sont aussi très ténues, ce qui explique les difficultés rencontrées par les routiers pour développer des actions collectives de défense de leurs intérêts qui apparaissent souvent sous forme de "coups de semonce" nets mais relativement éphémères), comme le montre l'oscillation de leurs revendications (lorsqu'elles sont exprimées par des individus et non pas des institutions) entre l'assimilation aux conditions de travail des ouvriers d'usine ("on fera comme les ouvriers qui posent la lime à 6 h.!") et les réflexes corporatistes ou individualistes dans la défense des conditions particulières de l'autonomie qu'ils ont acquise dans le travail qu'ils

réalisent (cf. Chapitre III). Ils savent pertinemment que les conditions favorisant les réflexes individualistes les divisent et "profitent aux patrons" mais la forme de concurrence et de contrainte auxquelles ils sont soumis favorisent ces tendances qui entravent l'expression explicite de leur solidarité implicite. Cette solidarité va de soi, comme le prouve l'accord du groupe sur le niveau de travail acceptable, la définition des "bons" et des "mauvais" boulots, les formes d'opposition concrètes aux tentatives de "rationalisation du travail" qui remettent en cause les conditions concrètes de leur propre insertion dans la production ou qui tendent à amplifier le "contrôle" de leurs activités afin d'intensifier leur travail et qui risquent d'amputer leurs salaires. Cette solidarité - comme d'ailleurs la tendance dans les usines - s'exprime aussi dans l'hostilité à l'égard des petits chefs, moniteurs, bureaucrates, considérés comme des contrôleurs qui font disparaître ou amputent le seul avantage du métier : l'autonomie relative.

L'individualisme a son pendant, la solidarité de fait dans la défense des éléments du travail considérés comme des avantages. Il se nourrit des conditions concrètes de travail et de vie des routiers, il ralentit parfois la formation d'une expression collective active, mais il ne peut annuler par ses effets l'opposition farouche du groupe aux différentes formes de domination patronale qui remettent en cause les acquis des travailleurs concernant leurs conditions d'emploi et de ressources, sans que la solidarité implicite du groupe ne se réactive dans le freinage, la mise en quarantaine, ou encore l'action collective explicite.

b) - Un point de vue sceptique sur le fonctionnement du monde social.

Par leurs fonctions, les routiers sont amenés à voir les multiples échanges économiques sous leurs aspects les plus courants. Ils cotoient journallement le monde de la production sous ses différents aspects. Visitant les usines, les dépôts, ils s'informent auprès des ouvriers des conditions de production, ils perçoivent au contact des bureaucrates et par l'usage des multiples papiers liés aux transports, la logique réelle de la gestion. Ils finissent par se faire une conception désabusée du fonctionnement économique. Qu'on ne leur parle pas de rationalité en la matière, car confrontés aux conditions matérielles de la production de l'échange et de la distribution vers la consommation,

.../...

ils ne se privent pas de dire sous forme de boutade aux citadins : "si vous saviez ce que vous bouffez !". Par leur activité ils matérialisent la chaîne des liaisons entre l'unité chimique qui produit l'acroléine, l'usine qui fabrique les aliments du bétail, la coopérative des éleveurs de bétail et Rungis où ils livreront les quartiers de viande consommés par les citadins. De même la chaîne des échanges par les multiples aller-retours qu'ils font avec les mêmes produits ne leur paraît pas relever de la logique la plus élémentaire : traverser la France pour livrer un chargement de colle en Allemagne pour en redescendre un autre en France, trimballer des radiateurs pour les faire peindre en Italie avant de les ramener dans l'usine allemande qui les a fabriqués à l'origine, aller chercher à l'étranger des fruits et des légumes lorsque les agriculteurs français détruisent leur production excédentaire. Autant d'exemples qui ne peuvent s'expliquer par les seules différences de qualité des produits, donc par leurs spécificités, mais qui laissent supposer que la logique des échanges participe davantage d'un jeu spéculatif que de la logique des besoins et de l'organisation de leur production. Ces paradoxes font apparaître aux routiers l'organisation de l'économie sous un jour scandaleux, fonctionnant selon une logique spéculative, sans autre finalité que le fric. Leur pratique les met au contact avec l'anarchie de l'organisation économique, dans la mesure où l'échange marchand qui régit le monde économique fonctionne selon une logique et une rationalité imparables tant que la marchandise y demeure un élément abstrait comptabilisé et manipulé à partir de son équivalent monétaire, mais au niveau du transport la marchandise cesse d'être abstraite et par conséquent certains échanges d'être "rationnels".

Aberration d'un certain nombre de circuits économiques, profits spéculatifs faciles, abaissement de la qualité d'un certain nombre de produits, tous ces éléments que constatent concrètement les routiers se traduisent dans un scepticisme foncier concernant la validité du discours économique qui prétend à la rationalité (gestion rationnelle, coûts des matières premières ou intermédiaires, coûts de main d'oeuvre...). Tout cela est considéré comme une formidable mystification et renforce le clivage de classe entre "eux et nous" *.

.../...

cf. Richard HOGGARD, opus cité.

Ce scepticisme s'étend à l'ensemble de l'organisation sociale, il touche notamment à la légitimité du rôle mais surtout à l'action de l'Etat, lequel prétend organiser les règles de l'échange, par conséquent des transports, mais en fait participe de la mystification dans la mesure où tous les papiers sont toujours (ou presque) en règle; mais de fait, il tolère sous le formalisme du "tout en règle" les plus évidentes transgressions de la règle qu'il a lui-même édictée.

Si ce scepticisme foncier ne s'articule pas sur un discours critique fondé sur une logique implacable, il s'alimente du sentiment profond (aux accents parfois fataliste) d'un clivage absolu entre "eux", qui tirent les avantages du système, et "nous" qui assumons la charge de son fonctionnement matériel. Sentiment qui interdit toute assimilation de eux à nous, marquant ainsi l'intégrité des ouvriers par rapport à un système qu'ils subissent sans vouloir en quoi que ce soit en intégrer les valeurs.

V - CONCLUSION

EN GUISE DE CONCLUSION :

Plutôt que de tirer des conclusions générales d'un balisage de la réalité incomplet, nous voudrions marquer quelques repères en essayant de tirer les conséquences des faits établis et en présentant ceux qu'il faut construire.

1. Le secteur des transports routiers publics

Loin d'être homogène, sinon globalement comme "prestataire de service productif", le secteur des transports publics se définit comme unité juridique mais il se dilue en de multiples unités différenciées dès que l'on tente de saisir son statut dans les rapports sociaux de production par les phénomènes de domination et de dépendance qui les caractérisent. En cela il n'est pas très différent des autres secteurs de production. Pourtant, et c'est là sa caractéristique sociale principale, il se distingue de nombreux autres secteurs parce que l'Etat y joue un rôle essentiel en ce qu'il gère, régule, entretient et est propriétaire de son site de production (de même que de ceux de ces principaux concurrents). Par ailleurs, à la différence de nombreux autres secteurs, les conditions de son activité ont des effets directs et quotidiens sur les autres usagers de la route de sorte que le problème habituellement interne aux unités de production, tel que la sécurité du travail devient ici un problème public. Néanmoins ce rôle régulateur de l'Etat (dont nous n'avons pas, cette année, étudié les composantes précises) pour central qu'il paraisse, est-il plus dégagé des contraintes que font peser les puissances économiques dominantes que dans d'autres activités économiques ?

La question reste entière tant dans le transport se vérifie cette loi de la domination socio-économique moderne, de la diversification des moyens et des relais du pouvoir réel sur les hommes et les choses par la dépersonnalisation de ce pouvoir ?

.../...

2. La division du travail entre les entreprises.

Les chercheurs * ont pu mettre en évidence le phénomène de désengagement des entreprises dominantes dans la prise en charge directe, sinon l'organisation de l'ensemble des opérations du ou des processus de production qu'elles contrôlent donc de la diffusion et de la généralisation de la sous-traitance fonctionnelle. Ces formes de division du travail inter-entreprises induisent des formes de traitement différentes de la main d'oeuvre. Elles accentuent le clivage entre travail qualifié et travail déqualifié. Elles créent une concurrence entre les travailleurs de catégories et de statuts différents et permettent de freiner l'évolution des salaires.

Dans les industries avancées technologiquement, telles que la pétrochimie ou le raffinage, le nombre des ouvriers de la maison-mère tend à rester stable alors que de nombreux ouvriers de sociétés sous-traitantes sont employés à l'entretien, aux diverses manutentions, aux transports internes etc.. Dans une certaine mesure les industriels tendent à fractionner le processus de production et la main d'oeuvre, en faisant appel à des sous-traitants alors que formellement et souvent antérieurement ils confiaient l'ensemble des opérations à leurs ouvriers.

Dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, la sous-traitance existe depuis fort longtemps. Néanmoins celle-ci se développe, mais surtout s'organise ou prend des formes plus stables, du fait de l'évolution des réseaux de flux organisés par de grandes entreprises faisant appel à des sous-traitants plus ou moins dépendants, selon que ce recours aux affrêteurs constitue pour eux la seule ressource pour mettre en valeur leur capacité transport, une ressource régulière pour une partie de celle-ci ou un recours exceptionnel. Ainsi des entreprises ayant des réseaux d'entrepôts ou de succursales plus ou moins importants gèrent pour le compte de gros chargeurs ou les volumes groupés de chargeurs éparpillés, des flux conséquents de marchandises et assurent ces échanges en affrétant (pour le roulage) de multiples
.../...

* Cf. *In La division du travail, Colloque de Dourdan, Editions Galilée, 1978, notamment les communications de :*

- E. CORIAT, *Différenciation et segmentation de la force de travail dans les industries de process.*
- R. LINHART, *Procès de travail et division de la classe ouvrière.*

entreprises aux statuts divers (du tractionnaire, chef d'entreprise n'ayant qu'un tracteur, au salarié de l'entreprise moyenne qui assure ses retours ou ses triangles en passant régulièrement chez ce "grand collègue").

Pourtant la division du travail est plus complexe que cela, car les grandes entreprises de transport ne contrôlent pas tous (il s'en faut !) les flux de demande (ou de transport à effectuer). Les chargeurs sous-traitent directement leurs transports avec de multiples entreprises de différentes tailles. En fonction des possibilités de sous-traitance disponibles (soit localement, soit selon les destinations d'entreprises de transport éloignées, ou en fonction d'accords généraux si ce n'est même la création de filiales dans les transports routiers - ce qui est difficile à repérer tant le jeu des participations crée d'écrans -), les industriels, coopératives, grossiste etc..

organisent tout, partie ou aucun de leurs transports. Néanmoins, le développement de la location exclusive ou successive permet aux chargeurs de faire appel à la sous-traitance en la contrôlant davantage que dans le cas de prestation de service complète. Ainsi les chargeurs substituant la sous-traitance complète ou partielle (location) aux transports organisés en propre se trouvent-ils dans la même position que les industriels de la chimie; ils substituent à leur propre main d'oeuvre celle de sous-traitants, tandis que les auxiliaires de transport organisent les opérations en amont et en aval du roulage et ne font appel à d'autres transporteurs (sous traitants) que pour cette opération. Mais les rapports directs entre chargeurs et transporteurs (moyens et petits), dans la mesure où ils peuvent se développer (souvent sous une forme de rapports de dépendance qui obligent les transporteurs à être hyperspécialisés), interdisent aux grands transporteurs de se constituer en force quasi monopolistique traitant d'égal à égal avec les grands chargeurs. Par ailleurs l'éparpillement de la demande de transport est telle, les conditions de production et de commercialisation de nombreux produits (tel l'alimentaire, mais aussi les produits manufacturés appelés à être distribués dans des zones d'habitat éparpillé) dépendent de milieux professionnels si spécifiques, qu'il semble exclu avant longtemps que les grandes entreprises de transports puissent organiser entièrement la division du travail dans le secteur.

.../...

3. Division du travail, mobilisation de la main d'oeuvre et division des travailleurs.

Dans le transport routier comme dans les autres secteurs d'activité existent des processus d'intensification du travail, des oppositions entre travailleurs et directions sur la détermination des conditions de salaire et les définitions de la charge de travail à effectuer. Dans la mesure où il s'agit d'un travail à la tâche, il y a des phénomènes de "freinage" global qui correspondent à un contrôle implicite des conditions de paiement pour une tâche donnée d'une part (toute accélération au-delà d'un certain seuil remettrait en cause la nature du boni financier de la production maximum fixée implicitement à ce seuil comme le montrait dès les années 50, ROY, D. *) qui permettent d'autre part une régulation des différents rythmes au cours de la journée de travail : prendre de l'avance afin de contrôler le niveau de production et de prévoir le temps à venir. Enfin ces phénomènes collectifs participent de la norme du groupe et tout individu qui s'en écarte trop s'en voit exclu d'une manière ou d'une autre. Néanmoins à la différence de nombreux travailleurs les routiers sont isolés de sorte que le contrôle social du groupe des pairs est plus lâche. Par ailleurs les routiers sont soumis à un contrôle économique plus pernicieux que les ouvriers d'usine, celui du marché. En effet, ils ont affaire aux clients de l'entreprise (le chargeur et les clients livrés), de sorte que le contrôle de la production passe par la responsabilité personnelle du conducteur face aux clients qui insensiblement définissent les modalités de l'exigence liées à la tâche imposée **. Cette forme de contrôle par le marché plutôt que par la hiérarchie, est l'une des trouvailles des organisateurs du travail pour améliorer la production. Dans les transports routiers cette "trouvaille" existe de fait avant l'intervention des organisateurs.

Autrement dit dans un certain sens, les conducteurs routiers connaîtraient déjà dans leur travail tous les ingrédients de l'organisation du travail "moderne" : autonomie et responsabilité dans un travail nécessitant plusieurs opérations (mise en oeuvre des multiples capacités de l'opérateur), contrôle
.../...

* ROY, D. Cf. nota - *Restriction and goldbricking in a machine shop*, *American journal of sociology*, LVII, mars 1952, pp. 427-442.

et : *"Money and Motivation an analysis of incentive in industry"* New York harper, 1955.

** Les ouvriers soumis à l'autorité des lois du marché plutôt qu'à la hiérarchie directe améliorent leur production. Voir à ce propos la réorganisation du travail à la Western Electric, citée dans : *"Dictature et Démocratie dans la production"*.

D. PIGNON et J. QUESZOLE, in *"critique de la division du travail"* SEUIL.

hiérarchique remplacé par le contrôle du marché etc.. Or les auteurs sont unanimes : les procédures d'enrichissement des tâches (avec les ingrédients sus-cités) ont pour but de casser la résistance ouvrière qui se concrétise dans l'absentéisme, le turn-over et les malfaçons, car les "organismes avancés" ont tiré les leçons de l'expérience et pensent qu'il n'est pas possible d'empêcher les formes de freinage, aussi vaut-il mieux donner de l'autonomie aux travailleurs (leur donner plusieurs tâches et leur laisser le contrôle des normes de production avec la sanction du marché quand c'est possible), par contre l'organisation d'ensemble du processus sera telle que les équipes seront isolées, de sorte que le contrôle collectif de la production sera dilué ! (*).

Atomisés dans de multiples postes de travail différenciés à l'extrême par leurs spécificités concrètes, éparpillés dans de multiples entreprises de tailles et de statuts différents, soumis à de multiples contrôles (chaque chargement ou livraison est un moment de ce contrôle du marché) les postes de travail des conducteurs routiers de longue distance loin de correspondre à la forme artisanale (d'une belle époque qui n'a probablement jamais existé que dans l'imaginaire des idéologies populistes, cf. à ce propos la communication de A. CORNU, in Colloque de Dourdan, "Diviser pour apprendre, diviser pour produire") polarisent, tel un type idéal, les traits de ce que veut promouvoir la nouvelle organisation du travail, laquelle abandonne les impératifs de coercition du système Taylor (mais pas sa finalité : produire plus) pour leur substituer "l'insensible intégration des travailleurs aux objectifs des dirigeants". Les nouvelles formes d'organisation du travail ne sont pas "techniquement nécessaires", elles le sont socialement. Elles ne sont qu'une forme nouvelle de la même domination économique et sociale, elles ne sont qu'une "une réponse à la pression ouvrière" (J. RUFFIN, in Colloque de Dourdan ; D. PIGNON, J. QUERZOLA opus cité).

Les relations entre les différentes catégories d'entreprises du secteur d'une part, entre celles-ci et les chargeurs d'autre part, leur assignent pour rôle essentiel de mobiliser la main d'oeuvre éparpillée dans des conditions annulant les effets de concentration tels que la résistance ouvrière (spatialement et temporellement morcelée). Pour ce qui concerne les entrepri-

.../...

* Cf. La plupart des textes du Colloque de Dourdan, opus cité.

ses de transport, cela s'est fait en dehors de volonté explicite, par le simple procès de développement du transport par route amenant la constitution de multiples entreprises. Mais actuellement, cette mobilisation de la main d'oeuvre est assez systématiquement morcelée car de nombreuses entreprises de transport sont éparpillées en de multiples établissements ou encore les rachats d'entreprises se font par absorption et non par intégration des unités absorbées à la "maison-mère". Enfin lorsque l'entreprise dominante a un personnel roulant "protégé" par des accords d'entreprise, elle tend à limiter la croissance du nombre de conducteurs de longue distance ou à le stabiliser, faisant appel à la sous-traitance ou la créant elle-même comme le prouve l'apparition de ces nouveaux modèles d'artisans que sont les tractionnaires ou les conducteurs en association-participation.

4. Les routiers, des ouvriers de quelle sorte ?

Atomisées mais surtout éparpillées sur l'ensemble du territoire, les entreprises de transport profitent d'une opportunité sociale pour mobiliser la main d'oeuvre roulante. En effet on peut constater que les conducteurs sont une population relativement jeune (reste à savoir ce qu'il en sera de la population dans les années à venir du fait de l'accroissement du chômage et de la forte embauche entre 1960 et 1974), qui vient assez souvent de zones rurales, et dont l'avenir objectif était de devenir OS ou ouvrier dans des petites ou moyennes entreprises locales. Par ailleurs les conditions d'emploi impliquent la plupart du temps que pour obtenir un salaire correct, les futurs ouvriers doivent rejoindre les grandes agglomérations, de sorte qu'être routier permet de "rester au pays". Enfin quand bien même ils rejoindraient la ville pour "avoir une bonne paye" (vue de la campagne), il leur faudrait travailler comme salarié 44, 46 heures ou plus selon les professions éventuellement "faire des petits boulots" complémentaires (salariés ou au noir) ou des heures supplémentaires pour "arrondir les fins de mois" et dans tous les cas travailler pour produire, entretenir et améliorer ses moyens d'existence (entretien et réparation de la voiture, entretien ou construction de la maison et/ou de celles des copains etc..) afin d'avoir des conditions de vie correctes. Cet ensemble de choses qui sont le commun des ouvriers (notamment des OS implique que la plus grande partie du temps de vie est consacré au travail.

.../...

Dans une telle perspective, faire 60 heures comme routier n'est plus aussi anachronique qu'il paraît à première vue (au moins celle des lois en la matière), d'autant que ce travail permet d'obtenir un revenu un peu plus élevé que celui des O.S. des zones de petites industries et que parfois il permet des aménagements du temps de l'année entière (périodes de pointe et de moindre production ou encore concentration de l'astreinte sur quelques jours, ce qui donne du temps pour "faire autre chose"). L'anachronisme est moins la situation des routiers que les conditions sociales globales faites à une partie importante de la classe ouvrière qui rendent possibles des situations comme celles décrites à propos des routiers.

Pour autant les routiers ne sont pas différents des autres ouvriers quant à leurs réactions face à l'organisation et l'intensification du travail (cf. Les phénomènes de contrôle de la production et des revenus que concrétisent explicitement la forfaitarisation de la charge de travail exigée et des conditions de sa rémunération), ils sont seulement dans cette position défavorisée que connaissent de nombreux autres ouvriers de n'avoir pas de reconnaissance explicite d'une qualification. Les conditions sociales de vie dans les milieux populaires, l'avenir objectif des enfants des classes populaires, qu'ils soient issus de familles paysannes ou ouvrières, donnent au métier de routier le statut d'une des quelques possibilités (les autres sont : expansion temporaire, métiers à haut risque comme plongeurs professionnels, monteurs itinérants, etc.), temporaires ou définitives, d'échapper aux contraintes modernes de l'emploi : la sédentarisation dans les grandes métropoles qui peut entraîner la désappropriation du mode de vie par la banalisation de ses conditions (hormis ces quelques possibilités il faut pouvoir rentrer dans les grandes boîtes où l'emploi est stable - EDF, SNCF ou encore dans les "bon boulots" des grandes entreprises mais "c'est pas évident").

Les routiers, des ouvriers comme les autres au regard de leurs réactions sociales et de leur itinéraire social. Des ouvriers différents de ceux qui sont sédentaires dans la mesure où ils sont soumis à un procès de production qui peut se réduire à leur procès de travail (excepté l'entretien du matériel et la gestion, lorsque l'entreprise n'est pas organisateur de transport), la charge de travail est contrôlée indirectement par eux-mêmes, directement par le marché. Ils sont différents des sédentaires en ce qu'ils ont choisi pour la plupart de rester vivre au pays et peuvent le faire effectivement.

.../...

5. Les faits à construire

En prenant une méthode d'observation et d'exposition basée sur l'analyse de cas, nous avons opposé aux nécessaires simplifications de la synthèse la complication de la diversité, non pas pour le plaisir, mais parce que nous pensons que si les transformations techniques changent les modalités de la domination sociale, celle-ci ne transforme les conditions de travail que sous la pression sociale.

Ainsi de notre point de vue, l'informatisation des opérations de gestion des transports va transformer les conditions de travail des employés du transport (et toutes les opérations en amont et en aval du roulage) mais pas celle des conducteurs routiers de longues distances et probablement peu celles des livreurs. Par ailleurs ces techniques sont appliquées dans quelques grandes entreprises et se diffusent dans les moyennes entreprises, mais elles ne transforment pas fondamentalement leurs rapports réciproques dans la mesure où il existe une partition des marchés et des clients entre un certain nombre d'entre elles. Cette partition est socialement fondée sur des rapports où se concrétisent de multiples spécificités de relations géographiques et sociales de marchés, de production, des relations de division du travail ou de sous-traitance, etc..

Ainsi les effets de domination et de concurrence mettent peu en danger les entreprises hyperspécialisées même s'ils tendent à accroître la dépendance aux chargeurs et aux entreprises les mieux placées sur certains marchés spécialisés, par contre ils impliquent pour les entreprises peu ou pas spécialisées, qu'elles soient le parc de réserve du transport.

Le caractère social des relations économiques entre les entreprises se traduit en de multiples accords tacites ou explicites qu'il s'agit de mettre en relief en étudiant une situation localisée. Ce caractère social des relations est en contradiction avec les visions normalisatrices telles qu'elles sont exprimées dans le modèle que constitue le rapport Guillaumat.

.../...

Le caractère social de l'attitude des conducteurs par rapport à leur métier se concrétise dans leur opposition aux formes de la normalisation, qui remettraient en cause, même partiellement, les modalités de leur insertion (conditions de vente de la force de travail, contrôle et réduction de la charge de travail que provoque la diffusion de leur forfaitarisation) dans la profession. Cette normalisation est en contradiction avec la volonté de garder la même pression sur les salaires.

x

x x

RAPPORTS SOCIAUX DE PRODUCTION, MODE DE REGULATION ET CONDITIONS
DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

A N N E X E

Récits décrivant la semaine de travail
de deux chauffeurs routiers de longue distance.

Note : Ces récits présentent de façon résumée le déroulement chronologique de la semaine de travail de deux routiers différents.

Ils sont composés à partir d'extraits d'une narration orale que nous avons établie pour chacun de ces voyages, aussi ces textes conservent-ils le style du langage parlé. Ils sont accompagnés du relevé journalier des temps, des tâches et du kilométrage, et d'un bilan succinct de la semaine.

RECIT DE VOYAGE N° 1

Récit d'une semaine de travail de Georges B.
Routier salarié effectuant des transports de longue distance
en A.I. pour le compte d'une grande entreprise de transport.

Données générales sur... L'entreprise
le chauffeur
le camion
le voyage

La narration du voyage, LUNDI, p. 2
MARDI, p. 4
MERCREDI, p. 15
JEUDI, p. 25
VENDREDI, p. 39

Bilan résumé d'une "petite" semaine de travail, p. 46

Répartition des temps sur la semaine, p. 47

D O N N E E S G E N E R A L E S S U R ...

L'entreprise

Employant trois cents chauffeurs, TIRON est dans le secteur du transport routier une grosse entreprise, dont l'activité s'exerce sur toute la France à partir de nombreux dépôts et succursales. Le dépôt dont nous sommes partis est situé près de A, grande ville du Midi. A noter que TIRON a des contrats de location exclusive avec plusieurs chargeurs dont OX, groupe chimique.

Le chauffeur

Méridional sympathique et plein de bagout, Georges B... est âgé de 35 ans. D'origine rurale, il est marié et a trois jeunes enfants. Il a près de 13 ans d'expérience dans le métier, expérience essentiellement acquise en longue distance et en international. Il est depuis 8 ans chez TIRON où il est réputé excellent chauffeur (débrouillard et soucieux de la sécurité). Son salaire est de 4.800 frs brut en moyenne par mois (4.200 net) ce salaire est composé d'une rémunération de base de 3.500 frs brut (pour un forfait mensuel de 210 h) et de 1.300 frs brut de primes (prime de sécurité, prime de rendement, prime de travail de dimanche et 13ème mois).

Le camion

Il s'agit d'un semi-remorque. Le tracteur est un SCANIA 320 CV, acheté neuf par l'entreprise il y a 2 ans et affecté depuis le début uniquement à Georges B... qui lui a fait faire 200.000 kms environ. Chez TIRON les camions sont revendus au bout de 4 ans, afin d'avoir toujours du matériel récent et en bon état. La cabine possède une couchette et un autoradio à cassette (de mauvaise qualité). A noter que le dispositif de chauffage de la cabine était déréglé, ce qui s'avérera très inconfortable au cours du voyage (ou on étouffe ou on gèle). Contrairement à l'habitude de certains routiers, Georges B... n'a pas jugé utile de décorer ou de personnaliser l'intérieur de sa cabine.

Le voyage

Le type de voyage que fait Georges B... c'est ce que les routiers appellent "le triangle" : il doit livrer trois chargements différents (22 à 25 tonnes chaque fois) entre le Midi et le Nord de la France, avec un passage obligatoire à l'étranger puisque le camion est en carte "A.I."

NARRATION DU VOYAGE

LUNDI

programme initial

Pour Georges B..., cette semaine de travail a commencé le lundi matin à 7 h. Quand il s'est présenté au dépôt que possède TIRON près de la ville de A., il était prévu qu'il irait en Hollande avec son frêt habituel (des produits chimiques de l'entreprise OX., qui a la location du camion).

remis en question
par un problème
de freinage.

Mais il avait constaté lors du précédent voyage que les freins de la semi-remorque fonctionnaient mal et il a demandé qu'ils soient révisés ou refaits par mesure de précaution, car il pensait qu'ils pouvaient encore faire une rotation (un voyage) dans cet état.

En attendant que l'atelier s'occupe de ce problème, une partie de la matinée s'est passée à des petits travaux d'entretien, lavage du camion, niveau d'eau, d'huile etc.. du tracteur, travaux qui normalement ne sont pas faits par lui, mais par le personnel d'atelier. Mais comme il y avait des absences, c'est lui qui les a faits. Ceci dit, j'ai pu constater un peu partout que souvent ce sont les chauffeurs qui le font, parce qu'il y a une insuffisance chronique (structurelle) de personnel d'entretien et qu'on préfère affecter le personnel d'entretien aux réparations urgentes, (quand un chauffeur est en panne dans un dépôt), plutôt qu'à faire du lavage ou à faire les niveaux. Mais statutairement, (d'après la convention d'entreprise, les habitudes de l'entreprise), les chauffeurs n'ont pas à le faire.

Donc il a fait cet entretien, ensuite il a fait le rapport de route de la semaine précédente (il a mis au point ses papiers), et puis il y a eu des discussions avec le chef d'atelier pour savoir si on allait ou non faire la réparation (la vérification des freins), puisqu'il faut que ça soit fait sérieusement sur une machine spéciale, car il faut que les freins de la remorque freinent une fraction de seconde avant les freins du tracteur sinon la remorque se met "en portefeuille".

sécurité et
exigences du
travail.

Ce qu'il faut noter, c'est qu'il a été fait état du problème de freinage de la remorque devant le chef de dépôt, lequel a dit "bon, la sécurité avant tout, on rigole pas avec les freins ! on va pas rigoler, s'il faut le faire, faut le faire, même si elle est capable de faire un voyage, on ne va pas négocier, il faut faire les freins". Et il a rajouté une petite phrase significative "Je sais bien que de toute façon tu rattraperas". Ce qui veut dire à la fois : la sécurité prime, mais le travail avant tout : au chauffeur de se "débrouiller" pour faire en 4 jours ce qu'il aurait du faire en 5. Et en même temps c'est une espèce de flatterie indirecte : "Je sais que tu es un assez bon chauffeur pour faire ça". D'ailleurs les gars nous l'ont bien fait remarquer, ils ne sont pas dupes.

Il a donc déjeuné chez lui, puisqu'il habite pas loin du dépôt. De 1 h. de l'après-midi à 15 h il a attendu qu'on lui donne de nouveaux ordres, qu'on sache si on allait réparer ou lui donner une autre remorque.

résolution du
problème de
freinage

Alors à 15 h, il a été décidé qu'il descendrait une citerne vide au dépôt de PH. à 120 kms de là (c'est-à-dire à un peu plus de deux heures de route), et qu'il reviendrait avec un semi-remorque vide en bon état. Mais il a passé un bon bout de temps au dépôt de PH. à relever les pièces de la remorque, à faire différents papiers, à dételer et ratteler, et il est rentré au dépôt le soir à 21 h 30 et a couché chez lui.

Répartition des temps sur les 24 heures de ce LUNDI

- conduite	4 h 00) amplitude de la
- manutention, entretien, formalités	5 h 00) journée de travail = 14 h 30
- attentes	<u>4 h 30</u>)
	TOTAL	13 h 30
- repos - repas	2 h 30	
- sommeil	8 h 00	chez soi

Kilométrage parcouru : environ 300 kms.

MARDI

chargement de
produits chimiques

Donc il a passé encore une nuit qu'on peut qualifier de normale chez lui, bien qu'il soit rentré tardivement. Le mardi matin, il s'est présenté à 7 h au dispatching du dépôt où on lui a annoncé que là il irait livrer à B., au-dessus de Lille (près de la frontière belge), un chargement de 23 tonnes de produits chimiques en sacs, produits chimiques déclarés non dangereux, (inertes ?). Il a passé la matinée à l'usine OX. avec laquelle entreprise a un contrat de location exclusive, pour faire tarer le camion, passer au bureau des expéditions, attendre dans la file de camions qu'on le charge à l'usine, repasser au Bureau des Expéditions, retarer (c'est-à-dire passer sur la bascule de l'usine), et revenir au dépôt. Là il a changé une roue (a remis une nouvelle roue de secours) et il a refait les niveaux. Donc la matinée, bien qu'il y ait eu un temps d'attente pour le chargement, a été très occupée. A noter que dans tout le voyage le bâchage et le débâchage a été simplifié parce que les chargements se sont faits par l'arrière (sauf à C où on a dû débâcher un côté) ; donc il y a eu peu d'opérations de débâchage. Ensuite, il a déjeuné chez lui et il a pris la route à 13 h 30.

programme de
travail

Dès cette matinée, il sait à peu près à quoi s'en tenir, compte tenu des habitudes de la maison : il fait ce qu'il appelle "le triangle", c'est-à-dire monter du Sud vers le Nord un camion plein, le "vider" dans le Nord, recharger en Belgique, descendre ce nouveau chargement et le "vider" en région parisienne et là recharger à nouveau, mais cette fois en direction du Sud. A noter que comme il va faire le Nord et la Belgique à vide, ce trajet doit être le plus court possible pour deux raisons : parce qu'il est à vide et parce qu'étant parti en retard, il ne peut pas faire un chargement très lointain, et ensuite compte tenu qu'il est en A.I. (c'est-à-dire carte internationale), il est obligé à chaque voyage de faire un chargement dans un pays étranger pour pouvoir faire de la longue distance en France. Donc il est obligé à chaque voyage d'aller à l'étranger.

prévision

Dès ce moment-là, il subodore qu'étant donné le retard qu'il a pris, ce chargement se fera en Belgique au plus près, à la fois pour faire

un parcours à vide le plus court possible et pour ne pas lui donner trop de route à faire. De là il va reprendre un chargement qu'il suppose d'ailleurs être des produits chimiques, à ramener dans la région parisienne. De là on lui retrouvera un nouveau chargement pour un autre coin de la région parisienne et il ramènera ce chargement vers le Sud, vers Marseille, vers PH. ou vers A. C'est ce qu'ils appellent le triangle en A.I., avec un parcours obligé en pays étranger. Pour aller à B, il prévoit 15 h. de route, il pense qu'on pourra faire ça en 20 h. *

prévision par
réurrence

Pour lui aussi le problème c'est d'effectuer son déchargement (les routiers disent "dépoter" ou "vider"), donc là il part avec un chargement de produits chimiques, qu'il vide donc à B dans une usine textile. Le problème c'est d'arriver à B pour décharger avant 10 h 30 le mercredi matin. Faute de quoi il sait - puisqu'il connaît l'usine, il y a déjà été - il sait bien qu'il faudra attendre jusqu'à 13 h 30. Il sait aussi que c'est une entreprise où ça va vite, mais, bon, 13 h 30 ça va le mettre en retard, il n'aura pas le temps de déjeuner et il risque d'arriver trop tard dans l'usine suivante, en Belgique.

la hantise du
décalage sur la
fin de semaine

Le problème c'est d'arriver en Belgique pour charger. Là il s'en fout de la frontière, la frontière c'est relativement simple, il est à vide, il a peu de papiers à faire. Mais le problème essentiel pour lui c'est d'arriver assez tôt pour pouvoir décharger et (toujours pareil ça procède par réurrence), pour pouvoir repartir de Belgique assez tôt, pour pouvoir passer la douane avant que les bureaux ferment, donc pour pouvoir faire de la route ensuite. Ce problème c'est celui de tous les chauffeurs, c'est que dans ces opérations-là, au début, il faut aller le plus vite possible à la fois dans les parcours et la conduite parce que le retard s'accumule vite et comme ils le disent toujours, "autrement on se fait baiser". "Se faire baiser" c'est, au lieu de rentrer le vendredi soir chez soi, d'y arriver le samedi, et même (comme ça s'est passé dans ce voyage-là), si on ne peut pas vider le chargement au

* A noter que TIRON ayant différents dépôts répartis à travers toute la France possédant chacun poste de ravitaillement, atelier et bureaux, les chauffeurs doivent - sauf imprévus à justifier - obligatoirement s'y ravitailler en gaz-oil. Les passages dans les dépôts permettent également de contacter les chauffeurs et servent à ceux-ci pour se renseigner sur les chargements, etc...

retour, on est obligé de revenir, de refaire un parcours le lundi matin pour décharger ce qu'on n'a pas pu décharger la semaine précédente. D'où la hantise d'avoir plusieurs semaines pour "se remettre d'aplomb". C'est ce qu'ils disent : "Il faut parfois plusieurs semaines pour se remettre d'aplomb". On repart avec un jour de retard, on est obligé de bourrer toute la semaine pour arriver le vendredi, on n'y arrive pas, on part le samedi et ça recommence, et il faut plusieurs semaines pour se remettre d'aplomb.

le départ

Quand j'ai embarqué à A., il venait du dépôt, c'est-à-dire de 3-4 kms, il a profité de cet arrêt pour mettre de l'ordre dans ses papiers, remplir la feuille de route, le carnet à souches A.I., mettre le disque (qu'il allait oublier d'ailleurs); il s'est aperçu également qu'il avait oublié le carnet de péage (l'entreprise a un abonnement sur l'autoroute) et que donc il allait être obligé de payer les péages lui-même et de garder les justificatifs bien sûr. Il faut signaler que dans un voyage comme ça, un chauffeur emmène environ 100.000 frs d'argent liquide pour parer à ses frais de route, et parfois il y a des cautions, des droits à payer au niveau des douanes qui ne sont pas prévus. Pour parer à des aléas de ce genre-là, il faut emmener de l'argent liquide. L'entreprise ne l'avance pas. Les chauffeurs peuvent demander, mais apparemment ils ne le demandent pas parce que ce n'est pas bien vu, et puis ça se reproduirait toutes les semaines. Je pense que ça arrive peut-être si le chauffeur est totalement coincé, s'il est incapable de sortir les 100.000 balles, mais on évite, parce qu'apparemment ce n'est pas bien vu. Alors donc on est partis vers 13 h 35 de A par la route nationale qui se dirige vers le Nord par le Col de V, qui est la route normale pour monter dans le Nord : c'est la route qui est imposée par l'entreprise. Il y a 3 routes possibles pour aller à Lyon (ou au Nord de la France) 1 - il y a la route qui est imposée par le Col de V., la N.. et Grenoble où on peut prendre l'autoroute, c'est ce qu'on a fait. 2 - Il y a la route que les chauffeurs préfèrent et dans la mesure où ils arrivent soit à un accord avec l'entreprise, parce qu'il y a de mauvaises conditions climatiques dans le Col, ce qui est souvent le cas en hiver, soit quand ils arrivent à faire ça en douce, ils descendent... ils préfèrent descendre par le Sud, passer

le trajet
initial

au-dessus d'Aix et prendre l'autoroute A7. 3 - Il y a une autre route possible qui est de monter et de prendre une route par G.. et de revenir sur S... et de reprendre l'autoroute à O..... ; mais celle-là, elle est jugée impraticable par les poids lourds, beaucoup plus dure que la N.. et très mauvaise, et encore plus difficile en hiver. Là ils ont une grosse perte de temps. En définitive, cet itinéraire-là est imposé, il n'est pas libre. Et quand on pense aussi que par ailleurs il doit se ravitailler dans les dépôts de TIRON, en fait il n'a pas tellement de libertés au niveau des itinéraires, du moins sur les grands parcours comme ça.

la conduite
du camion

On a beaucoup parlé disons de cette route-là, des conditions hivernales qui la rendent difficile surtout au retour (en direction du Midi parce que la descente est plus raide. Selon Georges B... le gros problème en camion, c'est pas le plat - parce que sur le plat ça roule assez vite encore, même à pleine charge - ça roule à 100 sans problème. A vide, d'après lui ça freine impeccable. En pleine charge il faut y aller mollo, mais sur le plat ça va encore. En montée la conduite est difficile, elle est fatigante parce qu'il y a beaucoup de vitesses à passer, mais on ne va pas très vite et on ne risque pas de faire des conneries. Le problème c'est la descente où il faut vraiment veiller à maintenir la vitesse et à ralentir le véhicule parce que quand il est emporté au-delà d'une certaine vitesse, il ne faut plus compter sur les freins. Sur ce camion, comme sur tous les camions de TIRON, il n'y a pas de ralentisseur électrique car ça coûte 800.000 à 1.200.000 A.F. en plus : alors pas question de ralentisseur électrique. Georges B... juge d'ailleurs assez déroutante la façon dont agit ce ralentisseur et cela ne lui semble pas une amélioration fondamentale.

philosophie dans
un camion : les
grands thèmes de
la vie.

Il a commencé à parler de différentes choses, tout au long de ce trajet, parce qu'il se fait finalement une allure dans la montée assez lente ; il y avait assez peu de circulation, donc on était assez tranquilles. Il faisait beau, mais pas trop trop chaud, donc c'était assez agréable, puis on était reposés.

le pays, la ferme
paternelle

Alors il a parlé de son pays, de son père qui est paysan dans la montagne. Lui, il y va pour la chasse parce qu'il aime chasser. Il fait aussi des concours de pétanque. Il m'a raconté le dernier concours qu'il avait fait où il avait gagné, bien qu'il ne soit pas d'après lui un champion par rapport aux champions locaux. Et puis il a parlé aussi des revenus qu'il tire de la petite ferme familiale, en aidant son père à l'exploiter. Là il venait de prendre des jours de congé pour (avec sa femme) ramasser le tilleul ; ils ont ramassé une tonne de tilleul vert (c'est-à-dire 250 kgs sec), ce qui représente 1.400.000 A.F. de C.A. Il prend des congés pour des trucs comme ça. Car il y a beaucoup de boulot, de temps de travail, de lui, de sa femme, de son père, peut-être d'un ou deux copains qui viennent aider. En hiver il ramasse le gui et le houx qu'il va vendre à Nice, mais à la sauvette là, parce qu'il n'a pas de patente pour vendre ça. Alors quand il voit les flics ! ftt ! il se carapate ! Son père fait aussi un peu de pinard. Georges B... a ses combines pour acheter le vin, pour acheter différents produits et puis comme il participe un peu à l'exploitation du père, il en tire quelques bénéfices. A son salaire s'ajoutent donc d'autres petits revenus tirés de l'exploitation familiale. Alors on a parlé de ça, on a parlé du pays. Dans le pays de son père on parle provençal. Lui il parle aussi un peu le Provençal.

la vie familiale

Il a parlé enfin de la vie familiale, du fait que ce n'est pas une vie d'être toujours sur les routes, parce qu'il est bloqué un dimanche sur quatre à peu près, que de ne jamais voir les gosses, il a trois jeunes enfants. Alors il dit "c'est d'autant plus pénible que finalement quand on vient on est tellement content de voir les gosses qu'on s'en occupe vachement, on n'a même pas le temps disons de s'engueuler avec eux, de leur foutre des baffes, alors le père ça compte vachement". Son "petit" lui a dit : "moi quand je serai grand, je prendrai des camions puis je barrerai les routes pour que tu ne puisses pas sortir".

la "bouffe"

On a parlé de ça. On a parlé de la "bouffe". Car la "bouffe" ça c'est un grand thème, parce qu'il la connaît très bien en tant que paysan, parce qu'il sait comment on fait du bon vin, du vin pas trafiqué, des vraies olives, enfin la bouffe authentique, solide, paysanne.

Et puis il la voit dans l'autre aspect, c'est-à-dire la "bouffe" industrielle qu'on refille aux citadins. L'exemple type c'était les citernes TIRON (qu'on a repérées sur la route parce qu'il les connaît), qui ont fait 5 ans de transport de produits chimiques dangereux, d'acide, etc., et qu'on voit maintenant se baladant transportant du vin ou de la farine, après avoir été revendues à des petits transporteurs qui maintenant s'en servent pour le chargement de produits alimentaires, alors que c'est théoriquement interdit. Mais ils l'ont acquise avant que la réglementation récente passe, et donc ils continuent. Sans compter qu'il semble qu'il y a quelques années, on lavait ça à la soude et à la vapeur et hop on y mettait de la farine, du lait. Il y a même des gars qui m'ont expliqué que lorsqu'on avait des produits liquides de densités différentes, on les mélangeait (un acide et du lait).

Donc la "bouffe" c'est quelque chose qui compte. Lui il peut avoir de la bonne bouffe, il s'y connaît, et en même temps, c'est aussi un élément de critique enfin du monde actuel. On a discuté plusieurs fois dans le voyage aussi des méfaits de l'agriculture chimique, de l'épuisement du sol par les méthodes actuelles de production agricole. Il me dit qu'il a déjà observé ça, du côté de Cavaillon, que les paysans qu'il connaît bien aussi là-bas lui disent qu'ils ont beau bourrer d'engrais, etc... la terre n'arrive plus à produire maintenant et que ça leur coûte de plus en plus cher d'engrais.

le "cul"

Puis la discussion dévie et se retrouve aiguillée sur un autre thème, un thème fondamental qui revient très souvent dans la conversation avec Georges B., comme dans la discussion avec beaucoup de routiers. Ce thème fondamental c'est le "cul". On ne peut guère en effet le nommer autrement, si l'on veut rendre le côté cru et en même temps familier avec lequel sont évoquées la sexualité et les affaires sentimentales. Ainsi, cela a débuté comme ça, à partir des méfaits du Col de V. en hiver, et des voitures qui se retrouvent dans les fossés. Dans son camion, Georges B. a un câble avec lequel des fois il tire des mecs en bagnole qui sont tombés dans le fossé. Il m'a raconté une fois, c'est

des petites nanas qui étaient tout apeurées, alors il les a réchauffées dans sa cabine et tout ce qui s'en est ensuivi. Georges B. signale au passage "là les paysans sont des cons, quand tu tombes en panne, ils s'enferment dans leur baraque, ils te laissent taper à la porte, te geler le cul dans ta cabine". "Par contre là il y a une bergère elle est vachement sympa, d'ailleurs elle a un petit d'on ne sait plus de qui, mais c'est un petit routier. Dans le temps c'était bien, on pouvait s'arrêter là, mais maintenant elle s'est rangée un peu". Le cul c'est au niveau du discours, mais ça arrive très vite au niveau de la pratique. Quand on a emprunté les boulevards extérieurs de Grenoble, pour prendre l'autoroute, il a commencé à me montrer l'avantage qu'on avait quand on est dans un camion qui est qu'on domine les automobiles. Comme il faisait très chaud, il y avait plusieurs bonnes femmes qui avaient les pieds sur le tableau de bord à côté du conducteur, qui relevaient un peu les jupes pour avoir de l'air frais ; alors là il s'est "fait" 3 ou 4 petites culottes ! Puis il a commencé à voir des auto-stoppeuses sur le bord de la route, elles étaient dans le mauvais sens, alors il a dit en blaguant "on va faire demi-tour" ! J'ai vu le coup où il allait me larguer hein ! s'il trouvait une chouette nénette sur le bord de la route.*

On a pris l'autoroute à Grenoble et on est arrivés à l'entrée de Lyon. Alors là il s'est passé un truc, il s'est gourré ; il voulait de l'entrée Est de Lyon (par l'A 43 venant de Grenoble) rejoindre l'A7 pour passer le tunnel de Fourvières, d'après lui ça "passe" mieux. Mais à l'échangeur "Paris" avait été balisé par le boulevard extérieur Est. Alors bêtement, comme on discutait, il a suivi Paris, on s'est retrouvés sur le boulevard extérieur : il y avait un rallye, il y avait des travaux, on était à la queue-leu-leu, on a perdu finalement (on a calculé) un quart d'heure. Là le long du boulevard extérieur il m'a expliqué qu'avant il y avait des tapineuses, alors il m'a fait une comparaison du coût de la vie. Il y a 10 ans "tu comprends il y a 10 ans moi je bouffais dans un routier pour 15 frs, la pipe était à 10 frs,

* Dans les "gaudrioles" de cet acabit qui vont émailler tout le voyage, il faut faire la part d'une certaine provocation. C'est pour Georges B. une sorte de test pour jauger son compagnon occasionnel de voyage ; aussi ne manquera-t-il pas une occasion d'en "rajouter" dans ce registre-là...

maintenant je bouffe pour 30 frs mais la pipe elle est à 50 ! tu crois pas que c'est pas normal ce truc-là !", mais d'un ton assez sérieux : il faudrait inclure ça dans l'indice des prix quoi !

la mort

Après les histoires de cul on est passés à la mort. Alors on a parlé du cancer, son père a un cancer, et puis lui il a une trouille c'est d'avoir le cancer de la gorge, parce qu'il a souvent des phlegmons, c'est lié sans doute au fait qu'il passe des nuits dans des cabines qui sont toujours dans des courants d'air, qu'il baisse la glace pour ne pas s'endormir, et il fume, il fume vachement, il a déjà essayé de s'arrêter de fumer, il n'y arrive pas. Il fume n'importe quoi, des blondes, des brunes, beaucoup de blondes surtout. Là il en a fumé deux paquets facilement par jour. Et alors ça l'angoisse pas mal le cancer. On a donc eu une discussion sur le cancer, la vieillesse, la mort. Enfin tous les grands thèmes y sont passés : le cul, la bouffe, la mort...

un dîner routier

On a traversé Lyon, on a pris l'autoroute A6, et puis vers 8 h moins le quart, il est sorti à Mâcon-Sud (on a discuté justement du restaurant d'autoroute là qui est près de Macon et qui est dégueulasse, il est connu, aucun routier ne s'y arrête d'ailleurs). Alors on est sortis et on a pris la N6 et on s'est arrêtés dans un petit routier à Varennes-les-Macon. En fait il est très fréquenté ce routier parce qu'il n'y a pas de détour : on sort en parallèle de l'A6, on prend la N6, on traverse Macon sur les quais et on reprend l'A6 de l'autre côté. En fait il n'y a pas de perte de kilomètres, et très peu en temps, du moins quand on passe tard le soir. Il y avait une cinquantaine de camions, d'énormes bahuts qui étaient là. On a commencé par prendre une "tomate" et un pastaga au bar, il y avait des grandes tablées, la bouteille de 46 cl de pinard devant chaque gars. On a bouffé, c'était assez correct, le service était style routier, la serveuse engueulait les chauffeurs. L'avantage d'être avec Georges B., c'est que c'est un gars qui a une faconde extraordinaire, avec un accent provençal assez étourdissant, et puis qui parle très très fort, et qui tout de suite raconte des histoires drôles, de cul, de trucs comme ça, et aussitôt les mecs répondent, tout de suite les gens qui sont autour de lui sont mêlés à la conversation !

Il y a un truc qu'il a d'ailleurs fait remarquer sur l'ambiance des routiers, c'est une ambiance extrêmement bruyante : il y a énormément de gens qui sont là serrés sur les tables, il y a généralement une rangée au bar qui prend l'apéro, il y a des gars qui sont là aux tables, puis c'est pas le genre à parler à mi-voix quoi ! et il faisait remarquer que ça ne peut pas manquer d'être bruyant, parce que pour s'entendre dans ce brouhaha il faut forcer la voix. On se met à crier puis chaque fois ça monte d'un cran quoi ! et c'est finalement assez fatigant. Ce qui est très typique dans les routiers, c'est qu'on rencontre parfois des gens qu'il connaît, soit pour avoir travaillé avec eux, ou de la même entreprise, mais souvent les conversations s'engagent comme ça simplement au hasard de la conversation, des blagues, et il y a deux sortes de renseignements qui s'échangent.

La discussion tourne généralement autour de 3 thèmes : il y a les blagues, le cul, etc... ça c'est un peu particulier au bonhomme, mais enfin quand on a une histoire drôle à raconter on ne manque pas de la raconter. Mais les deux grands thèmes sont d'une part les conditions de travail, c'est-à-dire les temps : "est-ce qu'on rentre le week-end chez soi ou pas" et d'autre part, les salaires. Les conditions de travail, c'est effectivement les temps de conduite, l'amplitude totale de la semaine (est-ce qu'on rentre chez soi, etc...). Mais il y a aussi l'autre aspect : c'est les renseignements sur les boîtes où on va livrer (est-ce qu'ils chargent vite ou pas, est-ce que c'est des cons, qu'est-ce qu'il faut faire pour se faire charger vite, ou qu'est-ce qu'il faut éviter de faire pour ne pas trainer). De même les renseignements pour passer les frontières, mais ça un peu moins parce que dans les routiers en France il y a quand même une bonne partie qui ne font pas l'international, et c'est surtout les chargements dans les boîtes.

Puis il y a aussi un autre truc qui revient mais pas toujours, quand on a une conversation plus ample après le repas avec un ou deux gars, c'est les combines pour se faire un peu de pognon en douce. Mais les deux grands thèmes c'est les conditions de travail, retour chez soi et salaires, et puis les conditions de chargement dans les boîtes pour accélérer le chargement.

discussions sur
les conditions
de travail,
les boîtes où
l'on charge,
les salaires...

ravitaillement
dans un dépôt

De là on est repartis par l'autoroute jusqu'à Beaune où on est sortis de l'autoroute pour aller faire le plein au dépôt TIRON. Alors là il y avait un veilleur - un melon comme il dit - c'est-à-dire un Algérien. Un poste de bascule était en réfection, alors il dit "tiens ça c'est bien un travail de melon, ça fait un mois qu'ils sont dessus". L'autre a pris ça à la blague, ils ont fait mine de s'enculer, enfin on voit le genre de plaisanterie. Là c'était un dépôt qui était bien organisé, le veilleur a fait le plein, a rempli lui-même les papiers. Il y avait des sanitaires à peu près corrects avec une douche, un W.C. et il y avait des panneaux syndicaux, les panneaux de la direction. Enfin Beaune c'est un dépôt relativement bien organisé apparemment. C'est pas trop dégueulasse. Il n'y a pas vraiment de salle de repos, mais enfin on peut prendre une douche et aller pisser sans s'en foutre plein les pieds ! Alors de là on est repartis, on a repris l'autoroute à Beaune Nord et à cette occasion-là il m'a expliqué une des combines, une des nombreuses combines qu'ils avaient à la période maffiosi, puisque la vie de l'entreprise se divise en deux : la période jusqu'il y a 5 ans où c'était les Maffiosi qui tenaient la direction et la période depuis maintenant où c'est géré par un Allemand et c'est beaucoup plus rationnel aussi bien au point de vue conditions de production que conditions de travail et même salaires. Alors à l'époque "maffiosi", l'entreprise n'avait pas d'abonnement sur les autoroutes, et pour les camions qu'elle avait loués, l'usine OX remboursait au chauffeur les péages. Alors la combine c'était d'entrer - une des multiples combines de l'époque - c'était d'entrer sur l'autoroute seulement à Beaune-Sud, de ressortir à Beaune-Nord et de s'arranger avec un mec du péage pour qu'il compte Lyon-Beaune. Alors mettons que Beaune-Nord Beaune-Sud ça fait 5 frs, Lyon-Beaune ça fait 70 ou 75 frs, on gagne 70 frs qu'on partage en moitié avec le péager, ça fait 35 frs dans la poche. Et on recommence l'opération entre Nemours et Fontainebleau. Ça fait partie des multiples combines de l'époque.

route de nuit
sur A6

Après on a attaqué les rampes sur A6 qui conduisent au Morvan, avec une file ininterrompue de camions qui se suivaient vraiment à 50 mètres les uns des autres. Là il était 11 h du soir. Visiblement les gars tiraient pour monter sur Paris ou pour passer le Morvan dans la nuit je ne sais pas, et il n'y avait pratiquement sur la route que des camions

et ça se doublait... ça se doublait en file lente, file du milieu puis parfois file de gauche (ce qu'ils n'ont pas le droit de faire). Le dépassement en camion, il faut être habitué, c'est assez surprenant au début. C'est comme une 2 CV, ça ne dépasse que si c'est lancé, c'est-à-dire qu'il faut se déboîter quand on est à un mètre du cul du camion précédent. Alors là dans les rampes ça allait pas vite, ça allait à 40 à l'heure, mais sur l'autoroute c'est pareil, à 100 à l'heure, à un mètre ou deux pas plus du camion, et tout d'un coup on bascule sur la file de gauche. S'il y a un automobiliste qui fait des appels de phares 800 mètres derrière, ils sont pas contents les mecs hein ! Et alors je comprends, pour l'automobiliste ça doit être vachement désagréable, on les voit basculer d'un seul coup sur la voie de gauche, mais pour eux il n'y a pas moyen de faire autrement, sinon on peut pas doubler ça, et on prend de la vitesse et on emmerde ceux qui sont derrière. C'est vrai que si on ne veut pas trop perdre de temps surtout dans une rampe, c'est comme ça qu'il faut doubler. D'où les mecs qui sont plus rapides et qui finissent par doubler en troisième position sur la voie rapide, quand il y a une voie lente. On s'est arrêtés dans un petit "café-route" du côté de Pouilly-en-Auxois juste avant minuit. Là on a pris un café. Georges B. connaissait la nénéte, il a essayé de la draguer. Il m'a expliqué qu'à une bonne époque, comme les serveuses touchaient le SMIC, elles arrondissaient leurs fins de mois comme ça, et que c'était bien avantageux pour les routiers. Puis on est repartis sur Paris.

Répartition des temps sur les 24 heures de ce MARDI :

- conduite	8 h 30) amplitude
- manutention, entretien) journée de travail
formalités	4 h 45) = 17 h.
- attentes	<u>1 h 00</u>)
	TOTAL	14 h 15
- repos, repas	2 h 45	
- sommeil	7 h 00	(nuit de lundi à mardi)

Kilométrage parcouru : environ 550 kms

MERCREDI

Là, après minuit, la circulation diminuait vraiment nettement (même en camions). On a l'impression qu'il y a quand même beaucoup de chauffeurs qui s'arrêtent, ils ne dépassent pas minuit. Enfin surtout là, parce que quand on est à Avallon du côté de minuit, c'est pas la peine de se casser le tronc, on n'atteindra pas Paris et il vaut mieux dormir finalement sur un parking d'autoroute du côté d'Avallon que de se coucher (comme on l'a fait) sous un échangeur d'autoroute aux portes de Paris. En plus sur les autoroutes ils sont sûrs de trouver des parkings. Ils préfèrent souvent coucher sur des aires de service avec restaurant que sur des simples parkings, parce que les parkings souvent ils sont bourrés: 3-4 camions et c'est complet. En plus quand on se réveille on peut en repartant prendre un café, se débarbouiller, ce qui n'est pas possible sur les parkings ordinaires. Juste après Courtenay, entre Courtenay et Dordives, on a vu tout d'un coup sur la voie descendante vers la province, un poids lourd dont la remorque était couchée sur le côté, sur la voie rapide. Il s'est arrêté pour savoir si on devait prévenir les flics. On a traversé l'autoroute, il y avait plusieurs semis qui étaient arrêtés. Il y en avait un qui s'était arrêté au cul de ce camion dont la remorque était renversée sur la voie rapide et qui avait mis ses feux de détresse pour baliser, parce que le camion accidenté n'avait plus de lumière. D'autres étaient arrêtés sur les bas-côtés et les chauffeurs faisaient signe en amont avec des lampes de poche. Alors ce qui s'est passé, on l'a su, c'est que le mec, c'est son pont qui a lâché, la remorque s'est couchée. Le gars n'avait rien parce que le tracteur est resté debout. Là il y a eu un petit incident assez marrant : pendant que les chauffeurs faisaient signe comme ça (il n'y avait pas longtemps que ça s'était produit, les flics n'étaient pas là), il y a une automobile, un Allemand je crois, qui est arrivé assez vite (c'était mal balisé, avec des lampes de poche), elle est arrivée à presque 80 kms/h à 50-100 mètres du lieu de l'accident. Alors les mecs ont commencé à lui gueuler dessus puis à le faire ralentir et quand il s'est arrêté, ils lui ont martelé la carrosserie à coups de poing, il a du repartir complètement bosselé le mec ! Mais j'aime autant dire qu'il n'a pas trainé ! ils étaient furax, ils l'ont traité d'assassin. Alors on s'est arrêtés à la borne suivante, à 800 mètres, on a téléphoné aux flics, ils le savaient déjà, ils ont dit qu'ils s'occupaient du truc, ils nous ont fait confirmer le sens de l'accident.

un semi "en l'air"
sur l'autoroute

Quand on est repartis, il était 1 h 15. Après minuit déjà il commençait à vraiment fatiguer. A l'origine il avait envisagé de coucher à Fleury, puis après à Auxerre, mais ce petit arrêt de 5 minutes (on est descendu, il faisait vachement frais à ce moment-là), ça l'a un peu revigoré et il a décidé de continuer jusqu'à Paris, pour essayer au moins de passer le périphérique dans la nuit et dormir plus loin, pour pouvoir repartir le lendemain matin, après 2-3 heures de repos, en évitant les encombrements de Paris. Mais il ne savait pas trop où s'arrêter, ni si ça valait le coup de sortir à une porte (car c'est pas facile de garer un semi comme ça). Alors finalement comme il voulait passer le périphérique, on est sortis à la Porte de la Chapelle. Alors là on a réussi après avoir manoeuvré et essayé plusieurs endroits, à trouver sous l'échangeur une place.

3 heures de sommeil
sous l'échangeur
de la Porte de la
Chapelle

Il était 3 heures, il a sorti un gros réveil qu'il a mis à 6 heures et on s'est installés là. Bon lui encore ça allait parce qu'il avait des rideaux, mais moi j'avais pas de rideaux, alors comme il y avait des lampadaires... c'était pas terrible ! Il m'a dit ce qu'il y a de bien pour lui c'est qu'il roupille de toute façon, d'abord quand il est crevé et puis quelles que soient les conditions, même s'il y a du bruit, s'il y a de la lumière, il pionce lui ! Alors on a discuté avec d'autres routiers qu'on a rencontrés. Il y en a un qui se plaignait parce que lui il ne peut pas dormir dans ces conditions-là. Il dort quand son camion est bien arrêté, garé en dehors des lumières et à l'écart de la circulation, sinon il dort pas. A 6 h. on s'est réveillés, on a donc dormi 3 heures. On est repartis (évidemment pas de toilette, pas de débarbouillage). De toute façon dès qu'on descend, on pisse contre les roues du camion parce que les chiottes sont trop loin. En plus lui il ne marche pas, il avait été à la noce le dimanche, il avait mis des souliers neufs et ça lui avait foutu des cors aux pieds, ils appellent ça dans le pays des "agassins", alors il avait des "agassins" et il ne pouvait pas marcher ! Il avait d'ailleurs d'horribles tatanes ou des sandales.

l'autoroute A1

On est partis sur l'autoroute A1, il faisait assez beau mais il y avait une légère brume. Au fur et à mesure, la circulation commençait à s'intensifier. On a pris un petit déjeuner à Rezzons, dans un café-route qu'il connaissait. On est repartis, on a refait de la route, on s'est arrêtés encore 10 minutes après dans un café-route boire un café. Je suppose qu'il ne devait pas se sentir très frais avec seulement 3 heures de sommeil.

Arrivée au dépôt
de Lille et suite
du programme

Vers 9 h 15, on est arrivés au dépôt TIRON à Lille où comme dans tous les autres dépôts il fait le plein en self-service en notant le kilométrage, le numéro d'immatriculation de la remorque, l'heure et l'index du compteur de la pompe. Et là il est allé prendre des instructions pour savoir ce qu'il aurait à faire quand il aurait déchargé à B. Alors on lui a dit qu'il fallait qu'il aille à C en Belgique, aux usines VOL chercher de la soude caustique, que l'usine ferait les papiers de douane, mais qu'il doit débouaner à Valenciennes, et on lui a conseillé de le faire avant 17 h. (sinon ça risquait d'être reporté au lendemain matin), qu'ensuite il irait décharger aux usines PAT à D., au Nord de Paris (là on ne lui a pas donné d'autre adresse).

prévisions

Alors je lui ai demandé qu'est-ce qu'il prévoyait pour après D. Et là il m'a dit qu'il y avait deux possibilités : soit dans la région de Roye, c'est-à-dire un petit peu au Nord de Senlis, charger des patates pour Marseille, c'est un genre de truc qu'il avait fait souvent, soit redescendre du côté de St-Denis en région parisienne charger des produits chimiques en direction du Sud aussi. En fait l'une et l'autre de ces hypothèses étaient mauvaises puisqu'on a chargé du sucre du côté de Provins. Mais enfin c'était pas tellement faux parce qu'il y a deux solutions : c'est ou les produits agricoles de la région parisienne et du Nord (sucre, patates) à descendre vers le Midi, ou alors des produits chimiques. Ça doit tenir aussi au marché qu'a TIRON avec OX, ils doivent être un peu spécialisés dans le chimique chez TIRON. Alors donc c'est à ce moment-là seulement qu'on a su comment se dessinait l'étape suivante, c'est-à-dire l'étape B - Belgique, et ensuite Belgique - D ; mais la dernière étape, ce qu'on allait charger pour le Sud, on ne savait pas.

1ère usine :
déchargement

Donc là on est partis du dépôt de Lille pour B : c'est une usine textile qui utilise ce produit chimique que fabrique OX, il y avait déjà été plusieurs fois. On était donc dans les temps puisqu'on est arrivés là-bas à 10 h 05. Il savait que c'était une usine bien organisée, où les papiers prennent peu de temps, où les gars déchargent par fenwick et montent dans le camion avec le fenwick. Il y a un petit pont hydraulique qui rentre dans l'arrière du semi, parce que là on décharge par l'arrière. Donc pas de problème de débâchage. Ce chargement étant sur palettes, il y a donc juste à ouvrir la bâche derrière et à la relever, ça va assez vite. Il est arrivé, les gars l'ont guidé pour mettre le camion, l'arrière au quai. Quand la camion était là, il a ouvert la bâche, il est allé demander à un ouvrier s'il déchargeait, ils lui ont dit "oui, mais va faire les papiers". Il y est allé, ça a été fait en deux minutes et les gars ont déchargé. Ça a pris une petite demi-heure. Il lui ont redonné les papiers, on est repartis aussitôt.

la route à faire

Alors pendant le temps de l'attente, on a regardé la carte, parce qu'il ne savait absolument pas... La seule indication c'était C - VOL. Alors C "où c'est que c'est ?" Il savait pas trop. Alors on a regardé la carte. Il a plein de cartes, mais certaines sont très anciennes. Il a quand même des cartes de la Belgique et du Benelux, parce qu'il fait beaucoup de transport dans ce coin-là, mais visiblement les cartes... d'ailleurs il m'a dit "moi les cartes Michelin, tout ça, j'aime pas beaucoup ça" ; visiblement les routiers ne sont pas habitués à travailler un itinéraire sur les cartes. Ils préfèrent se débrouiller entre eux et demander des renseignements à des collègues. Mais là on était un peu coincés ; en plus il y a deux localités qui ont le même nom que C ; finalement l'usine où on allait charger était plutôt du côté de Mons. On a choisi ensemble un itinéraire et on est repartis.

On partait donc de cette usine qui est à 800 mètres de la frontière et de l'autoroute Lille-Gand. Il y avait à peu près 15 kms par l'autoroute pour aller à Courtray, de Courtray on redescendait par la Nationale sur Tournai, et de là on allait vers Mons, et puis on bifurquait juste avant Charleroi. On a donc décidé de faire cette route-là. Il a calculé à peu près le temps qu'il fallait pour faire ça.

Le problème, là aussi, c'était de pas trainer non plus parce qu'il ne connaissait pas l'usine, il ne savait absolument pas quel temps il mettrait pour charger. Alors au cours de ce trajet on a commencé à avoir des ennuis, c'est-à-dire le voyant de charge de l'alternateur s'est mis au rouge, l'alternateur ne chargeait plus, il y avait donc maintenant risque de panne. Il a décidé de ne pas en tenir compte jusqu'à Valenciennes, d'effectuer sur la lancée le chargement à C et d'aller à Valenciennes. Il pensait que de toute façon ça tiendrait au point de vue batterie, etc... On s'est arrêtés en Belgique sur la route, dans une espèce de Borel belge, et là on s'est aperçu, comme il disait que "nos francs c'était des petits francs". Un repas routier 40 frs. En France c'est 22-24 frs le repas routier dans les Borel et dans les routiers de bords de nationales. Et là c'était pourtant un repas routier. On n'avait pas d'argent belge, mais ils font le change.

2ème usine,
soude caustique
à charger

On est repartis, puis on est sortis de l'autoroute A 41 et on a cherché C. Seulement la seule indication qu'il avait c'était VOL à C. Alors à un endroit, à un moment on voyait "usine VOL" à droite et C.. à gauche, puis tout d'un coup un mec nous a doublés et nous a fait signe de le suivre, un mec avec un semi à vide. Alors on l'a suivi et puis on s'est trouvés devant les usines VOL. Alors là les mecs ils voulaient pas nous laisser rentrer. On était avancés dans l'entrée de l'usine, ils nous ont fait reculer au milieu de la circulation pour se garer sur un parking visiteurs avant de faire les papiers et pour avoir le droit d'entrer. C'est vrai, dans les grosses usines comme ça il y a un contrôleur policier à l'entrée qui n'est pas possible ! Là ils nous ont indiqué le hangar où il fallait qu'on charge : première à droite, première à gauche, bâtiment C1. Il y a aussi un routier belge qui était là, qui repartait et qui nous a renseignés : il nous a dit qu'il fallait débâcher d'un côté, que la durée de chargement était de 20 minutes mais qu'on ne ferait pas la douane comme prévu ici, que ce n'est pas l'usine qui ferait la douane. On est arrivés devant le hangar, il y avait déjà un autre camion de TIRON qui était là devant nous. Alors on a discuté avec un chef qui était là, il a dit qu'il fallait débâcher d'un côté, enlever les planches et les ridelles, il a regardé si le fond du camion était parfaitement plat,

parce que dans ce cas-là il pourrait avec le fenwick mettre les deux palettes en ne chargeant que d'un côté ; c'est-à-dire on place une première palette et le fenwick pousse la première palette pour placer la seconde. Mais pour ça il faut que le fond soit parfaitement plat. Alors que l'autre routier qui avait un semi à deux niveaux, qui n'était pas parfaitement plat au fond, il a été obligé de débâcher des deux côtés, ça a fait une demi-heure de plus. Là le gars, il met son bleu, ses gants, et puis il grimpe là-dessus, sur les planches plus ou moins branlantes, il pousse la bâche en haut. Mettons qu'il pleuve, tout ça, qu'une des planches qui sont pourries... (c'est des planches de rebut) glissent et puis pof ! le mec il se fout la gueule en l'air.

comment s'y
prendre avec
les gars pour
activer le
chargement

D'autant plus que, bon, il fallait presser quoi, le carriste était d'accord. D'abord quand on entre comme ça, les mecs ils plaisantent "ah vous êtes là jusqu'à demain les gars oh ! là là ! Vous ne vous rendez pas compte !", il nous a fait le coup pendant 5 minutes. Alors il faut prendre ça à la blague - c'est vrai il faut savoir le truc - sinon on croirait qu'il parle sérieux le gars. Si on commence à gueuler on est sûr de rester oui ! Alors il a plaisanté, il a dit "t'es un demi-Belge toi, tu es un Flamand" tout ça, enfin bon ils ont échangé quelques gauloiseries, ils se sont bien entendus, puis le carriste a décidé de charger comme ça, c'était un carriste compétent, il a fait ça en deux coups de cuiller à pot, enfin vraiment très vite.

Pour faire avancer le chargement les routiers ne donnent pas la pièce, ils sont entre ouvriers, éventuellement on s'arrange dans des coups comme celui du péage : on partage des bénéfices quand il y a une combine, mais on ne donne pas la pièce. Sauf - ça existe parfois aux frontières - dans certains pays mais c'est différent, on s'adresse là à quelqu'un d'autre finalement, à un bureaucrate vénal quoi. Mais dans les usines non on ne donne pas la pièce. Il ne faut pas le faire d'ailleurs, je n'ai jamais entendu dire que ça se faisait.