

Ce qui se faisait à Marseille autrefois : ils "achetaient" des "ripeurs," des mecs qui trainaient comme ça pour décharger. Mais c'est dans la mesure où l'entreprise n'a pas de personnel de manutention, c'est dans le cas de marchandise en vrac qui n'est pas palettisée. L'entreprise met à côté du camion des palettes et il faut empiler la marchandise sur la palette. Alors là forcément c'est long. A Marseille on embauche des "ripeurs," mais il me semble que ça se passe de moins en moins ce truc-là. De plus en plus c'est palettisé, puis c'est prévu par les entreprises, il y a des convoyeurs. Donc là c'était chargé par palettes, il n'y avait pas de problème, ça a été vite. Quand même le débâchage a bien pris une demi-heure (débâchage-rebâchage), même d'un seul côté. Evidemment s'il avait fallu rouler la toile, alors là c'est un "bordel", et en plus c'est vachement dangereux, parce que les arceaux sont raidis par des barres amovibles qui ne tiennent pas dans leur logement et s'il pleut alors là c'est sûr que c'est casse-gueule. En plus c'est énormément lourd une bâche comme ça. Là simplement on ouvrait la bâche, on baissait les ridelles, et avec une planche on poussait la bâche en haut. Puis alors pour rebâcher il s'est fait aider par le cariste qui était sympa, il le montait sur le fenwick pour qu'il tire la bâche. On s'est arrêtés à l'usine à la sortie, et contrairement à ce qu'on nous avait dit, tous les papiers étaient prêts pour la douane.

la course pour le  
dédouanement

Mais il fallait descendre à Valenciennes, c'est ce qu'on a fait aussitôt après, parce que là le problème c'était maintenant (c'est toujours pareil) de repasser la douane assez vite (ne pas se faire coincer). L'objectif c'était de la passer de toute façon avant 17 h, c'était sa hantise. Quand il a vu que ça tournait bien au niveau du chargement par palettes : "Est-ce qu'ils ne vont pas m'emmerder pour les papiers les bureaucrates ?" parce qu'il y a trois catégories dans son travail : il y a les routiers, il y a les bureaucrates (les mecs qui font les papiers et qui sont des emmerdeurs finis) et puis il y a les ouvriers d'usine "et dans les pays comme la Belgique, ils posent le manche à 3 h. parce que c'est la fermeture à 4 h. et puis va te faire foutre ! tu attendras jusqu'à demain !" Mais les bureaucrates c'est la hantise ! Pourtant là

les bureaucrates ont fait vite : 2 minutes, on avait les papiers de douane, on est repartis. Il fallait foncer pour être au plus tard à Valenciennes à 17 h. Et on a foncé sur l'autoroute A 41. La douane, ça s'est passé en 5 minutes, c'est-à-dire il y avait simplement les papiers qu'avait faits l'entreprise à faire viser, c'était un passage de douane, c'était pas un dédouanement. Mais il a fallu aller ensuite au centre routier de Valenciennes pour dédouaner le chargement. Alors là il y a eu en plus un os : on a rencontré sur le parking de douane un autre mec de TIRON qui devait nous guider vers le centre routier, parce que Georges B. ne se souvenait plus (il l'avait pris par un autre accès, venant du Sud, là on venait du Nord), il a hésité un moment : Valenciennes Ouest, Valenciennes-Sud, et puis il a pris Sud alors qu'il aurait dû prendre Ouest. Et on a vu, alors qu'on dépassait l'embranchement à côté d'un parking d'autoroute, on a vu le mec de TIRON sur un pont, qui s'arrêtait, il nous faisait signe qu'on s'était gourrés. Alors là il s'est arrêté pile sur la bande d'arrêt d'urgence, mais on était embarqués sur l'autoroute. Alors il a été jusqu'à la sortie du parking, on a pris tout le parking en marche arrière (en sens interdit en fait) on a fait demi-tour sur le parking, on a repris l'embranchement pour aller au centre routier. Au centre routier, il y avait des tas de camions qui étaient là, il a déposé les papiers de douane. Dans ce centre routier, il y a une cafeteria, un restaurant, des lavabos bien équipés avec des salles de douches, et des chambres pour les routiers de passage. Il était 17 h. on y a été faire une toilette rapide, on s'est rasés, on a pris une bière ; il est allé rechercher les papiers de douane, et puis alors là comme l'alternateur continuait "à déconner", il a décidé de passer chez V, un grand garage spécialisé dans la réparation des P.L.

panne  
d'alternateur

Ce garage, qui est juste à côté du centre routier, a bonne réputation parce que les ouvriers n'y arrêtent pas le travail pile à 17 h 30, il y a en effet une équipe de nuit qui effectue les réparations urgentes. On a donc emmené le camion au garage, le chef d'atelier l'a examiné aussitôt et déclaré qu'il fallait changer l'alternateur, changement que l'atelier pouvait faire immédiatement.

Cependant Georges B. avait besoin pour faire faire cette réparation de l'accord de son dépôt. Il a donc téléphoné à A. et obtenu rapidement l'accord du chef de dépôt.

où l'on apprend  
la suite du  
programme

Par la même occasion, il a appris la suite du programme : il fallait aller près de Provins prendre un chargement de sucre en sacs (24 T) et le livrer à un grossiste de Marseille. Mais tout ce qu'il a pu obtenir comme indication sur ce chargement fut : "c'est à E. (petite localité inconnue) près de Provins"...

La réparation a été effectuée assez rapidement et pendant qu'on attendait on a discuté avec d'autres routiers qui faisaient réparer leur camion, notamment avec un jeune qui "n'avait pas touché terre depuis 3 semaines" (payé au chiffre d'affaire il faisait le triangle Hollande - Italie - Portugal en continu).

ennuis de  
direction

On a repris le camion vers 18 h 15, il a remis un disque dans le "mouchard" (il avait oublié d'en mettre un nouveau lorsqu'on était chez VOL en Belgique et là encore il allait oublier le disque sans une remarque que je lui ai faite). On est aussitôt repartis sur l'autoroute A1 en direction de Paris. L'alternateur chargeait bien, mais au bout de quelque temps, B. constate que la direction devient dure. Il commence alors à s'inquiéter. D'après lui cela vient d'un défaut dans la pompe à huile qui assiste la direction, ce qui est assez grave, car si l'assistance cesse, cela équivaut à un blocage. Mais c'était pas le moment de retourner dans un garage, il fallait essayer de livrer au plus vite à D. Il a décidé qu'il verrait ça au prochain dépôt TIRON.

un dîner-télé

Alors là, on a mangé à Péronne, dans un routier Borel qui fait un repas routier. Alors le coup classique, c'est ce qu'il m'a expliqué, qu'il fait pratiquement dans tous les Borel, c'est : deux bières dont une dans la poche, ni vu ni connu. C'est la reprise individuelle "puisque'ils se font du fric sur le dos des routiers, hop !" Il a commencé à discuter, mais pas trop parce que là il y avait la télé. Dans le restaurant certains chauffeurs voulaient avoir le résultat du loto, d'autres voulaient voir les cuisses de Sylvie Vartan, et puis on a eu

une autre chaîne, il y avait des extraits de films, notamment du "Convoy". Alors là les réactions des mecs ! il y a un extrait où on voit deux routiers avec deux gros semi, coincer une voiture de flics, et ils font bim, boum boum ! jusqu'à ce que la voiture de flics soit en mille morceaux. Ah ! les mecs bichaient, ils bichaient ! Ils disaient "on devrait faire ça avec ces sales cons !" "On devrait leur faire ça". Ca c'était pas triste hein ! il fallait voir les mecs ! Il y a des gars qui nous ont dit qu'ils avaient vu le film et que ça c'était un film vachement bath, et que les Américains ils se laissaient pas emmerder comme nous, que eux ils s'emmerdaient pas, que les routiers Ricains c'est autre chose hein !

Alors là on est repartis, on est repartis sur A1 et il ne savait pas trop quelle route prendre pour aller à D. Alors j'ai regardé la carte pour lui, on a discuté, on a décidé de sortir de l'A1 et on est arrivés à D. par le plateau. Moi je connaissais le coin, je lui ai dit de passer par la rue qui descend au centre ville, par le pont, emprunté autrefois par tous les camions. Seulement quand on est arrivés : bec dans l'eau ! interdit ! Il y avait une grande déviation qui contournait par le Nord. Mais on s'est gourrés parce qu'il y avait des "itinéraires poids lourds" et "interdit poids lourds". On s'est retrouvés sur les quais et obligés de remonter. On a du refaire un tour au carrefour, redescendre, on s'est retrouvés, on a passé la rivière, on s'est arrêtés sur un bas-côté (même pas un parking, un bas-côté). Il y avait un centre commercial en face, il y avait "zone industrielle-Nord, zone industrielle-Est", mais usine PAT que dalle ! Alors là il m'a dit "tu n'as qu'à rentrer chez toi", car je lui avais dit que de Creil à Paris c'était pas long. Ce que je n'avais pas vu c'est que j'étais à 2 kms de la gare, mais j'ai trouvé un automobiliste qui m'a convoyé en stop jusqu'à la gare, et puis lui il a passé la nuit là. Mais alors les camions qui passaient faisaient vibrer toute la cabine. Alors là il a décidé que tant pis, il en avait plein le cul, qu'il n'allait pas encore errer dans ce bled en pleine nuit, sans personne pour le renseigner, qu'il se posait là, puis il verrait bien le lendemain matin. Il voulait charger le plus tôt possible, seulement il ne savait pas à quelle heure ouvraient les usines, et il semble bien que s'il l'avait su il aurait pu gagner du temps.

les joies des  
itinéraires P.L.

Répartition des temps sur les 24 heures de ce MERCREDI :

- conduite	12 h 00	) amplitude	
- manutention, entretien, formalités	2 h 30	) journée de travail	
- attentes	<u>1 h 45</u>	) = 21 h 45	
	TOTAL	16 h 15	
- repos - repas	2 h 15		
- sommeil	5 h 50		<u>en cabine</u>

Kilométrage parcouru : environ 810 kms.

JEUDI

3ème usine  
déchargement  
chez PAT.

Moi je suis revenu le lendemain matin vers 7 h 30 à D..., on s'était donné rendez-vous au poste à l'entrée de l'usine PAT parce que je n'étais pas sûr qu'on me laisserait entrer à l'endroit où il chargeait. En fait je suis arrivé à 7 h 30, les portiers m'ont dit qu'il était passé, qu'il n'était pas ressorti, mais ils n'ont pas voulu rechercher où il était. Alors j'ai attendu devant le poste de garde pendant une heure et demie. Qu'est-ce que c'est policier ces usines ! ils notent tout, les mecs qui rentrent, les numéros, les noms !

Pour sa part Georges B. s'est levé à 7 h, a quitté l'endroit où il s'était garé la veille et a trouvé, après avoir tourné un petit peu, un piéton qui l'a renseigné. Il est entré dans l'usine, et alors là il a perdu du temps... parce qu'il a été mal guidé dans l'usine.

L'usine est immense, ils l'ont mal guidé, les trois camions qui le suivaient sont passés devant lui (3 camions chargés). En plus les chauffeurs connaissaient la maison, ils ont posé le camion au poste de déchargement et ils sont allés faire les papiers après. Lui on lui avait dit de faire les papiers d'abord. Donc il a eu trois camions devant lui et il a perdu du temps à faire les papiers. Au bout d'un moment, il a vu qu'il fallait qu'il attende, ensuite il a débâché sur le côté, parce qu'ils avaient des palettes très longues, ils ont pu décharger deux

palettes d'un seul coup. Là aussi le déchargement en temps de cariste c'est une demi-heure. Seulement il est resté de 7 h 30 jusqu'à 10 h 15 dans l'usine. En plus ils ne savaient pas où stocker la soude, ils n'avaient pas d'emplacement, ils ont d'abord cherché un emplacement pour stocker. Et puis il y a eu des pertes de temps pour les papiers, parce que les employés de chez PAT. n'ont pas voulu signer le bon (je crois que c'était l'A.I.), ils ont mis le tampon de l'usine, mais ils n'ont pas voulu signer. Or la signature est obligatoire. Alors ils l'ont renvoyé en disant "si vous n'êtes pas content allez voir le chef qui arrive à 9 h"; il a attendu mais le chef ne venait pas, il a laissé tomber. Sinon il risquait encore de perdre du temps.

ravitaillement  
dans un dépôt

Alors on est partis de D, on est repassés par la même route et on a pris l'autoroute A1 en direction de Paris et on s'est arrêtés au dépôt de TIRON à G. à 11 heures. Il a d'abord fait le plein de gaz oil et rempli quelques papiers. Puis il s'est occupé de nettoyer le camion.

balayage de  
la soude  
caustique

Il y avait un peu de soude caustique qui était tombée sur le plancher du camion, il s'est dit qu'il fallait peut-être nettoyer, et il en a discuté avec d'autres, il pensait nettoyer ça au jet, et les mecs lui ont dit "fais pas le con - nous on a déjà été charger du sucre, si le plancher de ton semi est mouillé ils ne voudront pas te charger, ils vont t'obliger d'attendre le lendemain matin". Alors il a décidé qu'il nettoierait ça au balai. Ça ne lui plaisait pas parce qu'il dit "s'il y a de la poussière de soude, on va en prendre plein la gueule". Alors il s'est accroché un mouchoir sur le nez, il a pris un balai et puis il a balayé, il n'y en avait pas beaucoup de soude et puis en fait elle était peu poudreuse, elle était plutôt granuleuse.

vérification  
de la direction

Puis il a essayé de faire vérifier la direction, mais le chef d'atelier n'était pas là, il a perdu du temps à courir après le chef d'atelier qui était parti chercher des pièces de rechange ; pendant ce temps-là lui il est allé faire sa toilette (dans un sanitaire absolument dégueulasse). Il a vérifié lui-même les niveaux, et on a réussi juste

avant midi à voir le chef d'atelier qui a bien voulu 'mettre en l'air' la cabine comme ils disent, c'est-à-dire la basculer pour regarder dedans, et qui a conclu que c'était pas merveilleux mais que ça pouvait encore aller. Il a fait une inspection rapide, mais pas une réparation.

les risques  
du métier

Là on a rencontré un de ses collègues, il avait le bras bandé, il nous a expliqué ce qui s'était passé : il est tombé en panne du côté de Beaune sur l'autoroute, c'est-à-dire la nuit de lundi, je ne sais pas ce qu'il y avait, une baisse de pression, le manomètre d'huile, enfin il ne pouvait plus rouler. Alors il s'est arrêté pour vérifier, il a basculé la cabine, il a ouvert le robinet de purge, il a attendu que la vapeur s'écoule et à ce moment-là il a voulu ouvrir et malgré ça, un jet de vapeur d'huile est arrivé, s'est glissé dans la manche du bleu et ça s'est collé sur la peau. Alors il a réussi quand même à ramener le camion au dépôt. Là ils l'ont envoyé à l'hôpital, il s'est fait faire des piqûres il s'est fait panser, et on lui a proposé de laisser, s'il voulait, de laisser le camion là et qu'un autre le remplace. Mais il a refusé parce qu'il a expliqué que si un autre foutait le camp avec son camion, il sait pas quand il le récupérerait. Toutefois cet attachement au camion ne tient pas à des motifs sentimentaux mais à des motifs très pratiques : comme les gars n'ont pas de connaissances approfondies en mécanique, le seul élément de fiabilité du camion c'est de garder toujours le même : on le reçoit neuf, on sait quelles révisions on a fait, on sait ce qui va et ce qui ne va pas sur le camion, on sait la périodicité moyenne des pannes, et à la limite il vaut mieux partir avec un camion dont on sait les défauts que de partir avec un camion neuf qu'on ne connaît pas. Et quand le camion aura tourné avec le remplaçant pendant une semaine, le remplaçant sera embringué dans un deuxième, un troisième voyage, on ne reverra pas le camion avant 4 semaines et on ne saura pas dans quel état il est. En plus, il y a le problème du pognon. Donc après avoir été pansé, il est remonté sur Calais, il a traversé là-bas, il s'est fait changer son pansement en Angleterre et il est revenu et on l'a rencontré à G, il redescendait vers le Sud.

essai de localisation du dernier point de chargement

Il achevait de nous raconter son histoire quand le chef d'atelier est venu avertir Georges B. qu'il avait examiné la direction et que selon lui, c'était pas grave, ça ne venait pas de la pompe, il pouvait donc repartir. Alors B. a cherché à se renseigner auprès des chauffeurs qui étaient là, sur la localisation de cette sucrerie où nous devions charger, car on n'avait pas pu repérer le bled de E. sur les cartes (grandes routes) qu'il possédait. Les collègues lui ont dit : "écoute, c'est simple, tu prends après Paris, la RN 19, tu vas jusqu'à M et 10 kms à peu près après M., tu as une petite route sur la droite, là "E" c'est indiqué". Munis de ces renseignements, on est repartis en direction de Paris par l'autoroute du Nord. On a traversé le boulevard périphérique au pas de charge. Comme un bon automobiliste parisien, Georges B. roulait fond la caisse, file de droite ou file de gauche selon les trous qu'il y avait dans la circulation ! Il craignait en effet les encombrements et voulait absolument dépasser Paris avant de déjeuner. On ne s'est donc arrêtés qu'à Maisons-Alfort (après 13 h), au premier routier qu'on a aperçu, car on commençait à avoir faim (on était debout depuis 6 h du matin !)

Logiquement, il n'aurait pas dû s'arrêter parce que ne connaissant pas les conditions dans lesquelles se fera le prochain chargement, il valait mieux y aller au plus tôt pour charger, mais il dit "comme c'est tout le temps comme ça, on boufferait jamais, on dormirait jamais". Alors on a bouffé assez rapidement dans un restaurant qui n'était pas un routier. Il y avait un ou deux camions arrêtés là, il a dit "il y a un restaurant en face, c'est peut-être un routier". On s'est arrêtés, en fait c'était assez dégueulasse, pas trop cher mais assez dégueulasse.

On a pris la N 19 vers M. On a regardé après M. et puis en fait c'était dans un petit bled, la pancarte était si bien placée que c'est seulement quand on a eu dépassé le croisement qu'on l'a vue. Alors là, il n'a pas molli, il a fait demi-tour, il a regardé devant et derrière, il y avait des bagnoles qui étaient assez loin, on a fait demi-tour et on est repartis au carrefour.

souvenirs de  
quelques  
incidents

Alors là on a pris une route qui était assez droite et vraiment il y avait beaucoup de camions, les croisements se faisaient juste, en plus des passages rétrécis, des ponts, on a pilé une ou deux fois. C'est là où il m'a expliqué que s'il avait vraiment à "piler" (il m'a fait une démonstration atténuée) je volais à travers le pare-brise, ce qui est sûr, avec les genoux à la hauteur du bas du pare-brise quand il pile, le passager s'envole à travers le pare-brise et atterrit sous les roues du camion ! Par ailleurs il n'aime pas ces petites routes transversales de la région parisienne ou du Nord, parce que la seule fois où il avait failli "se planter" c'était dans un cas comme ça. C'est des routes toutes droites, des routes secondaires mais toutes droites, puis tout d'un coup, il y a un virage... il m'a dit de nuit comme ça, qu'il avait un chargement à faire, et il "bourrait", la route était toute droite, puis arrivé le virage... alors il a freiné, il a freiné, puis quand il a vu que de toute façon il ne le prendrait pas, il a cessé de freiner. Alors il a dit "le paysan, je lui ai labouré son champ de betteraves ! J'ai pas trainé hein, j'ai fait demi-tour là, je lui ai enlevé un demi-hectare allez hop ! je suis reparti !". Il m'a expliqué qu'il valait mieux dans ce cas-là ne pas freiner (quand on pouvait, là la route était pratiquement de niveau avec les champs). Il m'a dit "je freinais un peu plus, le semi se renversait", c'est la seule fois où il est sorti de route. Il m'a expliqué aussi qu'il lui est arrivé plusieurs fois sur des routes étroites de casser le rétro, deux camions comme ça qui se croisent sur un chemin étroit, c'est arrivé une ou deux fois, les rétroviseurs se sont cognés et il a eu juste le temps de tourner la tête pour ne pas recevoir les éclats du rétro dans la figure.

4ème et dernière  
usine : la  
sucrierie

En arrivant à E, on s'est guidés comme ça, d'après le paysage : on a vu qu'au delà du pont il y avait des grands silos, on y est allés. Une employée nous a tarés à l'entrée de l'usine et nous a indiqué où aller ; mais quand on est arrivés on s'est aperçu qu'il y avait pas mal de camions qui étaient là. En fait on est arrivés là-bas à 15 h et on est repartis à 20 h, alors que le chargement proprement dit a pris 40 minutes.

C'est un grand silo de sucre ; à côté il y a une raffinerie et un silo de blé ; le silo est le long du chemin de halage, et en même temps que les camions ils chargeaient une péniche. Seulement contrairement à d'autres silos et d'autres usines qui ont des convoyeurs qui passent au-dessus du quai ou des buses pour charger en vrac directement dans la péniche, là ils étaient obligés de charger un camion (un 38 tonnes) de sacs, de lui faire faire le tour de l'usine, c'est-à-dire 400 mètres et d'aller sur le quai, et là avec des ripeurs, de le mettre dans la péniche. Quand on est arrivés, il y avait 20 tonnes de chargées, comme la péniche fait 250 tonnes, il y avait encore donc 230 tonnes à charger, c'est-à-dire pratiquement 10 tours de camion. Alors quand on a su ça, on a vu l'affaire mal engagée : est-ce qu'on passera ce soir ?

En fait ce qu'ils ont fait, ils entrecoupaient les chargements des camions à destination des différentes régions, de chargements du camion qui faisait ce court trajet pour contourner le silo et aller sur le chemin de halage charger la péniche. Donc il y avait trois camions devant nous et puis les tours de ce camion qui faisait ce transbordement, plus de temps en temps des camions à citerne qui chargeaient le sucre en vrac (ça ne prenait pas longtemps, mais enfin il fallait les faire passer) C'est assez impressionnant un silo, 200 mètres de long, 40 mètres de haut, hémisphérique : à l'origine tout ça était rempli de sucre. Il y a des rails au milieu et une machine élévatrice avec des godets qui monte le sucre jusqu'à une buse où il est aspiré, conduit par des tuyaux qui arrivent et qui redescendent jusqu'à l'endroit où ils sont empaquetés.

du sucre,  
encore du sucre

La machine est réglée : 50 ou 100 kgs, un mec prend le sac, l'amène sous la buse, quand il touche avec le haut de la buse, les mâchoires se referment sur le sac, 100 kgs se déversent, il retombe, il est passé à une nénette à côté qui le tient écarté pour bien coudre le haut du sac, il glisse sur un plan incliné, il tombe sur un convoyeur, le convoyeur est avancé dans l'intérieur du camion, le cul à quai, et au bout de ce convoyeur qui est à hauteur d'à peu près 1 m 50, il y a deux "portos" qui sont là, qui se coltinent les sacs de 50-100 kgs, ils font deux pas avec, et ils glissent sur le côté. Et les mecs ils font ça à raison de - je dis pas 8 h par jour - mais peut-être 8 h... plus le temps entre deux camions, enfin mettons 6 h par jour...

et pas mal de  
sueur...

Il est allé présenter les papiers, parce que cette usine finalement charge en continu de 5 h du matin jusqu'à 9 h du soir, je pense qu'il y a plusieurs équipes, en fait elle charge avec 4 personnes : le gars qui ensache, la nénette qui coud les sacs, et les deux manutentionnaires qui portent les sacs du bout du convoyeur dans le camion, plus un contremaître qui est là dans une cabine vitrée, qui surveille. En fait avec 5 personnes ils font le chargement.

Le convoyeur s'avance à l'intérieur du semi-remorque, il va jusqu'au fond, et puis il recule au fur et à mesure. Les deux gars ont un bouton, ils le font reculer au fur et à mesure. Ils reçoivent les sacs sur la nuque (la machine est réglée à environ 1 m 40 - 1 m 50) et ils sont obligés de faire un ou deux pas avec et le glisser sur le côté, en calculant bien leur coup pour que les sacs s'entassent régulièrement. Il ne faut pas glander pour faire le truc ! Le convoyeur avance et les sacs arrivent rapidement et si on rate le sac, on le ramasse sur la gueule !

attente

Une fois les papiers faits avec le contremaître, on n'a jamais su jusqu'à quand ils chargeraient, s'ils nous chargeraient ou pas. Alors une chose s'est établie, c'est le tour entre les chauffeurs, les routiers, qui avaient à charger pour d'autres destinations. On a donc établi très simplement les tours : toi tu passes, toi tu es là, moi je suis donc le troisième ou le quatrième. Bon ce qu'on ne savait pas, c'est combien de rotations le camion qui chargeait la péniche ferait, ni non plus combien de citernes viendraient se faire charger, ce qui interrompt l'ensachage. Et on ne savait pas jusqu'à combien de temps ils videraient. Alors toute l'après-midi on a été dans l'incertitude. Savoir si ça serait fait ce soir ou pas.. et quand on repartirait ? Donc à ce moment-là le gros problème était arriverait-on à temps le vendredi pour décharger ce sucre à Marseille ? Quand les tours ont été établis, il y avait 3 camions devant nous, on a calculé le temps de chargement, on avait une heure et demie à glander. Alors Georges B. s'est occupé. De deux choses : trouver une combine pour avoir quelques

sacs de jute et d'autre part voir de plus près la nénette qui ensachait le sucre.

mariniers et  
routiers

Il y avait une petite porte qui ouvrait sur le chemin de halage et par là j'ai été chercher des bières car il faisait très chaud. Il y avait sur le quai des mariniers qui étaient en attente de chargement et j'ai discuté avec eux. Puis Georges B. est arrivé et du coup on a engagé une conversation sérieuse.

Il y avait deux péniches appartenant à deux jeunes couples (l'une des péniches s'appelait "je fais causer"). Tout de suite il s'est fait une espèce d'enquête réciproque sur les conditions de vie, de travail, sur le mode de vie etc... mariniers-routiers. Tout ça ça s'est fait dans la rigolade, parce que le patron du "je fais causer", c'était un joyeux drille aussi, un tatoué, un gars qui ne sait ni lire ni écrire, qui est né sur une péniche tirée par les chevaux, sur le canal du Centre (d'ailleurs la plupart des mariniers, artisans du moins, sont mariniers de père en fils). Le patron du "je fais causer" c'est un gars qui prend la vie à la rigolade; bien qu'il ait eu du mal à passer son brevet de marinier parce qu'il ne savait ni lire ni écrire, et qu'il ait eu pas mal d'ennuis (il a eu des péniches pourries qui ont coulé).

Alors la discussion avec B. ça a été d'abord "ben dites donc comment vous faites quand vous voulez troncher une autre nénette, vous avez toujours la femme là ! Remarque hein, pour qu'elle se fasse sauter aussi ça doit être difficile hein, vous ne les lâchez pas finalement, ah ! c'est pas comme nous !". Et puis "qu'est-ce que vous faites comme ça, vous vous arrêtez comment, n'importe où ? Vous devez vous emmerder ! Quand vous êtes loin de tout, qu'est-ce que vous faites ?" Le marinier expliquait que pour aller à Amsterdam livrer du sucre il leur fallait 9 jours, surtout maintenant, parce que les journées sont plus courtes et qu'ils ne peuvent pas naviguer de nuit. Alors 8 jours en été, 9 jours en automne. Alors il dit "mais qu'est-ce que vous faites là de ces longues soirées, tout ça ?" Alors l'autre il dit "oh, t'en fais pas, on s'occupe" "Alors qu'est-ce que vous faites ?" "on fait des mêmes !". On a été

sur la péniche boire un coup. Georges B. était pas fier sur le bord, il ne sait pas nager et il avait peur de tomber, il leur demandait : "et les petits là qu'est-ce que vous en faites ? vous en perdez souvent des petits ?" "non, non, il n'y a pas de problème". Et le marinier de reprendre "de toute façon j'ai ce qu'il faut là pour en refaire !".

Même de rien on a discuté sérieusement, il y a un réel problème pour les mariniers, on s'en est aperçu, c'est les gosses justement, parce qu'à 6 ans il faut qu'ils aillent à l'école, et les écoles ils en ont plusieurs dans la France à St Mammes, à Bourgoin et je ne sais où, mais aux vacances il faut qu'ils les reprennent où qu'ils soient, qu'ils soient à Rotterdam ou à Anvers, il faut qu'ils fassent revenir le même chez eux, sinon ils sont placés automatiquement à l'Assistance Publique et on leur retire les Allocations, et ils sont mis sous tutelle par les Allocations. Alors j'aime autant dire que les femmes de mariniers, les assistantes sociales des Allocations, elles les ont pas tellement à la bonne !

B. s'étonnait qu'ils soient là depuis 37 - 45 jours (c'était le cas actuel, 37 - 45 jours d'attente pour le tour). Il ne comprenait pas B., lui routier, que les gars attendent le chargement, qu'il y ait un tour de rôle qui égalise les conditions, les chances de chargement dans la profession. Par ailleurs 37 - 45 jours sur place, "comment tu croûtes ?" il leur disait. D'autant plus que l'artisan marinier a beaucoup de frais, des frais fixes comme l'assurance (même pas tous risques : un million cinq d'assurance) le fuel, etc... Ces mariniers venaient de faire réparer ce qu'ils appellent la marquise, c'est-à-dire le toit de la cabine : 1 million 5. Et un régime d'assurance (allocations, Sécurité Sociale, retraite) qui revient cher en cotisations pour les artisans parce que c'est une profession où le nombre des actifs diminue. On est arrivés à la conclusion qu'ils se faisaient - si on compte que la femme travaille autant que l'homme - un salaire (correspondant au bénéfice net de l'exploitation) de 100.000 frs chacun par mois, c'est-à-dire 200.000 frs par mois pour faire vivre la famille, retirés les frais. Mais les mecs disaient finalement "nous on est libres, si je ne veux pas

aller à Amsterdam, comme ils me proposent, j'attends un autre tour, je fais ce que je veux. Si je veux passer par là, je passe par là".

Alors ils ont essayé d'évaluer ce que coûtait un transport par péniche par rapport à un transport par camion. Ils se sont aperçu que finalement, d'abord c'était mal payé et que c'était finalement équivalent. Une péniche ça fait 250 tonnes, soit 10 camions, et finalement en temps c'est la même chose : 10 rotations de camion et un voyage E/Amsterdam en péniche ça revient au même, et que l'un dans l'autre ils se font "entuber". Il s'est amorcé une discussion sur la concurrence dans laquelle on met les différents modes de transport pour finalement "baiser la gueule aux gens qui travaillent là-dedans". C'était assez intéressant comme discussion, bien sûr assortie de toutes sortes de gauloiseries.

Fin du chargement

Enfin on a été chargés et on est repartis. Il y a eu un petit incident à la sortie : on avait été tarés à l'entrée, ils ont chargé les sacs, lui les a comptés, mais le camion étant chargé c'est difficile de compter les sacs, et quand on est repartis il n'y avait plus personne à la bascule, donc il avait peur de s'être fait "baiser" de un ou deux sacs ou même plus, ce qu'à l'arrivée à Marseille ils ne manqueraient pas de lui mettre sur le dos.

Avant de partir il est allé voir s'il ne pourrait pas récupérer quelques sacs de jute usagés qu'il avait repérés et qui étaient jetés en vrac près du poste de chargement. Bien qu'usagés, c'était des sacs qui pouvaient lui être utiles pour la récolte du tilleul ou pour stocker des pommes de terre ou des trucs de ce genre... Les gars lui ont dit qu'il pouvait en prendre quelques uns s'il voulait. Il a fait un choix et a mis les sacs dans la cabine. Il m'a expliqué que c'était une sorte d'avantage en nature dans la profession, et une compensation,

et aussi une espèce de vengeance : "il y en a tellement qui se font du pognon que si on ne se défend pas comme ça pour arrondir son beefsteack, quoi! finalement on est baisé". Puis on a refermé la bâche (le débâchage se faisait par l'arrière), ça a été assez court. Il a refait sa feuille de route, il a remis un disque et on est allé bouffer dans le seul restaurant du coin, le restaurant de "l'Avenir", que les routiers qui étaient là en attente nous ont conseillé.

L'"Avenir" ...  
radieux ?

On a bouffé avec deux routiers qui chargeaient eux aussi à la sucrerie : un gars qui avait 50-55 ans (il se fait 296.000 frs nets, il est de la région de Montauban) et un autre qui a environ 35 ans qui est de la région de Marseille, qui se fait en "national" 400.000 nets. Et lui disait finalement qu'il était largement aussi bien payé que B. (qui se fait un peu plus), pour la raison que lui il faisait strictement lundi-vendredi. Il travaillait dans une petite boîte qui a une dizaine de camions.

"pour dépoter  
vendredi, c'est  
rapé"

B. a commencé la discussion par ses gauloiseries habituelles. Puis la discussion s'est emmanchée sur les conditions de travail. Ces gars ont l'habitude de faire ce chargement de sucre et celui de Marseille connaît aussi le commerçant de Marseille qui réceptionne le sucre. Alors ils ont discuté des chances qu'il avait de se faire vider la cargaison le vendredi à Marseille. On lui a dit "si tu n'arrives pas vendredi midi, c'est rapé. Il est même probable que ces branleurs de chez X., cons comme ils sont te déchargeront à coup sûr samedi matin". Alors au cours du repas, ça s'est avéré qu'il ne se ferait pas vider le vendredi après-midi, que ce n'était pas la peine qu'il bourre sur la route, parce qu'ils ne le videraient pas. L'autre qui avait une longue expérience du truc lui a dit "comme ils sont, c'est sûr, tu vides samedi ou même des fois lundi, j'ai vu des cas où j'ai vidé que le mardi même, alors avec eux...". Alors à partir de là, bon on a eu du temps, il a considéré que c'était rapé, que c'était plus la peine de tirer, de toute façon ça aurait été très juste.

L'observateur  
scientifique  
démasqué.

Alors il s'est emmanché une grande discussion sur les conditions de travail, sur les salaires, tout ça. C'est là où je me suis fait "démasquer", il est vrai que B. a un peu poussé à la roue, il a laissé entendre que j'étais pas un routier, enfin les autres ont dit "ben de toute façon on le savait déjà". Alors il leur a dit qui j'étais (à sa façon et j'ai pas jugé utile de tellement revenir là-dessus). Du coup les mecs en ont profité pour déballer ce qu'ils avaient sur la patate.

les disparités  
de salaires

Ils ont dit "il y a des petites boites pourries et il y a des grandes boites qui sont tout aussi pourries, il y a aussi des niveaux de salaires qui sont très différents, et notamment dans le Sud-Ouest, dans la région de Montauban, (à partir de Montpellier ça commence à dégringoler) Marseille, Lyon, Paris et le Nord ça va encore, mais tout le reste..... Strasbourg, la région de l'Alsace, le Nord, la région parisienne, l'axe rhodanien jusqu'à Marseille, ça va, mais tout le reste ça paye pas".

la retraite  
comme à la  
S.N.C.F.

Le plus âgé vraiment le problème pour lui, c'est l'âge de la retraite : "Pourquoi 65 ans chez nous, alors que c'est 50 ans à la SNCF ?" "Pourquoi à partir d'un certain âge on te fait passer des visites tous les ans pour le permis de conduire et qu'en fait, si on le fait passer tous les ans, c'est qu'on suppose qu'à partir d'un certain âge, les mecs risquent de ne plus être aptes à conduire !". Or la législation du travail les considère comme aptes jusqu'à 65 ans, c'est tout à fait anormal. En fait c'est un mec qui est en fin de carrière, qui ne se fait pas une paye terrible et puis il nous l'a dit il en avait ras le bol. Il n'a pas dit son âge, je ne sais pas quel âge il avait en plus parce que moi j'ai rencontré beaucoup de gars comme B., lui il a 35 ans, on lui en aurait donné 45 avec le bide qu'il se paye. Le gars là moi je lui aurais bien donné 55-60, en fait je pense qu'il en avait 50. Il avait mis l'accent là-dessus, les autres ont appuyé, mais enfin pour lui on sentait vraiment que c'était le problème : pouvoir décrocher de ce "putain de métier" avec la retraite.

L'autre, le Marseillais, estimait qu'il avait réussi dans l'entreprise où il travaillait, avec un salaire de 400.000, en faisant du national, en général deux rotations par semaine du genre Paris-Marseille, il était toujours le vendredi soir chez lui, et que finalement les 50.000 balles de plus que se faisait B. il les voulait pas. Ensuite ils ont discuté. La discussion a commencé à s'échauffer, les mecs du restaurant nous ont foutu dehors à 22 h 30 parce qu'ils en avaient ras le bol de nous voir trainer là. Les deux chauffeurs m'ont pris pour un envoyé du Ministère, alors ils ont préparé une espèce de cahier de revendications : "donc la retraite à 50 ans ! et puis il n'y a pas de problème, on nous limite à 80 à l'heure, 80 on les fera mais 8 heures par jour et c'est tout". "8 heures par jour, on n'en a rien à foutre, tant pis, on sera payés comme des ouvriers, mais on fera nos 8 heures". C'était le thème : "le routier se fait du pognon, mais il se fait du pognon en se faisant drôlement "chier", en faisant vachement d'heures, et en prenant vachement de risques. Et on est prêts à retourner au statut normal d'ouvrier, avec un salaire normal d'ouvrier, mais à ce compte-là 8 heures par jour". Les gars disaient "9 h - 18 h, terminé ! on s'arrête, fini !" Je ne dis pas que ce soit ce que pensent tous les routiers, parce que justement on a vu à Valenciennes un jeune gars qui, tout en s'en plaignant, faisait le triangle sur Hollande-Italie-Portugal depuis deux mois, avec des camions pourris : seulement il était payé au chiffre, mais ça il nous l'a lâché au dernier moment le gars. Tous les routiers reconnaissent que les jeunes n'hésitent pas à "tirer" quand ils rentrent dans la profession. Seulement le problème c'est quand le gars a 35-40 ans, est marié, a des gosses, et une vie de famille. Ce genre de "connerie" plus question ! De toute façon ils savent bien qu'on fait ça quelques années puis c'est tout. Alors plutôt le statut d'ouvrier, en faisant la part des conditions de travail, c'est-à-dire avec des retraites à 50 ans, etc... Puis il y a eu des petites discussions, mais assez mineures sur les bahuts, les semis à 2 ou 3 essieux. Ils ont l'air tous d'accord que les semis à 3 essieux ça freine mieux que les semis à 2, et que finalement ça se manoeuvre aussi bien. Et sur les "moulins" aussi : "ils feraient mieux de faire des moulins puissants pour qu'on puisse grimper les côtes, mais bloqués à 100 km/heure, bridés quoi !"

cahier de  
doléances

ouvriers; rien  
de plus

les contraintes  
du transport :  
c'est toujours  
le chauffeur  
qui trinque

Ils sont vachement conscients que toutes les contraintes que l'entreprise leur renvoie sur le dos, ("je sais que tu te débrouilleras, tu pars avec un jour de retard, tu vas te débrouiller"), ils savent très bien, les gars, qu'ils sont obligés de prendre des risques sur la route. Même B., chauffeur réputé prudent, roule souvent à 100 sur l'autoroute ; tous les routiers ne le font pas toujours, mais ils savent très bien qu'il y a des fois où ils sont obligés de le faire. De toute façon la répression se fait au niveau de l'individu conducteur, pas du tout au niveau des conditions de travail créées par l'entreprise qui amènent le conducteur à se livrer à une conduite illicite sur la route, et ça c'est un truc qu'ils ressentent comme injuste : "le flic qui t'arrête pour excès de vitesse, pour ceci ou pour cela, il veut pas savoir si tu as 5 gosses, si l'entreprise t'a donné 2 jours pour faire un truc qu'on fait en 3, ton permis il te le sucre et l'amende tu l'as sur le dos". Alors B. m'a dit "moi je prends deux procès par an pour excès de vitesse, ça me coûte 60.000 balles, c'est la moyenne".

un mec en panne

De là donc on est partis à 22 h 30, après avoir discuté avec les gars, le repas a duré en fait 2 h 30 presque, c'est-à-dire qu'il y a eu une sacrée discussion et assez animée ! On est partis pour rejoindre l'autoroute A6 vers Auxerre. Là on a rencontré sur la route - une petite route secondaire - un mec en panne avec un tube Citroën. Alors là, B. s'est arrêté (d'après ce que j'ai compris il ne se serait pas arrêté pour un mec en bagnole). Alors le mec nous a expliqué qu'il travaillait dans une petite entreprise dont la camionnette était en panne, il avait loué un "tube", mais c'était un vieux tube, la jauge ne marchait pas, il y avait une fuite d'essence, et au bout de 20 kms il est tombé en panne sèche. Il a essayé en plus d'ouvrir la porte en marche, elle était fixée avec une charnière sur l'arrière et il a ramassé la porte dans la gueule : enfin bref il en avait ras le bol. Alors on l'a conduit au premier patelin avec une station d'essence ouverte. Il a refile 10 frs à B. (qui m'a expliqué que ça se faisait ça), il a commencé par refuser mais il l'a pris en définitive.

On a été prendre un dernier café au restaurant Borel à Auxerre, et puis on est allés se pieuter sur le parking où on a fait une nuit complète.

Répartition des temps sur les 24 heures de ce JEUDI :

- conduite	4 h 15	) amplitude de la
- manutention, entretien, formalités	3 h 15	) journée de travail
- attentes	<u>5 h 45</u>	) = 16 h 45
	TOTAL	13 h 15
- repos - repas	3 h 30	
- sommeil	7 h 15	<u>en cabine</u>

Kilométrage parcouru : environ 370 kms

VENDREDI

Mais toute la nuit il y a des mecs qui démarrent ou qui arrivent. Alors chaque fois on est réveillés par le bruit, parce qu'avant de démarrer on chauffe le moteur, puis même quand ils démarrent ou ils arrivent ça fait un sacré boucan. Moi j'étais réveillé, c'est normal, je ne suis pas habitué, mais lui qui a un bon sommeil, il m'a dit après qu'il avait été réveillé à chaque fois.

Alors le matin on a fait une toilette au Borel. On a rencontré un ancien de TIRON qui nous a expliqué que de toute façon, là où on allait décharger à Marseille, c'était vraiment des "cons", (ce qui confirmait la chose), et qu'il fallait surtout pas leur dire qu'on était pressés. "Tu arrives, tu dis plutôt : ça m'arrange de rester 2-3 jours ici ou moi ça m'arrangerait plutôt que vous me déchargiez que mardi, comme ça tu as une chance d'être dépoté samedi. Si tu leur dis que tu es pressé, à tous les coups ils vont te faire glander". Ce qu'il signalait aussi c'est qu'à la limite il s'en fout d'attendre 3 jours s'il sait qu'il a 3 jours : "s'ils me disent 3 jours, bon d'accord, je reviens le lundi matin ou le mardi matin, ou ils me disent une journée, ou ils me disent 8 heures, ils fixent un délai, je reviens, mais souvent tu sais pas, tu es obligé d'attendre, de glander, tu peux rien faire, tu es

bloqué sur le quai pour ne pas te faire chopper ton tour par les autres qui attendent, enfin tu vois..."

grandeur et  
décadence des  
"Borel"  
d'autoroutes

On a été au Borel. Alors là on m'a expliqué les causes de la grandeur et décadence des Borel d'autoroutes : quand il n'y a pas de camions arrêtés devant un Borel, il y a beaucoup moins de monde. En général ils font pour les routiers un menu spécial à 22 - 24 frs, correct avec une entrée, un plat garni, une bière, un fromage et un dessert, c'est pas absolument dégueulasse, c'est relativement copieux, bon ça va pour 22 frs, c'est pas cher étant donné les prix pratiqués dans les Borel d'autoroutes, mais s'ils le font c'est qu'ils ont besoin d'eux. Et il m'a expliqué que le restaurant là où on s'est arrêtés, avait complètement coulé avant, et que visiblement le gérant a une nouvelle politique. Il m'a dit "celui-là tu vois je ne lui pique pas une bouteille de bière, parce que celui-là quand il me voit il me paye l'apéro, c'est un jeune gars compétent, il nous a fait un menu, quand il me voit il me connaît, il blague avec moi, il me paye un pot. Et en un an il a remonté le Borel. Et il dit "avant il n'y avait plus personne, celui d'en face marchait, mais celui-là ne marchait pas", et en un an il a remonté le truc comme ça le gérant en laissant les routiers aller se raser, se débarbouiller dans les toilettes qui ne sont pas prévues pour ça. On permet aux routiers des trucs qu'on ne permettrait pas aux autres clients. Par exemple quand il est entré, près du bureau de tabac et journaux, il crie dans tout le Borel "ah ! le voilà ce voleur, cette crapule qui escroque le populo ! etc.. ils vendent que des cochonneries à un prix exorbitant !" et je ne sais trop quoi. L'autre s'est pas démonté, il dit "eh dites donc vous là-bas, qu'est-ce que vous avez dans les poches ?" Il rigolait, parce qu'il connaît la combine. Moralité: ils se mettent à la coule l'un et l'autre, et il n'y a pas de doute : s'il n'y a pas de camions devant un Borel il n'y a pas beaucoup d'autres clients. Le relais du Beaujolais à Mâcon-Sud où il n'y a pas de camions, eh bien il n'y a pas de clients. Le voyageur de commerce, il sait bien que sur un restaurant d'autoroute s'il n'y a pas de camions, c'est pas la peine de s'arrêter. Alors ils ont une espèce de politique comme ça avec les routiers.

dirigeants -  
dirigés

On est redescendus vers Lyon, donc ce matin à partir de 9 h 30. Alors là on a eu une sérieuse discussion parce que la veille il m'avait expliqué son salaire (il m'avait fait ça lui-même sur un papier), puis du coup il m'avait demandé combien je gagnais, alors il a trouvé que j'étais un drôle de ploutocrate ! On a eu une discussion sur les dirigeants et les dirigés, les bureaucrates et les ouvriers, ceux qui gagnent du pognon et ceux qui n'en gagnent pas. En partant du bas de l'échelle (les "portos" de la sucrerie), puis les ouvriers d'usine qui en contre-partie rentrent chez eux, "posent la lime à 6 h. et adieu Berthe! tu peux toujours attendre pour te faire décharger !", les bureaucrates de toutes sortes, des douanes, du dispatching, etc.. et puis les Cadres, les mecs qui ont du pognon etc.. et puis de dirigeants-dirigés, de là on est passés aux élections, la droite, la gauche et finalement c'est pareil parce qu'il n'y a qu'à voir les socialistes; "tès qu'ils sont élus ces mecs, ils se prennent pour des notables, ils ont ramassé les voix du populo et puis après ils se conduisent comme les autres". Lui il vote coco au premier tour, il vote socialo au second, mais vraiment il n'a pas la foi !

Il y a un thème qui lui tenait vachement à coeur, il m'a dit "ben tu vois toi tu n'as pas besoin de récupérer des vieux sacs comme moi moi tu comprends je suis obligé de me défendre comme ça, sinon on se fait baiser de partout". Je veux dire il a le sentiment qu'il est prolo, mais un prolo peu qualifié puisqu'en fait on fait ce métier-là quand on n'a pas de métier ; que l'avantage de ce métier, c'est de gagner plus de fric qu'un prolo ordinaire, mais que cela se paye en travaillant beaucoup plus qu'eux.

D'autre part il est, au hasard des voyages, des visites d'usines etc.. au courant d'un certain nombre de magouilles qui se font à grande échelle au niveau des entreprises... Les papiers douane, il sait bien que c'est bidon ce qu'on déclare en douane, ils mettent un chiffre : prix de la cargaison, mais c'est pas ça : "Alors tu comprends si moi

je récupère une dizaine de sacs (10.000 balles) combien eux ils se font au passage en douane ? Ils mettent sur le papier, c'est purement comptable c'est pour mettre quelque chose, c'est bidon". Il dit regarder pour avoir une idée de la valeur relative de différentes marchandises, mais il sait bien que ce n'est pas le prix réel (parce qu'il a le moyen en discutant avec les ouvriers, etc.. de savoir). Et finalement il y a deux catégories il y a quand même les prolos, c'est-à-dire ceux qui ont les mains dans la merde, les manuels, et puis les bureaucrates, .... du chef d'atelier, du contremaître jusqu'au Cadre, au PDG, et y compris les psychosociologues...

gestionnaires  
compétents,  
petits chefs  
et maffiosi

Mais on a aussi une légitimation des dirigeants qui est venue, in fine, à propos du PDG de TIRON et des gens du dispatching ; c'est-à-dire qu'à la limite il vaut mieux être dirigé par des Cadres ou des employés sortis de l'Ecole, d'une école spécialisée, compétents dans leur partie que d'être dirigé par des mecs sortis du rang, parce que les mecs sortis du rang, connaissant toutes les combines parce qu'ils les ont pratiquées, ne laissent aucune marge pour ceux qui sont en-dessous, et qu'en plus ils veulent prouver qu'ils ont bien mérité leur statut, donc ils font chier le monde, et en plus, connaissant aussi les combines, ils essaient de les appliquer à leur niveau, c'est-à-dire de rafler encore plus de gaz-oil, de roues de secours, etc.. Donc il opposait les dispatcheurs sortis du rang, les chefs de dépôt sortis du rang et les dispatcheurs sortis de l'école, et le PDG comme celui qu'ils ont actuellement, qui est un mec qui a dit "bon si l'ouvrier (le chauffeur en l'occurrence) est correctement payé, ces histoires de vol de gaz-oil, de roues de secours, ça sera terminé". Pour B, c'est un mec qui est pas con parce qu'en faisant confiance au chauffeur, il a fait diminuer tous ces trucs-là et il a permis d'imposer une certaine discipline aussi : "donnant-donnant". Il me dit "en plus il n'est pas con parce qu'ils y gagnent". Mais il dit: "tant qu'à faire, ce gars-là il vole pas son salaire tandis que les mecs avant ils le volaient". Au niveau des dispatcheurs c'est encore plus net.

Autre point  
de vue

Alors on a discuté fort longtemps sur ce thème-là, puis on s'est arrêtés à un café-route près de Tournus, là où il y a un trou dans les chiottes (ce qui permet aux routiers de voir quelques petites culottes...), et on est repartis en direction de Lyon. Là il ne savait pas trop où il allait s'arrêter.

Finalement il est sorti à Lyon-Nord, puis on est repassés au-dessus de l'autoroute, on est allés dans un coin où il connaissait un routier. Seulement pas de pot ! le routier avait changé de patron et on a assez mal déjeuné. A ce moment-là, l'arrivée était prévue pour Marseille vers 19h30 - 20 h00 avec la perspective de décharger samedi matin.

Une rencontre

Comme on sortait du bahut pour aller bouffer, on a vu une lou-loute en face qui faisait du stop avec un chien. Alors naturellement il a traversé la route, il a engagé conversation avec elle ; la nénéte voulait aller à Paris, elle était là depuis 7 h. du matin et il était 13h30. Alors il lui a proposé de lui trouver un embarquement avec un collègue. Puis comme elle n'avait pas bouffé, il lui a proposé de venir bouffer avec nous, elle ne voulait pas, mais on lui a payé un sandwich et on a pris le pastis comme d'habitude, et puis on a bouffé. On a lié conversation avec les routiers qui étaient à table, conversation assorti de plaisanteries équilibrées à l'attention de la nénéte. Mais ça lui a permis de trouver un embarquement. Puis on est repartis et on a traversé Lyon sans problème.

On a roulé un petit moment, puis on s'est arrêtés au dépôt de TIRON à F. pour faire le plein. L'arrêt a été assez bref et on est repartis aussitôt sur l'autoroute A 7 en direction de Marseille.

Contre-temps  
final

Georges B. a décidé de faire un arrêt vers 17 h 30 : on est sortis de l'autoroute près de Montélimar pour aller sur la nationale dans un routier qu'il connaissait. Il voulait téléphoner à l'affrêteur de TIRON à Marseille pour savoir quand le déchargement des 24 tonnes de sucre pourrait se faire. Il avait en effet (par mesure de précaution) demandé le numéro de téléphone de l'affrêteur aux dispatcheurs de chez TIRON quand il les avait contactés depuis Valenciennes pour savoir s'il pouvait faire changer l'alternateur.

On s'est donc arrêtés dans un grand routier. Là il a téléphoné à l'affrêteur qui lui a annoncé que son client (le grossiste de Marseille) ne pourrait pas le décharger avant lundi matin, son convoyeur étant en panne. Il a donc appelé son dépôt d'origine où on lui a dit de regagner le dépôt et de revenir à A. par l'autoroute A7 puisqu'il y était déjà engagé. A noter que s'il avait téléphoné plus tôt dans l'après-midi (quand il était près de Lyon), les dispatcheurs l'auraient obligé à revenir à A. par le même itinéraire qu'à l'aller, c'est-à-dire par une route de montagne que tous les chauffeurs préfèrent éviter.

fin de  
semaine

Donc, à partir de maintenant, c'était rapé ! Plus la peine de "bourrer" : il avait le temps pour rentrer chez lui. Mais la semaine suivante s'annonçait mal : il allait - comme au cours de celle-là - redémarrer avec un décalage d'une journée (au moins), puisqu'il lui faudrait lundi matin de bonne heure aller à Marseille pour achever le travail (décharger 24 tonnes de sucre) avant de recommencer un nouveau voyage. Et tout ça après avoir drôlement "tiré" en début de semaine pour rattraper le retard causé par le problème de freinage. Efforts anéantis par la conjugaison de deux "impondérables" : d'abord la durée très longue du chargement de la dernière cargaison à l'usine à sucre, et ensuite la panne du convoyeur du client de Marseille !

Rapé pour rapé, il a décidé de profiter de cet arrêt pour prendre une douche, d'ailleurs on ne s'était pratiquement pas lavés depuis mardi matin !

Puis on est repartis, on a repris l'autoroute A 7 qu'on a quittée près d'Avignon pour aller diner dans un routier fréquenté par des camarades de B. Il régnait dans la salle une bonne ambiance, ça sentait la fin de semaine : les gars plaisantaient, riaient fort, la télé marchait à plein tube et en plus il y avait des Africains en "boubous" qui vendaient des magnifiques oeuvres d'art : des Boudhas et des éléphants en ivoire à 50 frs pièce, des bonnes femmes en bois sculpté avec six nichons, etc.. Ce qu'ils ont pu se faire charrier les malheureux : "Eh ! Blanche-Neige, c'est du plastoche tes machins ! ". Mais ils ne se démontaient pas pour autant, expliquant que "l'éléphant ça portait bonheur, mais seulement s'il a la trompe en l'air, en bas c'est pas bon !". La comédie a duré un bon bout de temps, mais ils ont vendu pas mal de trucs, y compris la statue

à six nichons (1 m 50 de haut) soldée à 15.000 balles (150 Frs). Au cours du repas il y a eu toutes sortes de discussions avec les routiers qui étaient là et avec moi pour faire le bilan du voyage. Le repas avait pas mal trainé et il se faisait tard (22 heures) et Georges B. accusait le coup : la fatigue de cette semaine - pourtant assez facile selon lui - se faisait sentir.

On a donc quitté le restaurant, B. m'a amené à la gare et a repris, seul, le volant pour regagner son dépôt. Il avait encore deux à trois heures de route à faire pour atteindre A. Il est donc rentré chez lui samedi vers 1 ou 2 h du matin.

Répartition des temps sur les 24 heures de ce VENDREDI :

- temps de conduite	9 h 00	) amplitude de
- temps de manutention, formalités etc..	0 h 45	) la journée
- attentes	-	) de travail
	TOTAL	9 h 45 ) = 17 h.
- repos - repas	6 h 00	
- sommeil	8 h 15	( <u>en cabine</u> )

Kilométrage parcouru : environ 650 kms

BILAN RESUME D'UNE "PETITE" SEMAINE DE TRAVAIL

- Déroulement de la semaine de travail.

*6 heures de sommeil à domicile (nuit du Dimanche au Lundi)*

LUNDI

Dominante : Travaux divers au dépôt (dans le midi de la France)

Le programme initial (livraison en Hollande) est remis en question par un problème de freinage (résolu par un changement de remorque).

*8 heures de sommeil à domicile*

MARDI

Dominante : Chargement I (matin) et roulage (après-midi et nuit)

Consigne : Livraison à B. près de Lille.

*3 heures de sommeil en cabine.*

MERCREDI

Dominante : livraison I à B. et chargement II à C. en Belgique

Consigne : à B. : Chargement II à C. et livraison II à D. (en région parisienne)  
à Valenciennes (lors d'une réparation) : chargement III à E. pour Marseille.

Aléas : Réparation (alternateur : + 1 h 30).

*8 heures de sommeil en cabine.*

JEUDI

Dominante : Livraison II à D (usine PAT) et chargement III à E. (sucrierie)

Aléa : 4 heures d'attente à E. (Seine et Marne)

*8 heures de sommeil en cabine.*

VENDREDI

Dominante : roulage

aléa : 18 h, impossibilité de livrer (convoyeur en panne chez le client)

Consigne : retour à dépôt d'origine.

*Retour à son domicile samedi vers 1 h. ou 2 h. du matin.*

*Livraison III. à effectuer lundi matin tôt : nouveau décalage de la semaine de travail, donc forte probabilité d'amputer le week-end suivant.*



REPARTITION DES TEMPS SUR LA SEMAINE

(Du lundi 0 h. au vendredi 24 h. = 120 heures)

- 1) - Temps de travail : 67 heures dont
  - 37 h. de conduite (55 %)
  - 16h15 de manutention entretien et formalités.
  - 13 heures d'attentes.
- 2) - Repas, repos : 17 heures (soit 3 h 20 par jour).
- 3) - Sommeil : 36 heures (soit 7 h par jour)
  - dont - 20 h en cabine
  - 16 h à domicile.

AMPLITUDE MOYENNE DES JOURNEES DE TRAVAIL = 17 heures environ.

KILOMETRAGE TOTAL PARCOURU = 2600 km environ (dont 1700 sur autoroute)  
soit en moyenne 65 km par heure.

TRANSPORTS EFFECTUES

- . 3 chargements pleine charge (23-24 Tonnes)
  - I - produits chimiques en sacs
  - II - soude caustique en sacs
  - III - sucre en sacs
- . 2 livraisons effectuées I et II  
livraison III : impossibilité due au client.



RECIT DE VOYAGE N° 2

Récit d'une semaine de travail de Maurice D.  
Tractionniste (artisan) affrété pour des transports  
de longue distance en A.I. (Citerne).

---

Données générale sur ... L'Entreprise  
Le chauffeur  
le tracteur  
le voyage.

La Narration du voyage, LUNDI, p. 1  
MARDI, p. 8  
MERCREDI, P. 11  
JEUDI, P. 14  
VENDREDI, p. 16

Bilan résumé d'une semaine de travail, p. 18

Répartition des temps sur la semaine, p. 20

La semaine de travail, le problème du temps, p. 21

Biographie de Maurice D., p. 24

Les revenus, la gestion de l'entreprise, les modes de consommation  
ou les principes de l'économie domestique, p. 30



DONNEES GENERALES SUR ...
---------------------------

L'ENTREPRISE Maurice D.

"Entreprise" artisanale dont Maurice D. est Patron et Chauffeur, disposant pour seul actif de son tracteur. Maurice D. est un "tractionniste" ou "tractionnaire" selon les expressions couramment employées dans différentes régions. Il loue ses services et son tracteur à une grande entreprise d'une ville importante située à environ 140 kilomètres de son lieu de résidence, siège social de son "entreprise". Cette grande entreprise W lui loue une citerne à trois essieux (normes européennes), de 30.000 litres (réparties en 4 cuves : 2 X 8000 litres, 1 X 9000 litres, 1 X 5000 litres) et l'affrète, les opérations d'affrètement et de transit sont imputées sur le chiffre d'affaires que réalise Maurice D.

LE CHAUFFEUR.

Homme très actif, fonceur et sympathique, Maurice D. est âgé de 33 ans. D'origine rurale, il est marié. Il fait du transport comme chauffeur depuis dix ans et comme artisan depuis moins de deux ans et demi. Son expérience dans le transport est multiple, il a en effet fait du transport national, régional et maintenant international. Avant de se "mettre à son compte", il a travaillé dans des petites entreprises de son coin. Il considère que les bonnes payes de chauffeurs salariés de sa micro-région sont au maximum pour les très bons chauffeurs de 4000 F. par mois. Ses revenus nets actuels (Cf. Suite du texte) doivent se situer à peu près à ce niveau. Sa femme travaille.

..../...

### LE TRACTEUR .

Le tracteur de 270 chevaux de marque allemande, acheté neuf à une filiale de l'entreprise W par laquelle il est affrété depuis 29 mois, a déjà effectué 292.600 kilomètres (soit 10.100 kms par mois en moyenne). Lorsque le camion aura fait 600.000 kms, moment où il aura fini de le payer (soit dans 31 mois au rythme actuel), "le travail du tracteur sera tout bénéfice" pour lui ! Le tracteur est en bon état malgré quelques inconvénients mécaniques et électriques. La cabine comporte deux couchettes, Maurice D. n'en a pas fait un salon avec des aménagements et décorations sophistiqués comme on le voit parfois, il a seulement élargi sa propre couchette pour "bien dormir car ça c'est important !".

### LE VOYAGE

Maurice D. effectue des voyages en A.I., il livre habituellement au moins quatre chargements différents par semaine entre l'est/sud-est et l'Allemagne, parfois l'Italie, le Sud-est, les régions de Paris et du Nord.

Le voyage que nous avons effectué ensemble se composait de deux rotations (est/sud-est de la France, Allemagne et retour) et de quatre chargements en pleine charge (21 à 24 tonnes).

NARRATION DU VOYAGE

Avant le voyage.

Lorsque je suis arrivé à F., le dimanche à 12 h 15 environ, j'ai retrouvé Monsieur D. qui était les mains dans le cambouis car il réparait son camion. Il avait un problème avec le compresseur de freins. En fait, il était rentré de sa semaine passée le samedi vers 14 h, le temps de manger un morceau, il s'était mis à l'entretien du camion (vidange, graissage, circuits...) vers 15 h 30 jusqu'à 18 h 30. Comme il n'avait pas fini il a recommencé le dimanche de 10 h à 13 h. Lorsqu'il a terminé à 13 h. le dimanche, il a dit qu'en fait il faudrait bien réparer le démarreur qui ne fonctionnait pas bien car il fallait taper sur le déclancheur électrique pour que ça parte, mais il a dit qu'il lui manquait la pièce. Alors on a été déjeuner ensemble avec sa femme et là on a établi le contact. Manifestement il me jugeait. En fin de repas on a convenu de se revoir le soir. Je les invitais à manger une raclette.

Durant les repas du midi et du soir il a essentiellement parlé de l'ambiance humaine des chauffeurs entre eux et des difficultés à faire du transport.

ce qui était prévu

On devait partir le lundi à 4 h. du matin, sa remorque étant chargée de dinitrobenzine qu'il avait pris près de Grenoble et qui devait être livrée à Mulhouse. Il savait au départ qu'il devait monter à vide de Mulhouse à Ludwigshoffen pour charger à la BASF et redescendre à proximité de la ville H. de la région Rhone-Alpes où se situe l'entreprise pour laquelle il travaille. La veille du départ, donc le dimanche soir, il était un peu inquiet car il craignait d'avoir des difficultés à partir à cause de son démarreur.

1ère journée

LUNDI

le départ :  
une certaine presse!

Finalement le lundi on part de chez lui à 5 h 25 du matin pour rejoindre le camion et la remorque chargée qui est sur une place à 2 minutes de chez lui. Malgré son inquiétude, le camion démarre bien. A cause de son inquiétude sans doute, on est repassé par chez lui parce qu'il avait oublié deux ou trois trucs. Il y avait une sorte de précipitation à démarrer car on était un peu en retard sur sa prévision (on devait partir à 4 h.). Du coup, il a oublié de prendre sa combinaison qu'il met

Le relai

sur ses vêtements pour charger ou vider. Ce qu'il voulait faire primitivement, c'était donc : monter à Mulhouse, vider, monter à Ludwigshofen le plus vite possible, charger là-bas à la BASF afin de retourner sur le territoire français dans la même journée : charger et redescendre en France. Le fait d'être parti à 5 h 30 au lieu de 4 h 30 mettait une certaine presse de sorte qu'après avoir roulé 3 h. on s'arrête dans un routier (il est 8 h 30) (où lui et les salariés de la boîte pour laquelle il travaille s'arrêtent souvent car là ils laissent ou prennent des papiers - les autorisations notamment - et des informations. C'est en quelque sorte un lieu en relation avec le service d'exploitation de l'entreprise qui l'affrète) afin de prendre un café et des sandwiches car il se dit que l'horaire est tendu pour maintenir ses prévisions et qu'on devra rouler au lieu de manger car il faut être à la BASF vers 13 h 30 au plus tard pour pouvoir charger et avoir les papiers pour redescendre en France le soir même (1).

on vide

A 9 h. on arrive chez Uguine Kullmann pour vider la Dinitrobenzène. Bon, tu arrives il faut échanger quelques mots avec les gardiens, montrer des papiers, il va tout de suite à la bascule, là il court après les types pour qu'ils pèsent le camion, emmènent et analysent vite le prélèvement, puis il va au poste où il doit vider, branche les tuyaux après avoir couru après un contremaître pour savoir à quelle cuve il se branchait. A partir de ce moment il attend les résultats de l'analyse (il faut 1/2 h à 3/4 h), ensuite il vide. Durant l'attente de l'analyse et le dépôtage, outre les changements de branchement des tuyaux sur les cuves du camion, il a tenté de réparer le démarreur, donc on a trifouillé dans les fusibles et la commande du circuit électrique qui est sur le tableau de bord du camion. En fait on n'a rien trouvé et le démarrage a été un peu long. Malgré tout le moteur a redémarré. Là, on est repassé sur la bascule pour avoir la bon de sortie. Là, il a cavallé partout

../...

(1) le problème est le suivant : il faut arriver à la BASF vers 1 h 30 pour pouvoir charger et faire les papiers (le T2) sinon tu es bloqué car les bureaucrates de la BASF arrêtent de faire les papiers à 14 h 30 et tu dois attendre le lendemain matin.

pour trouver les typés qui font les pesées. ça a duré quelques longues 10 minutes. On sort de l'usine à 10 h 45, soit 1 h 45 après y être entré

la réparation

Comme il y avait eu des difficultés à redémarrer, il était très ennuyé car son programme de la journée risquait d'être compromis, il envisageait de faire réparer le démarreur car il disait : "si on continue comme ça, on ne va pas redémarrer, on va l'avoir dans le baba car il faut bien arrêter le moteur pour charger". D'après les gars du garage de l'entreprise W (qui l'affrête) il fallait changer une pièce. Il s'est dit : "il faut aller chez Untel" qui sont des transporteurs qu'il connaît à Mulhouse, car ils ont un poste de dégazage-lavage des citernes donc les citerniers et les gars de chez W sont habitués à y aller car assez souvent ils livrent à Thann ou à Mulhouse. Donc on va chez le transporteur (on y arrive à 11 h 05, soit après 20 minutes de circulation autour de la ville au jugé, à la mémoire, car en fait il n'y va pas souvent). Les mécano lui disent qu'il n'ont pas la pièce et lui indiquent la direction pour aller dans un garage Mercedes où ils ont peut-être quelque chose d'équivalent. Chez Mercedes, ils lui indiquent l'endroit où trouver le concessionnaire de sa propre marque, on y va (on y arrive à 11 h 30, donc pour trouver l'endroit où l'on peut faire réparer il a fallu 3/4 d'heure de circulation et de palabres). Ils font la réparation après que l'on ait attendu notre tour, il a fallu lever la cabine, le mécanicien a branché des fils électriques en 30 minutes environ, la réparation a coûté 25 francs et on quittait le garage à 12 h 40, soit 1 h 10 après y être arrivé.

on décroche du programme fixé.

A partir de ce moment la journée ne pouvait plus se dérouler comme il l'avait prévue. Durant les deux heures qu'ont pris la résolution du problème de la panne de démarreur tout se passait comme si on pouvait encore tenir les délais. En tout cas, il y avait une certaine pression pour que la réparation soit vite faite ou faite avant midi afin de ne pas être bloqués à Mulhouse. Lorsque la réparation est faite, il sait qu'il ne peut tenir ses prévisions et cela déclanche une sorte de passage à vide où les repères temporels et spatiaux sont en quelque sorte gommés. Toujours est-il qu'on mettra 45 minutes à trouver un restaurant et ce temps sera occupé à rouler d'un restaurant possible à un autre.

repas

Finalement on déjeune à côté de la frontière (on arrive à 13 h 25). Arrivé là, il semble qu'il ait recomposé la suite du voyage : on roulera jusqu'à la BASF, on chargera la nuit et on redescendra le lendemain matin. Donc là on a le temps, les choses redeviennent "normales". Il rencontre un copain dans ce restaurant. Un type qui était dans la même entreprise que lui lorsqu'il travaillait comme salarié, en location exclusive, pour un pétrolier, à faire de la livraison régionale et de temps en temps un long parcours. L'entreprise dans laquelle ils étaient collègues semblait être assez "folklorique". Tant en ce qui concerne la manière de travailler que l'entretien du matériel, les rapports avec les clients ou avec les chauffeurs, le patron de cette entreprise agissait à vue, au jour le jour. Il a fini par faire faillite (entreprise de 10 véhicules environ) et le copain de Maurice D. expliquait qu'il était en procès avec lui à ce propos. Cet homme de 45 ans environ s'était fait embaucher dans une autre entreprise spécialisée dans le transport des animaux sur pied. IL faisait deux fois la semaine le trajet aller à vide, centre-est de la France/Allemagne de l'Est (à proximité de Berlin) et retour en charge (porcs) vers la France, région parisienne ou Nord de la région parisienne. Il prétendait faire 6000 à 6500 kilomètres par semaine. Il faut dire que ces chiffres nous ont paru exagérés. Néanmoins il nous a dépassés sur l'autoroute à une vitesse folle (nous roulions à 85 km/h et on avait l'impression que son camion - vide - roulait comme une automobile). La consigne pour les chauffeurs était : "roulez ! les P.V. on les paye !". Maurice D. a commenté cette rencontre en disant que dans l'entreprise où il était avec ce type "ils roulaient comme des marteaux" que ce dernier continuait probablement pareil avec ses porcs, et qu'il vivait continuellement dans son camion sans même prendre le temps de se laver, "il est un peu dingue de vivre comme ça !".

le copain  
"marteau"

on roule

On quitte le restaurant à 15 h 35 (soit 2 h 05 après y être entré). Après avoir passé la frontière on roule jusqu'à Ludwigshoffen. La conduite sur autoroute est relativement monotone et amène quelques commentaires sur les conditions de circulation en Allemagne, les rapports aux flics allemands à qui Maurice D. n'a que rarement affaire dans la mesure où il ne dépasse pas 80 km/h pour ne pas "forcer" son moteur et où

il a une remorque à 3 essieux. Sur ce dernier point la police allemande est très stricte et opère des vérifications sur les camions ayant une remorque à 2 essieux afin de voir si ce sont des essieux larges réglementaires. Ils en profitent pour vérifier alors les durées de conduite et de repos. Dans une certaine mesure la qualité de son matériel et le fait de rouler relativement doucement mettent Maurice D. à l'abri des contrôles. Il les craint essentiellement pour les durées de conduite et de repos. Il considère cela de façon fataliste en disant que une à deux fois l'an, il prend malgré tout un P.V. payable tout de suite (car plus simple). Il dit que les "boches" sont très stricts là-dessus, de même que sur la vitesse sur les routes nationales qui est limitée à 60 km/h, pour les poids lourds, comme il roule à vitesse constante, à 75/80 km/h...

Après 4 h 05 de route on arrive à 19 h. à Ludwigshoffen. Il est prévu qu'après diner on ira charger dans l'usine.

En arrivant à Ludwigshoffen, on est passé sur le parking extérieur, il cherchait ses copains d'une entreprise assez importante, qu'il appelle du nom de la boîte, "les D.". Il y en avait un qui était là. Il l'emmène avec nous dans le camion jusqu'au restaurant. Le type en question a environ 45 ans, il fait régulièrement des voyages du Nord de la France en Allemagne et retour vers la partie Nord et Ouest de la France. Il désire avoir un travail régulier, s'il n'y avait pas le problème de la paye moins forte, il préférerait faire du régional. D'entrée de jeu, il discute de lui, de ses collègues et du boulot dans sa boîte pour répondre à Maurice D. qui lui demande : "où est un tel ?", "Va-t-il venir ?".

Ainsi il commence par expliquer les difficultés qu'il a pour garder un boulot relativement "peinard". En fait, il semble que vu son âge il ait plus de difficultés à soutenir la concurrence entre chauffeurs pour avoir les "bons boulots". Il explique notamment que les gars se défilent pour faire l'Italie car l'à bas c'est pas évident d'arriver à faire le boulot et revenir avant le week-end étant donné les nombreuses grèves de douane et d'entreprises. Il explique que comme il est "bonne pâte" on tente de lui refiler ces boulots-là, mais il refuse. Pour lui, les jeunes pourraient faire l'Italie ou un roulement pourrait s'établir.

Il explique par ailleurs que maintenant "on veut aussi lui refiler des Voyages sur l'Allemagne de l'Est". Alors là, il considère que c'est un peu gros, car les jeunes se précipitaient là-dessus avant, et maintenant moins car c'est très dur. Il n'y a pas de raison pour qu'ils ne fassent pas autre chose que ce qui leur plaît, car lorsqu'ils faisaient l'Allemagne de l'Est, ils ne voulaient pas laisser des tours aux autres pour la bonne raison qu'ils se faisaient du fric avec les pleins de gaz oil en payant en deutch marck de l'Est et en se faisant rembourser en Deutch marck de l'Allemagne fédérale. De là, il part sur un discours où il sort son accrimonie (1) contre le manque de solidarité des jeunes.

Sur cette solidarité, il raconte qu'il s'est bien fait avoir un jour par un jeune de sa boîte qui était paumé dans l'usine BASF à qui il a montré comment faire et où aller. En effet, peu de temps après cette scène, il voit que ce jeune type était devenu "moniteur", "alors qu'il n'y connaissait rien" (montée en grade qui pour lui exprime l'injustice première du monde du travail) et ce type crânait, lui disant à peine bonjour. Le nouveau moniteur donc se trouvait en double avec un jeune embauché, dans une autre usine d'Allemagne où se trouvait le vieux de 45 ans, étant paumé à nouveau, il demande au "vieux" par où il doit aller, et celui-ci de mauvaise grâce lui explique un itinéraire dingue que l'autre prend pour "argent comptant", notre interlocuteur de conclure : "il doit encore tourner pour trouver son usine..".

Ensuite, les autres gars de chez D.. arrivent et la discussion s'anime autour de plaisanteries diverses où l'on sent aussi une certaine détente, puis les gars comparent leurs salaires, les boulots qu'ils font et expliquent que vraiment les patrons divisent pour mieux régner. Puis arrive un jeune gars de leur boîte, hagard de fatigue. Les routiers continuent à parler salaire et charrient le jeune; ce dernier discute un peu puis demande à l'un d'eux une cigarette. On la lui refuse avant de l'exécuter en lui disant que les meilleures sont les CDA (celles des autres) qu'il est un "pauvre con" avec les kilomètres qu'il fait, s'il n'a pas trouvé le moyen de se faire un très bon salaire permettant d'acheter les cigarettes par cartouche ! La conversation prend un ton nettement acerbe, le jeune s'en va. Un routier commente et conclue en disant que des crétins comme ça qui cassent le boulot, il faut les ignorer jusqu'à ce qu'ils comprennent (le jeune gars faisait 15.000 à 17.000 km par mois, alors que les autres considéreraient qu'il fallait en faire 10.000 à 12.000 au plus).

.../...

(1) acrimonie strictement liée au fait que prenant de "la bouteille", il supporte de plus en plus mal d'être soumis à un rythme qu'il a du mal à tenir.

Maurice D. aime bien les gars de chez D., et commente avec eux l'évènement en disant que décidément les patrons restent toujours les mêmes à vouloir faire marnier plus qu'il ne faut afin de créer la zizanie entre les gars, que c'est pour ça qu'il veut être son maître. Il plaisante avec les "D" qui le charrient un peu. Il y a comme une atmosphère de reconnaissance mutuelle entre eux, liée aux échanges effectifs de services qu'ils se rendent en de multiples occasions : "au début quand je ne connaissais pas la BASF, il y a plus d'un "D" qui m'a aidé, alors je leur dois une fière chandelle, tandis que les gars de chez "O" ils m'ont souvent démoralisé en me disant que je m'en sortirai jamais tout seul". On blague encore un moment avant de se séparer pour aller charger.

On sort du resto à 22 h 30 (soit 3 h 15 plus tard) après avoir discuté avec de nombreux routiers français de deux autres entreprises.

On retourne à l'entrée de l'usine BASF qui est immense (60.000 personnes travaillent dans cette unité de production chimique, le site de l'usine fait 7 kilomètres de diamètre). A l'entrée de l'usine, très sérieusement gardée, on prend les papiers qui ont été portés là, pour permettre de charger la nuit sur ordre du transitaire, puis on se dirige vers une bascule, puis vers un bureau proche du poste de chargement où l'on doit se rendre afin de remplir des papiers et d'avoir l'ordre de chargement pour l'ouvrier qui s'occupe du poste où l'on remplit le camion. On doit charger de la colle. A 22 h 55 on est au poste de chargement de colle liquide; 20 minutes plus tard la remorque est chargée, on retourne à une des bascules, à 23 h 35 on arrive au parking intérieur de l'usine où des centaines de véhicules chargés sont en attente des papiers de douane (T2) que rempliront les bureaucrates dès le lendemain matin. On s'arrête donc là. On y passera la nuit. Les conducteurs discutent un peu

.../...

entre eux, plaisantent, et s'entendent par petits groupes pour que l'un d'entre eux aille dès 7 h 30 le matin porter les papiers de pesée et de chargement aux bureaucrates pour qu'ils fassent les T2 afin de pouvoir redémarrer vers 9 h. et que les autres puissent dormir une heure de plus

<u>Journée du LUNDI :</u>		Amplitude d'astreinte de veille : 18 h 10
Lever	coucher	- repas + arrêt casse croute : 5 h 40
5 h 25	23 h 35	- total temps de conduite : 7 h 40
		- autres travaux et attentes : 4 h 50
		Ensemble du travail = 12 h 30
La durée de conduite représente ce jour là 60 % du temps global de travail.		
Kilométrage parcouru : 470 kms dont 200 kms environ à vide, à 61 km/h de moyenne.		

**MARDI**

La nuit de lundi à mardi, 8 h 55 de sommeil. A 8 h 30 le matin un gars d'une entreprise demande aux chauffeurs qui sont là si l'un d'eux peut tirer son camion afin de le faire démarrer du poste de chargement où il est bloqué. Maurice D. y va. L'opération prend 10 minutes environ et après on va aux bureaux avec la semi en charge pour attendre que les papiers soient prêts en prenant un café de machine automatique.

l'attente des papiers

Là dans les bureaux paysagés, autour des machines à café, les routiers échangent quelques plaisanteries ou informations. On ne peut qu'être frappé par le contraste patent existant entre la mine fraîche des bureaucrates ayant dormi dans un lit et ayant pu passer quelque temps à leur toilette du matin et la mine maussade des routiers ayant dormi dans leur couchette, s'étant réveillés dans le froid et n'ayant eu au mieux que la possibilité de se laver les dents à l'un des quelques lavabos prévus pour le personnel de l'usine. Sur le parking intérieur à l'usine, deux lavabos et 2 WC dans un préfabriqué de chantier sont à la

disposition des deux centaines d'hommes au moins qui passent la nuit là

Prévisions

A 9 h 05 on a les papiers (T2) et on quitte l'usine. Le chargement de colle doit être livré à 60 kms environ de la ville H où se situe l'entreprise de transport W pour laquelle travaille Maurice D. Le programme de la journée consiste donc à se rapprocher le plus possible du lieu où l'on doit livrer la colle afin de pouvoir dans la journée de Mercredi vider, laver la citerne, recharger, faire les papiers, afin de pouvoir remonter dès mercredi soir pour pouvoir passer aux Mines le Jeudi matin dans une ville sur le parcours vers l'Allemagne. A ce moment là Maurice D. se doute qu'il va recharger à proximité du dépôt de l'entreprise W., mais il n'est pas absolument sûr de la destination du futur chargement. Il est nécessaire pour lui que ce soit pour l'Allemagne.

la douane

Après 20 minutes de route dans le brouillard sur l'autoroute allemande, on est bloqué par un accident. Cela n'arrange pas Maurice D. car il est nécessaire d'atteindre la frontière allemande avant Midi, sinon on doit attendre 14 h. pour la passer (1). Néanmoins après 15 minutes environ d'arrêt on peut repartir ; plus tôt on passe la frontière plus Maurice D. est détendu car il peut alors organiser librement le reste de son voyage, choisir l'endroit pour déjeuner le midi...

A 10 h 55 on arrive à la douane allemande, on passe en 5 minutes, au poste français il faut 25 minutes pour dédouaner, On repart donc à 11 h 25 et à midi on s'arrête pour déjeuner dans un routier dans lequel il a rendez-vous avec d'autres copains qui descendent aussi de la BASF.

Le déjeuner dure 2 h 20. Là les discussions sont plutôt sur des thèmes plaisants car la suite de la journée de travail des gars qui sont là, ne dépend plus de l'obtention des papiers, des horaires d'ouverture des douanes... mais seulement d'eux-mêmes. Néanmoins, ils parlent un

.../...

(1) Il faut noter à ce propos que lorsque les camions montent vers la BASF ils passent la frontière à côté de Mulhouse et font environ 200 kms sur le territoire allemand. Lorsqu'ils redescendent avec un chargement BASF vers la France ils passent la frontière à proximité de Strasbourg et ne font que 80 kms sur le territoire allemand. Cela est lié en partie aux impératifs des horaires d'ouverture et de fermeture de douane.

peu travail et informent des gars qui montent en Allemagne qu'ils y seront bloqués car le lendemain est un jour férié dans ce pays, ce qu'ignoraient ceux qui montent !

L'un des routiers avec qui l'on cause me charrie un peu en disant : "je t'ai vu hier soir, puis aujourd'hui, tu fais quoi toi ? t'es pas vieux dans le métier !" (manière gentille de montrer qu'on n'est pas dupe même si on vous gratifie d'un préjugé favorable lié à l'estime que l'on porte à Maurice D.). Le gars accepte d'ailleurs très bien que je sois là pour voir ou comprendre ce métier, dont il dit malgré toute la jovialité et l'optimisme qui le caractérise : "c'est vraiment dur d'y rester" (Il a 50 ans).

On quitte le restaurant à 14 h 30, on s'arrête 10 minutes pour faire le plein (abonnement, il est facturé en fin de mois), à 16 h 40 on s'arrête au routier G. près de Mulhouse. Il téléphone au dispatch de la boîte W ; il aura un nouveau chargement de France en Allemagne (colle) puis on rechargera à la BASF pour redescendre en France. Il est content car ça lui paraît jouable de passer aux mines le jeudi matin.

17 h, on repart et on roule jusqu'à 20 h. Là on s'arrête dans un routier, on dîne et on se douche. C'est la première fois qu'on se lave correctement depuis le départ ! Durant le dîner la discussion tourne autour de son installation comme travailleur indépendant, des nombreux problèmes qu'il a rencontrés. Il raconte tout d'abord qu'au début il ne pouvait pas dormir beaucoup car il ne connaissait pas les tournées qu'il faisait, les clients, les problèmes de douanes... et surtout il ignorait si les conditions concrètes de ses relations avec l'affrêteur lui permettraient de réaliser le chiffre d'affaire théorique nécessaire à équilibrer ses dépenses et ses revenus. Il raconte ainsi que la pression des soucis financiers liés à l'ensemble des aléas du transport lui ont fait vivre quelques nombreux mois extrêmement difficiles... où il dormait très peu. S'il n'avait pas rencontré des routiers pour

.../...

lui donner un coup de main et quelques personnes des bureaux de chez W plus l'aide de sa femme, il pense qu'il se serait peut être découragé.

Après avoir diné, puis pris une douche, à 22 h 35, on repart.... soit 2 h 30 plus tard, et Maurice D. est décidé à "tirer le plus loin possible afin d'être près du lieu de déchargement car la journée de Mercredi sera tendue s'il veut repartir le soir-même après avoir vidé, rechargé et être en possession de ses papiers avant la fermeture des bureaux de douanes.

Après 2 h 30 de route, vers 1 h. du matin il cherche un parking pour dormir, on tourne 15 minutes environ sur deux parkings avant de trouver une place. Là toute la nuit on est dérangé par le bruit des bahu qui arrivent ou repartent.

<u>Journée de MARDI :</u>		Amplitude d'astreinte de veille : 16 h 45
Lever	Coucher	- repas + arrêts casse croute = 5 h 05
8 h 30	1 h 15	- conduite = 10 h 15
		- autres travaux et attentes = 1 h 25
		ensemble du travail = 11 h 40
La durée de conduite représente 89 % de son temps de travail.		
Kilométrage parcouru : 560 kilomètres en charge à 54 km/h.		

MERCREDI

Après avoir dormi 6 h 30 on se réveille, on déjeune, on se lave un peu, on repart à 8 h 25. Comme dit Maurice D. "dans ce métier on perd pas de temps, on dort dans sa machine, le temps de se réveiller (là, 40 minutes), de manger un bout et ça repart !". "Ya pas long de ton pieu à ton lieu de travail !".

Après 1 h 40 de route difficile, on arrive à l'usine pour livrer. En fait ça prend beaucoup de temps : il faudra chercher le magasinier pour qu'il précise à quel tuyau il faut se brancher, donner l'ordre de vider et signer le papier de livraison. Durant le dépôtage il fait quelques petites réparations sur le tracteur en vue du passage aux Mines le lendemain. Il faudra 2 h. pour sortir del'usine. Il est nécessaire alors de descendre à H pour passer à l'entreprise W laver la

citerne, prendre les papiers puis aller charger à proximité. Il faut pouvoir quitter H à 18 h. au plus tard. A partir de ce moment, les délais sont tendus. Après 1 h 15 de route à vide (70 km environ) on arrive à 13 h 15 à l'entreprise W. Il laisse le camion au poste de lavage, avec les clefs et un mot pour le laveur, et on part déjeuner en espérant que le laveur pourra s'occuper du camion durant ce temps-là, qu'un lavage urgent ne retardera pas celui de la citerne de Maurice D. De 13 h 25 à 14 h 45, soit 1 h 20, on déjeune à proximité de l'entreprise. Discussion avec les salariés de l'entreprise W.

La discussion avec les gars de chez W, son affrêteur, consiste à comparer les avantages réciproques des rapports avec tels ou tels bureaucrates qui leur donnent les chargements et les papiers. Puis à nouveau la discussion tourne autour du problème des moniteurs qui sont décidément considérés comme des "contrôleurs" dont il faut se méfier. Ils sont cordialement détestés. Un jeune qui doit embarquer un, ne dit-il pas - "s'il traîne à acheter son litre de pastis en Espagne, je le laisse sur place", mi-figue, mi-raisin, au goût amer du dégoût de ceux dont le travail consiste à surveiller celui des autres. Un ancien, apparemment près de la retraite (on n'arrête pas de se tromper s'agissant de donner un âge à ces travailleurs !) ne faisant plus que du régional raconte ensuite les équipées épiques des routiers de 1955-1960 qui traversaient l'Europe jusqu'aux confins de l'est de l'URSS. Il rappelle qu'il fallait un mois et demi pour faire un tour ! S'il regrette ce temps qui était aussi celui de sa jeunesse, il n'en conclue pas moins que les jeunes ont raison de ne pas accepter de bosser dans des conditions pareilles.

A 14 h 45 on retourne à l'entreprise. Il passe voir le laveur qui n'a pas terminé, puis les gars du garage, les gars des bureaux pour la préparation du prochain voyage : les papiers... Il parle et blague avec la plupart des gens qu'il rencontre et entretient ainsi des rapports cordiaux avec les différentes catégories de personnel.

A 15 h 30, après avoir fait le gaz-oil dans l'entreprise, on va charger à côté de la ville H, il faut 20 minutes de route, le temps d'aller peser, de faire des papiers à 16 h, charge jusqu'à 17 h 15, durant ce temps, il m'explique comment il voudrait se débrouiller dans le transport. A 17 h 20, après la pesée, quand les papiers sont prêts, il téléphone au transitaire pour qu'il dédouane, il portera les papiers à la douane. 17 h 30, on part à la douane de H, on y est à 17 h 50 et on attend le transitaire en discutant avec les douaniers.

A 18 h 20, on quitte la douane avec les papiers en règle.

la détente.

A 18 h 30, on s'arrête boire un coup dans un bistrot où il est connu. On sent que la journée est réussie pour lui car il a son chargement et ses papiers, il se détend réellement après la tension de l'après-midi.

A 19 h 05, on prend la route jusqu'à 21 h, où l'on s'arrête dans un resto où il est connu ; là on reste 2 heures à bouffer, à blague avec les routiers. Ils parlent sur les routes du centre de la France, de jeunes parlent sur leurs conditions de vie.

Circuler sur les routes du centre de la France est considéré comme la pire des choses, car il n'y a pas moyen d'avancer et de réaliser le travail. Après comparaison de la force de tel ou tel tracteur sur ce type de route, des jeunes gars s'empoignent sur l'intérêt comparé à s'endetter et s'attacher à bosser comme un dingue pour se payer sa maison "qui sera foutue quand elle sera à toi" et celui de ne pas s'endetter pour pouvoir quitter le métier sans y être tenu par des impératifs d'argent. Ils parlent aussi de la manière dont la maison tient les gars à l'entreprise lorsque le patron fait jouer ses relations pour leur en obtenir une... Maurice D. et moi-même commençons à être fatigué, je remarque que là comme tous les autres soirs, Maurice D. mange à peine au cours du diner...

Maurice D. téléphone à sa femme pour lui dire qu'il pourra passer aux Mines.

A 23 h on quitte le routier, 1 h 20 plus tard on s'arrête sur un parking, on passe 20 minutes à réparer le circuit électrique pour passer aux Mines, puis on dort. On est assez crevé pour ne pas entendre le trafic sur la route toute proche (elle est en contrabas du parking, ainsi si un "mannequin" s'endort il ne nous rentre pas dedans !).

Journée de Mercredi

lever	coucher	Amplitude	:	16 h 55
7 h 45	0 h 40	- repas et pots		4 h 55
		- conduite		7 h 05
		- autre travail		4 h 50
		Ensemble du travail		11 h 55.

La conduite représente 62 % du temps de travail.

Kilométrage parcouru : 411 kilomètres. à 58 kilomètres/heure

JEUDI

Après avoir dormi 7 h 15, on se réveille à 7 h 45, on déjeune en 1/2 heure. 8 h 15 départ. Après 1 h 15 de route on arrive aux mines à 9 h 30. Il est relativement anxieux concernant le contrôle des Mines. Car si ils trouvent quelque chose qui ne va pas, il faut réparer et revenir les voir, ce qui risque de perturber la suite du voyage. En 3/4 d'heure le contrôle est effectué. Sur les 3/4 d'heure, la moitié du temps est consacrée à une discussion entre l'ingénieur et Maurice D. sur différents thèmes autres que le véhicule et ses qualités ou défauts. Maurice D. explique qu'il faut être coulant et passer du temps à discuter avec ce type de contrôleur car "ils peuvent t'avoir comme ils veulent". Il est réellement content et détendu que le contrôle se soit bien passé.

10 h 15 on démarre vers l'Allemagne. A 12 h 35, on arrive au relai de G., on déjeune et on prend une douche. On repart à 14 h 45, on fait le gaz oil, passage de douane puis on roule et à 18 h 10 on arrive à la papeterie où l'on doit livrer la colle. Après la pesée, on vide dans la cuve.

"débrouille-toi"

Dans cette papeterie il se débrouille toujours tout seul. Personne ne lui indique rien. Il a eu une fois un pépin car leur cuve avait un trop plein, il a vidé ses propres cuves malgré tout sinon il serait resté bloqué des heures avant qu'ils résolvent leur problème.\* Il a fallu 45 minutes environ pour vider la citerne et une heure pour laver les cuves à l'eau froide. On repart à 19 h 50 et on arrive à Ludwischoffe à 21 h 30 pour diner. Là, la fatigue se fait nettement sentir. Souvent Maurice D. a du mal à manger le soir, mais là il ne peut rien avaler. On discute avec quelques copains à lui. On sent qu'il tente de se détendre en restant blaguer à table, qu'on chargera tranquillement avant de dormir et que le lendemain on rentrera cool.

\* "t'aurais vu le travail ça dégorgeait de partout, les boches ils couraient partout c'est la première fois que j'en ai vu autant dans ce machin où on se demande où ils se cachent".

A minuit, lorsqu'on se présente à l'entrée de la BASF, les papiers ne sont pas à l'entrée\* de sorte qu'on ne peut pas charger la nuit, qu'il faut attendre le lendemain matin. Maurice D. est très déçu et furieux car le lendemain matin, il faudra prendre les papiers pour charger, puis faire les papiers de douane, de sorte qu'on risque d'être bloqués à la frontière. Par ailleurs il n'a pas de certificat de lavage de la citerne et la nuit "ils" font moins attention que le jour. Enfin on doit ressortir de la BASF et aller sur le parking extérieur où sont rangés des centaines de camions qui chargeront le lendemain à l'ouverture des bureaux. Mais il faudra prendre la navette pour aller chercher les papiers permettant de charger. Puis à nouveau aller voir les bureaucrates après avoir chargé pour qu'il fassent les papiers de douane. Enfin dépenser énormément de temps.

O h 15, coucher.

<u>Journée du JEUDI</u>		Amplitude d'astreinte de veille : 16 h 30	
Départ	Arrêt		
7 h 45	O h 15	- repas et pots	5 h
		- conduite	8 h 30
		- autres travaux	3 h
		Ensemble du travail	11 h 30
La conduite représente 73% du temps de travail.			
Kilométrage parcouru : 514 kilomètres à 60 kilomètres/heure.			

\* Les ordres du transitaire n'ayant pas été transmis semble-t-il au personnel des bureaux !

VENDREDI

Après 7 h 10 de sommeil (\*) on prend le car à 7 H 30 pour aller chercher les papiers. C'est un peu la cohue car tous les chauffeurs veulent faire vite en ce froid matin du dernier jour de la semaine pour la bureaucratie. Il faudra 1h15 d'aller et retour dans la navette et d'attente avant de pouvoir démarrer pour aller charger. Durant cette heure d'attente, on prend un café aux machines des bureaucrates. En cette fin de semaine les routiers sont vraiment hagards à côté des mines paisibles de confort des employés de bureau. "On a l'air de Clodos" commente Maurice D. Pour la première fois on aborde le problème de ses revenus et la conversation est vite déviée par les injonctions d'un autre routier qui, lui, est resté salarié après avoir pensé être à son compte.

des "clodos"

"se débrouiller"

8 h 45, on peut charger, il faudra toute l'astuce de Maurice D pour faire vite, trouver une bascule où il n'y a pas de queue, passer au bureau donnant l'ordre de chargement, repasser à une bascule, retourner aux bureaux pour faire le T2 et sortir vite. On arrive à sortir à 10 h 45, après avoir du aller à trois bascules différentes (l'une d'entre elles était en panne, à l'autre il y avait une file d'attente importante). Arrivé au bureau donnant l'ordre de chargement, les bureaucrates exigent un certificat de lavage, Maurice fait un faux. En effet s'il fallait ressortir de l'usine pour faire laver la citerne : 1°) c'était un coût supplémentaire, mais surtout - 2°) on n'était pas sûr de pouvoir charger avant 14 h donc de sortir d'Allemagne, puisque les papiers n'auraient pu être faits. Quand le camion est en poste de chargement et qu'il se remplit de colle, Maurice D. respire : On sortira d'Allemagne. La hantise d'être bloqué un week-end est vraiment forte pour tous les gars.

Bloqué à la douane, le temps d'un déjeuner.

Après 1 h 1/2 de route on arrive à la frontière. Il est 12 h 15. On passe la douane allemande, mais sommes bloqués à la douane Française jusqu'à 14 h au moins. Maurice laisse les papiers sur le bureau. Un douanier nous trouve un automobiliste qui nous descend au restaurant. On déjeune en discutant avec un routier, lequel nous ramène à la douane avec son bahut. A 14 h 35, on repart, on fait le plein de gaz-oil. A 17 45, on arrive au routier G. près de Mulhouse ; là on prend un pot et il demande s'il doit redescendre des autorisations ; à 18 h 20, on repart et on roule en pensant qu'on pourra dîner chez Maurice D. à F.

les ennuis  
mécaniques

Mais un problème de charge de batterie le fait ralentir, l'inquiète, on s'arrête, il change la courroie en 20 minutes, le brouillard, la fatigue. Enfin mille raisons qui font couler le temps plus vite qu'on ne le prévoit ; de sorte que l'on s'arrête diner dans un routier à 20 h 45. On en ressort 3 heures plus tard après avoir plaisant et discuté avec des routiers et vu quelques un de ceux qui dans la perspective d'être bloqués hors de leur région durant le week end, se réfugient dans une gaité forcée.

c'est fini ?

A 24 heures on arrive à l'usine où il doit livrer la colle. Le gardien refuse qu'on laisse la remorque dans l'enceinte de l'entreprise. On la laisse donc à l'extérieur de la boîte et on monte "en solo" jusqu'à F. chez Maurice D. où l'on arrive à 1 h 25 le samedi matin. Il redescendra accrocher sa remorque et livrer l'usine le lundi matin de bonne heure. Ensuite, il devra faire un parcours à vide pour aller charger dans l'Est ou le Rhône pour recommencer des rotations. Le samedi après-midi il devra passer quelques heures sur son camion pour trouver la panne de charge de batterie que le changement de courroie n'a pas résolu.

"Dans le transport on ne chome pas, on est tout de suite sur place pour travailler ; tiens ! regarde, je saute de ma couchette et ça redémarre"

" Ma femme elle va être contente que je parte lundi à 4 h. du matin au lieu de partir dimanche soir : si j'avais pu vider, c'est ce que j'aurais fait pour pouvoir charger dès lundi matin !".

"La semaine s'est bien passée".

<u>Journée du VENDREDI</u>		
Départ	arrêt	Amplitude d'astreinte de veille : 17 h55
7 h 30	1 h 25	-repas et pots 5 h 55
		--conduite 8 h 20
		- autre travaux 3 h 40
		Ensemble du travail : 12 h
Kilométrage parcouru : 445 kilomètres à 53 kilomètres/heure		
La conduite représente 68 % du temps de travail.		

BILAN RESUME D'UNE SEMAINE DE TRAVAIL

- Déroulement de la semaine de travail.

LUNDI

*5 heures de sommeil à domicile (nuit du dimanche au Lundi)*

Dominante : Livraison I - Monter en charge à Mulhouse, vider. Monter à vide en Allemagne afin de recharger.

Nécessité de réparer le démarreur.

Programme initial : Après avoir chargé en Allemagne avant 14 h, il était prévu de redescendre en France.

Remarque : La nécessité de réparer le démarreur a rendu caduque le programme initial qui pour être tenu exigeait en tout état de cause une certaine tension. S'il avait été tenu, il aurait probablement pu faire une petite rotation de plus dans la semaine.

MARDI

*près de 9 heures de sommeil en cabine.*

Dominante : Rouler pour atteindre le soir le point le plus proche possible de l'usine en France où doit se faire la seconde livraison.

Prévision : Arriver le plus près possible du point de livraison II afin de vider et de rejoindre le mercredi matin la ville de F pour laver la citerne, prendre les papiers à l'entreprise W, recharger et dédouaner avant 18 h le mercredi, puis remonter sur l'Est ou l'Allemagne pour pouvoir passer aux Mines le jeudi matin dans une ville sur ce parcours.

Remarque : C'est vers 17 h sur un coup de téléphone de Maurice que l'on sait que ses prévisions coïncident avec le transport que le dispatch lui propose pour la suite de la semaine.

MERCREDI

*6 h 30 de sommeil en cabine.*

Dominante : Rouler, pour vider, pour rejoindre W., faire laver la citerne, recharger, accélérer l'obtention des papiers pour sortir de F. à 18 h. Tension toute la journée.

Remarque : Tension toute la journée, anxiété concernant la manière dont se passera le contrôle des Mines le lendemain.

JEUDI

7 h 15 de sommeil en cabine.

Dominante : passer aux Mines et monter en Allemagne pour charger le soir. En fait on ne peut charger que le lendemain, Inquiétude sur le lavage de la citerne.

Consigne : Livrer l'usine près de Baden-Baden

VENDREDI

7 h 15 de sommeil en cabine.

Dominante : descendre livrer en France. Inquiétude de rester bloqué en Allemagne.

Consigne : Aucune

Prévision : Descendre en France. Retour à son domicile à 1 h 30 du matin le samedi.

La dernière livraison se fera le lundi.

Sans le décalage du début de semaine, il aurait pu effectuer deux rotations complètes et recharger pour repartir dès le Dimanche soir la semaine suivante.

C'est une semaine assez facile pour lui car peu de gros ennuis!

REPARTITION DES TEMPS SUR LA SEMAINE

- Durée d'astreinte pour les deux rotations 116 heures.

Cette astreinte se décompose ainsi :

. sommeil	30 h	soit	7 h 30 par nuit	(4 nuits en couchett
. repas et pots	26 h 35	soit	5 h 19 par jour	
. conduite	41 h 50	soit	8 h 22 par jour	
. autres travaux	17 h 35	soit	3 h 53 par jour	

- Le travail de nuit : 17 h 40, soit 29 % du temps global de travail  
- la conduite de nuit : 14 h 30, soit 34 % du temps global de conduite.

- La conduite représente 70, 60 % du temps de travail durant ce voyage.

Pour effectuer les deux rotations il a fallu 59 h 15 de travail effectif dans 116 heures d'astreinte, soit 51,26 % du temps global dépensé. Il faut néanmoins ajouter les trois heures dépensées le samedi suivant pour réparer la panne de la fin du voyage pour avoir le temps de travail effectif dans la semaine, soit 62 heures sans compter le temps à passer avec la femme pour regarder les problèmes de comptabilité.

- Amplitude moyenne journalière d'astreinte de veille : 17 h 10'

- Kilométrage parcouru : 2400 kilomètres, dont 310 à vide,  
à 57 kilomètres/heure

LA SEMAINE DE TRAVAIL : LE PROBLEME DU TEMPS

a - La durée d'astreinte des voyages

L'astreinte globale partant de chez soi pour y revenir et effectuer quatre transports et seulement trois livraisons (la dernière étant remise au lundi matin de la semaine suivante) dure 116 heures.

Durant ces 116 heures, l'espace temporel entre le début et la fin de la journée (ou entre deux périodes de sommeil) est en moyenne de 17 heures d'amplitude. Dans cette amplitude la durée de travail effective (comprenant la conduite, les manutentions pour charger ou vider, les opérations administratives et les attentes) est en moyenne de 11 h 45 et la durée de conduite moyenne est de 8 h 20.

51 % du temps d'astreinte est consacré au travail, 23 % du temps aux repas et pots (rares) et 26 % du temps au sommeil en couchette.

Ces quelques chiffres situent l'importance de la tension temporelle liée à la réalisation des transports de longue distance, mais ils sont insuffisants pour rendre-compte de la situation réelle. Tout d'abord il faut remarquer que si la durée des repas est souvent longue, cela tient au fait que c'est le seul moment de détente. C'est par ailleurs à ces moments là que, lorsque c'était possible, on prenait une douche. Enfin, les heures de repas sont souvent décalées, en fonction des impératifs de travail ou de passage à des points tels que les douanes, l'arrivée aux usines...

En ce qui concerne le rythme général de la journée, le problème est le même que pour les repas, durant les heures ouvrables, il s'agit de vider, de charger et d'avoir les papiers, le soir après 18 heures il s'agit d'avancer le plus près possible des lieux où l'on doit se rendre. Ainsi le travail

.../...

de nuit (20 h à 6 h) représente 9 h 50, soit 16 % du temps de travail et le travail hors des heures ouvrables représente (de 18 h à 6 h) 17 h 40, soit 29 % du temps de travail. Autrement dit pour effectuer le travail, il faut être sur le tas de 7 h 30, 8 h à 18 h, plus une partie de la soirée. Néanmoins, de jour en jour, selon l'objet principal du travail (rouler comme le mardi et le vendredi ; rouler, livrer et recharger comme le lundi et le mercredi, puis le vendredi) la répartition temporelle entre durée de roulage et durée liée aux autres travaux est différente, par ailleurs la tension dans l'effectuation du travail est moins forte quand il ne s'agit que de rouler (sauf imprévu comme le lundi !).

Le taux de conduite relativement important, 70 % du temps de travail, correspond probablement à une valeur proche du maximum compte-tenu qu'il n'y a pas eu d'attentes en pure perte (impossibilité de faire quoi que ce soit : manger, dormir, faire des papiers, des réparations..). Il est probable que la panne du lundi, mais surtout l'impossibilité de recharger dans la nuit de Jeudi à vendredi ont fait "perdre du temps" au sens où ces événements ont reculés les moments où les opérations suivantes étaient réalisables. Néanmoins le suivi des opérations compte-tenu de la chronologie des "heures ouvrables" et des heures "roulables" s'est bien passé et s'il eut été possible de faire un transport de plus (sans la nécessité de passer aux mines le jeudi si le lundi s'était passé comme le prévoyait Maurice D., la condition sine qua non était de prolonger de 16 heures au moins la durée de l'astreinte, de s'imposer un rythme encore plus soutenu ! Autrement dit, la rentabilité temporelle du travail effectué est probablement assez proche du maxima compte tenu de la charge de travail qu'impliquent la réalisation de quatre transports de 600 km chacun, six opérations de vidage, remplissage, deux opérations de lavage des cuves, quatre passages de douane et une opération de dédouanage.

#### b - La durée effective de travail

Néanmoins il convient de voir qu'à cet ensemble de travaux s'ajoutent la réparation du véhicule (3 heures) et quelques opérations administratives que Maurice D. doit effectuer le samedi. C'est donc au moins 62 heures de travail cette semaine là qui auront été nécessaires à la réalisation des quatre transports. Et cela ne comptabilise pas le temps que la femme de Maurice D. consacre à la comptabilité, administration...

.../...

Par ailleurs le travail de nuit représente le tiers environ du travail effectué, ce qui s'explique aisément si l'on considère que durant les heures ouvrables (7h30 à 18 h. ou 19 h. selon les cas) toutes les opérations de chargements et de récupération des papiers doivent être effectuées. Autrement dit après "il faut tirer pour s'avancer".

Maurice D. - "Maintenant ça va mieux, surtout les semaines où je fais l'Allemagne, avant c'était dur".

La femme de D. commentant les débuts de Maurice D. comme artisan (la première année).

"Une fois il réparait son camion le samedi, il était dessous, vous savez sur la place où vous l'avez trouvé, de loin je croyais qu'il avait un malaise, il ne bougeait pas... (rires).. Il dormait !.. à cette époque là il dormait trois heures par nuit..".



BIOGRAPHIE DE MAURICE D.

CE QUI ETAIT  
PREVU :  
reprendre la  
ferme.

FIN DE LA  
PREVISION  
"il faut se  
débrouiller"

Maurice D. est fils de petit agriculteur de moyenne montagne. Il était l'un des deux garçons de la famille de sept enfants. Il n'aimait pas l'école, ça ne l'intéressait pas, alors on le destinait à reprendre la ferme. Son frère lui, travaille en Suisse. Alors il commence à bosser à la ferme avec son père, à l'époque ils ont une trentaine de vaches, puis il y a eu une épidémie de tuberculose et ils perdent une bonne partie du troupeau, ils vendent des vaches en catastrophe (il semble que la distinction entre vaches vendables et invendables dans ce cas soit à la discrétion et à l'avantage des maquignons qui disent le risque de maladie pour chaque bête et ont par ailleurs les moyens de les.. écouler !). En tout état de cause il ne leur reste que six vaches. A partir de ce moment là son père lui dit : "bon ben écoutes, si tu as besoin d'autre chose, si tu veux faire autre chose..". Maurice D. explique : "bon, moi à cette époque j'allais au bal, le père il me donnait mille balles, mais on va pas loin avec mille balles, alors le facteur du coin m'a dit qu'ils avaient besoin de remplaçant, alors ça m'a intéressé et je fais le boulot" - "à partir de ce moment là, j'étais le caïd au bal parce que j'avais un peu de pognon". Il garde un bon souvenir de cette époque de sa vie, car son père lui prêtait la voiture pour ses sorties et il semble qu'il s'habitue à être le caïd au sens où il a les moyens de vivre en "s'amusant bien". Avoir de l'argent "c'est mieux pour les bonnes amies". Donc il est facteur intérimaire.

Il semble que ça se passe bien avec son père, il fait ça le matin, l'après midi il bosse à la ferme, et finalement il a pas mal de libertés. Par exemple, il fait certaines tournées l'hiver avec la bagnole du père, enfin quoi il s'arrange. Il se débrouille. Alors c'est drôle parce qu'il m'a parlé assez souvent de son père, et c'est qu'à la fin que j'ai appris que sa mère était encore en vie, j'étais persuadé qu'elle était morte tellement il n'en parlait pas. Mais par contre il semble que la mère soit la tête de la famille, qui lit, qui comprend, qui raisonne. ça lui plaisait bien d'être facteur, car il voit du monde, bouge. Il fait son service militaire et

.../...

L'expérience  
d'ouvrier  
itinérant.

lorsqu'il revient, il bosse avec un beau frère, ou un futur beau-frère qui est chef d'équipe, il monte des trucs de vapeur, tu vois.. dans différentes usines (des usines chimiques) des tubulures réfrigérantes. Alors il est monteur là-dedans, l'autre étant chef d'équipe, et il semble qu'à cette période-là si tu veux, il se marie, et alors il est complètement itinérant, c'est-à-dire qu'il se déplace avec ses chantiers. Alors ils vont de meublé en meublé, sa femme en a assez de bouger de villes en villages, en fonction des chantiers de montage. Il se dit que le boulot lui plaisait bien mais il en avait assez aussi de bouger tout le temps de meublé en meublé, alors il décide de changer de job, il passe son permis Poids-lourds et devient chauffeur. Il commence par faire des travaux publics, transport de sable, gravas.. Puis il faut de longue distance à la demande dans une petite boîte (de 10 véhicules environ) - "là on roulait comme des marteaux avec un matériel assez ancien". Dans cette boîte il fait ses preuves de gars bosseur et il obtient un poste où il fait de la livraison-distribution de carburants régionale, en location exclusive pour une grande marque. Il fait du régional et rentre tous les soirs chez lui, ce que voulait sa femme en fait. Il en garde un excellent souvenir et en parle parfois avec nostalgie lorsqu'il compare les conditions d'alors à celles de grand routier qu'il est à nouveau :

l'entrée dans  
la profession

un peu partout...

le bon boulot

- "Tu rentres tous les soirs chez toi, en même temps tu te balades ; s'il y a un gros boulot tu rentres tard, mais tu rentres et puis tu connais bien le circuit, les clients, tu peux prévoir où tu bouffes, t'arrêter dans les bons coins...".

la pénurie des  
petites entrepri-  
ses.

Dans cette boîte et à ce poste, il reste environ trois ans, mais la boîte tourne mal, le patron licencie les chauffeurs, lui reste plus longtemps grâce à ce contrat de location \*. Néanmoins lorsque celui-ci prend fin, le patron lui dit - "tu vas passer ton certificat de capacité professionnel, (certificat donnant droit à être à son compte) et moi je me débrouillerai pour te faire affrêter".

.../...

\* L'ancien collègue que l'on rencontre à la frontière, le premier jour, et qui montait à BERLIN avait été licencié de cette boîte dans des conditions peu claires de sorte que le collègue intentait un procès (en cours) au patron. Il faut noter que parlant de ce patron habitant le même village que lui, le collègue le traitait comme un égal qui n'avait pas été régulier dans le traitement d'une affaire quasiment privée puisqu'en même temps qu'il le licenciait il l'invitait à participer aux agappes d'une communion familiale ou à partager une tournée collective au "bistrot" après le concours de boules...

Le chemin vers  
le statut  
d'artisan

Maurice D. ignorait l'existence du certificat de capacité. Comme sur beaucoup de problèmes liés à la profession, il ignorait leur aspect formel ou réglementaire. Comme il est fonceur quand quelqu'un lui dit que quelque chose existe, à ce moment là il fait les choses ! Alors il a été faire un stage dans le cadre de la FPA car il était chômeur.

Stage F.P.A.

Il évoque ce stage comme quelque chose de très difficile : - "j'en ai chié pendant trois semaines, heureusement que j'étais avec un copain qui le voulait aussi.. Il y a là des tas de fils de patrons qui veulent rien foutre, mais moi il me le fallait, alors j'ai pas bougé pendant trois semaines, même pas pour rentrer chez moi et puis je l'ai eu."

retour à la  
vie active

A partir de ce moment là, il aide des potes ou des relations qui sont dans le transport. Notamment son copain avec qui il a passé le certificat de capacité et qui monte une boîte de deux véhicules travaillant en location exclusive pour un ami d'enfance qui a repris une petite industrie de meubles. Dans ce cas là, il donne un coup de main. Plus souvent et sous forme salarié il s'embauche temporairement chez un gars qui a 5 à 10 véhicules selon les époques, qui "tient" car il est très bon mécano, mais qui fait "n'importe quoi" en matière de gestion. Il considère qu'en fait c'est un branquignolle qui ne vaut pas la peine d'être aidé car "il bouffe" tout en faisant la foire et est obligé de vendre ses camions tellement "c'est n'importe quoi".

Ensuite Maurice D. fait de la longue distance pour un petit patron mais il s'"engueule" avec lui et demande son compte car ce dernier ne veut pas prendre en considération ses desiderata en matière de réparation et et d'entretien du matériel. Ce patron d'ailleurs cherchera à le reprendre dans sa boîte, essayant de faire passer son départ pour un coup de tête pas trop grave. Maurice D. refusera. En fait dans ces expériences qu'il a faites par besoin d'argent, il s'est aperçu qu'il ne pouvait continuer comme ça dans ces petites boîtes. D'abord il a horreur de recevoir des ordres bêtes ou contradictoires et considère qu'il est assez grand pour faire le boulot pour lequel "il ne rechigne pas" mais à condition qu'on lui foute la paix et qu'on lui file un matériel décent.

.../...

L'installation

Maurice D. décide donc de se mettre à son compte. Il s'est aperçu que les boîtes du coin c'était fait de bric et broc, il s'est dit : - "la seule manière de m'en tirer, de n'être pas astreint à jouer les marteaux, c'est de m'en tirer tout seul, en ayant mon camion je serai affrété et je m'organiserai seul". Il fait des offres de service aux transporteurs du coin, c'est pas intéressant, alors il s'éloigne de sa région et trouve une grosse entreprise (W) de la ville de (M) qui lui fait une offre intéressante ou du moins plus intéressante que les autres. Par ailleurs, il habite à un endroit qui se situe à proximité du trajet habituel (utilisé par les véhicules de cette entreprise) pour monter dans l'est et sur le nord de la France et de l'Europe, et qu'en tout état de cause il tient à rester dans son coin ça lui paraît intéressant. En fait, les choses se passent de la manière suivante : il achète le tracteur à l'entreprise W (en fait à une concession de marque de PL qui appartient à W). L'entreprise W lui loue la citerne (6000 Frs/mois) et lui assure l'affrètement, lui se paye, paie la location de la remorque, le pourcentage d'affrètement, ses frais de gaz oil, d'entretien, d'assurance et l'amortissement de son camion sur le chiffre d'affaires qu'il réalise.

Le contrat de fait. Il loue son tracteur et sa force de travail à l'entreprise qui l'affrète lui, qui lui vend le tracteur et lui loue la remorque. Il est bien évident que dans une telle conjoncture ou dans de tels rapports, il met en jeu une stratégie particulière pour s'en sortir. Il met en pratique des comportements tout à fait clairs pour tenter de garder une autonomie dans des rapports qui sont de fait extrêmement propices à créer un rapport de dépendance absolue à l'entreprise. Il se trouve dans la situation que connaissent beaucoup d'agriculteurs comme prolétaires dépendant des firmes agro-alimentaires qui écoulant leur production se mettent en position de leur fournir les moyens et les méthodes de travail qu'ils n'auront plus qu'à mettre en oeuvre par leur travail. Conscient de cette dépendance mais attaché à son autonomie, Maurice D. explique qu'il a préféré s'endetter auprès de sa famille pour financer son tracteur. Il voulait minimiser l'emprunt qu'il faisait auprès du concessionnaire (filiale de l'entreprise de transport)

.../...

\* Nous y reviendrons.

afin d'éviter d'être entièrement dépendant de son affrêteur. Explication que ponctue un "si ça ne va pas je peux m'en aller quand je veux !", et l'écho de répondre : "pour tirer quoi !". Mais surtout cette affirmation constante de la liberté invoquant le futur de la réussite comme garantie, constitue le point d'ancrage d'un refus des normes institutionnalisées de vie que promet la société aux migrants agricoles.

l'avenir.

En effet, comme pour beaucoup d'artisans ou de petits commerçants, l'ensemble de la vie de Maurice D. est bâtie autour de la formidable dépense d'énergie nécessaire pour maintenir et améliorer une position sociale, qu'aucun recours institutionnel ne soutient ou ne garantit. Seule la dépense de travail et d'astuce qu'il produit ainsi que sa femme, est susceptible à terme de lui donner l'assise minimale garantissant son autonomie personnelle la propriété effective de ses moyens de travail. Or, la logique de cette "accumulation primitive" dans une société largement dominée par des processus "de reproduction élargie du capital" implique pour ceux qui s'y risquent, qu'ils trouvent le moyen d'acquérir outre la propriété de leurs moyens de travail, celle de leur source de travail. Dans le cas de Maurice D. il n'en est pas encore à la propriété effective de ses moyens de travail, pourtant il est déjà possédé par sa possession future, condition de son éventuelle réussite. Ainsi lui et sa femme travaillent pour acquérir ce moyen de travail et toute l'économie de leur genre de vie s'articule sur cet enjeu. Maurice D. sait parfaitement que "les gros" tirent le meilleur parti du travail qu'il accomplit et des risques qu'il prend, il ne se fait aucune illusion là dessus il n'envisage même pas de monter une entreprise de transport avec un ou plusieurs salariés, il sait la fragilité de tels montages (notamment le fait que tout salarié aussi consciencieux soit-il - et il pense dans ce cas à un égal à lui, un presque artisan, indépendant et capable de l'être dans l'organisation de son travail - ne peut consentir autant d'efforts et d'astuces conjoncturelles que celui qui est impliqué dans un processus d'acquisition des moyens d'un nouveau statut social, par ailleurs les gros pépins - accidents ne peuvent plus être amortis : "les frais de salaires continuent à courir". Il pense d'ailleurs que ce qui était possible il y a encore quinze ans - monter une boîte à partir d'un camion - n'est plus possible maintenant. "ceux qui le prétendent, les frères Z \* chez moi, ils disent qu'ils sont partis de rien, ils conduisent comme moi, ils ont maintenant une dizaine de camions, ils oublient de dire que leur père leur en a laissé quatre ou cinq quand il leur a donné la main".

.../...

291

\* Ils ont à peu près son âge.

Autrement dit, son effort il le fournit pour tenter "d'être son maître" et il pense qu'il aura réussi lorsqu'il aura trouvé un bon contrat de transport régional (location) pour un trafic sûr et durable. Ce qu'il peut envisager, c'est former un groupe informel (pour l'instant) avec son beau-frère, lui même, salarié routier, et son copain qui a deux camions (et un contrat de longue durée pour le transport des meubles d'une petite fabrique) avec qui il échange déjà des services.

"Si le transport ça ne marche pas, si je ne m'en sors pas bien lorsque j'aurais payé le camion, je laisserais le transport, je ferais autre chose". A noter que déjà il envisage de prendre une gérance de restaurant "routier" Pour sa femme.. il est en pourparler là-dessus.

LES REVENUS, LA GESTION DE L'ENTREPRISE, LES MODES DE CONSOMMATION  
OU LES PRINCIPES DE L'ECONOMIE DOMESTIQUE

Etablir de façon précise et absolument fiable les revenus de Maurice D. tient de la gageure dans la mesure où son insertion économique dans le système des échanges marchands se caractérise précisément par une distinction essentielle dans sa pratique entre ce qui relève des obligations de ce système dominant et ce qui s'y dérobe, c'est-à-dire les moyens personnels et relationnels mis en oeuvre pour maintenir à son niveau minimum la masse financière nécessaire au paiement des coûts de production, tant en ce qui concerne le fonctionnement du véhicule (moyen de production) que l'entretien du ménage (force de travail). Les rapports aux consommations productives et aux consommations d'entretien du ménage se définissent donc selon un même principe de production de valeur ajoutée par transfert de travail et de biens de la sphère de l'économie domestique à la sphère de l'économie marchande où s'acquiert le statut social de travailleur indépendant. Pour faciliter l'exposé nous appellerons la sphère de l'économie domestique, la partie autarcique de la source de revenus, la partie monétaire étant celle qui reste strictement dominée par les échanges marchands.

Un exposé sur la gestion de l'entreprise, les formes de financement du véhicule, les répartitions du travail et des revenus, permettra de saisir les moyens mis en oeuvre pour puiser à cette double source.

1. Les investissements, les consommations productives et les revenus de l'entreprise.

Nous avons vu qu'en ce qui concerne le véhicule que lui a vendu l'entreprise qui l'affrète, Maurice D. a opté pour une formule de crédit bancaire jointe à un prêt de son père afin d'éviter d'être entièrement à la merci de son affrèteur en ce qui concerne le financement de son outil de travail. La répartition de la partie empruntée (200.000 F.) pour cet achat de 220.000 est de 50.000 F. pour le père, 150.000 F. pour l'organisme financier, ce qui amène une charge de 4500 F. par mois pour un remboursement prévu sur 5 ans

.../...

compte-tenu des intérêts versés. En ce qui concerne les frais d'entretien du véhicule et les réparations, Maurice D. passe ses samedis après-midi ou dimanches matin à s'en occuper, il ne paie donc que le prix des matières premières, huiles, graisses, pièces diverses. En ce qui concerne ces dernières "il s'arrange" aussi avec les mécanos de l'entreprise (W) lorsqu'il s'agit de "petites choses" ou avec la "récupération" si ce ne sont pas des éléments trop essentiels au fonctionnement du véhicule. Pour les pneus, Maurice D. a mis en réserve les 4 pneus du train arrière et la roue de secours (en cas de "pépin" il se sert de la roue de secours de l'entreprise W accrochée sous la remorque qui lui est louée 6000 F. par mois). Il les a remplacés par des pneus rechappés et garde les 5 pneus neufs (évalués à 10.000 F.) pour changer ceux du train avant dont il est essentiel qu'ils soient en bon état. Le copain petit garagiste avec qui il a cet arrangement sur les pneus, l'aide à l'occasion par ses conseils pour l'entretien mais surtout en lui prêtant ses outils. Par ailleurs, les relations qu'il a avec les chefs d'atelier et mécanos de l'entreprise W sont soigneusement entretenues afin de profiter de leurs conseils éventuellement d'un coup de main "vite fait" mais surtout pour qu'ils prennent en charge son véhicule dans les meilleurs délais lorsqu'il doit faire une opération mécanique qui dépasse ses compétences. Dans ce cas, les heures et les pièces lui sont facturées à un taux moins élevé que dans un garage quelconque.

Outre les divers petits moyens d'économie mis en oeuvre en ce qui concerne l'entretien (indépendamment de celles que constitue le fait de faire le maximum de choses lui-même), Maurice D. conduit à l'économie au sens où il ménage beaucoup sa mécanique par son style de conduite (souple en général sauf dans deux cas : en ville, le mercredi pour faire toutes les opérations de chargement/dédouanage, avant la fermeture des bureaux, et le dernier soir lorsqu'il accuse la fatigue d'une semaine de travail) et au sens où il n'utilise que les infrastructures gratuites, sauf aux abords des agglomérations (c'est un problème de vitesse d'accès. Jamais il ne fait de longs trajets sur les autoroutes à péages là encore il compense les économies monétaires par l'augmentation des durées et des risques). Il explique à ce propos que lorsque le camion sera payé, il aura 600.000 kilomètres et que ce dernier "gagnera vraiment de l'argent" à partir de ce moment là (L'expression "il gagnera de l'argent" est la même que celle qu'utilisent les agriculteurs lorsqu'ils évaluent leurs vaches : "elles gagnent bien" ou encore "elles profitent"). Il compte donc l'emmener très loin, "le faire travailler un maximum". Il faut noter par ailleurs que s'il est question de remboursement, il ne raisonne jamais en termes d'amortissements.

.../...

Le renouvellement du camion parait davantage lié à l'effort commun de l'homme et de la femme dans leurs activités professionnelles propres, assurant des rentrées financières pouvant être épargnées, qu'à la logique économique qui voudrait que l'investissement pour l'achat du moyen de production soit rémunéré au même titre que le travail. Or, contrairement à cette logique comptable, le camion est pour Maurice D. plus qu'un moyen de production, il le considère comme un début de capital accumulé. Non seulement il le considère comme tel, mais il l'est au moins formellement puisque tous les gains, lorsque "le camion travaillera entièrement pour moi", et le prix de la revente éventuelle, amèneraient la possibilité d'acheter un nouveau camion avec davantage de fonds propres, donc de capital accumulé. Il y a un "si" qui n'est pas mince : Tout dépend du rapport entre la valeur directement transférée aux organismes financiers et à l'entreprise W et la valeur globale transférée dans le fonctionnement du véhicule et à Maurice D. sous forme de revenus, compte-tenu de la valeur nécessaire à son entretien comme producteur direct. L'évaluation de ses revenus d'entreprise sont les suivants, sur un mois :

Chiffre d'Affaire (prix des transports effectués)	COOTS (10.000 km)
	6 000 Location de la citerne
	2 500 Frais d'affrètement
	800 Pneumatiques
	500 Huiles
	6 800 Gaz ôd1
	400 Divers entretiens
	1 500 Assurances et taxes
	4 500 Remboursement du tracteur
	<hr/> 23.000 F
	2.400 F Frais de route et lavages
<hr/>	
→ 32.000 F.	25.400 F

Le revenu brut est d'environ 6.600 F. mensuels sur lesquels il reste à payer les frais commerciaux, ceux des organismes sociaux (maladie, retraite), et divers frais de gestion ordinaires et des impôts que nous n'avons pu évaluer. Ces sommes étant déduites, la somme restante rétribuée le travail de Maurice D. comme chauffeur, mécanicien, représentant de son entreprise, et celui de sa femme comme comptable, gestionnaire.

. Les revenus et le genre de vie du ménage

Le problème de l'amortissement du véhicule se pose pour l'entreprise de transport. Il semble que le ménage le résolve sous forme d'épargne afin de continuer le processus d'accumulation par rapport auquel les gains nets du "travail du camion" à partir du début de la sixième année seront de 4500 F. par mois de travail (moins le coût des grosses réparations de remise en état d'organes que prévoit Maurice D.).

Avant de parler de la capacité d'épargne, il convient d'évaluer l'autre source de revenus monétaires du ménage que constitue l'activité professionnelle, hors travail transport, de Madame D. Elle vend au porte à porte et par relation, des livres, pour le compte d'éditeurs de collections. Femme active, dynamique et astucieuse, elle accomplit ce travail avec beaucoup d'efficacité et retire visiblement beaucoup de satisfaction à y réussir. Maurice D. dit que ce qu'il rapporte suffit à "faire bouillir la marmite" et que lorsqu'ils auront des enfants, elle arrêtera de travailler. Dans la mesure où Madame D. désire fortement avoir des enfants et s'en occuper, cela est possible, mais il ne semble pas pour autant qu'elle souhaite devenir "femme au foyer" comme le présuppose Maurice D. dans sa remarque.

Les revenus monétaires donc, de Madame D., sont d'environ 2000 F. par mois, elle est au pourcentage de ses ventes (si les contacts marchent bien pour elle grâce à ses qualités, il n'en reste pas moins que le public Populaire à qui s'adressent ces livres, hésite à engager les sommes rondettes que nécessite leur achat, malgré les "facilités de paiement" qui leur sont faites), elle paye les frais de déplacement, de téléphone et de présentation sur ses revenus. Donc hors impôts, frais sociaux et autres frais divers, les revenus monétaires du ménage sont d'environ 8600 F. Une certaine proportion de cette somme est probablement épargnée, car comme en matière de consommation productive, une partie des biens consommés par le ménage provient de la sphère de l'économie domestique, comme c'est le cas pour beaucoup de gens vivant dans de petites villes ancrées socialement dans le monde rural.

.../...

Les D. habitent un appartement de quatre pièces, confortable, au rez de chaussée d'une maison ne comportant qu'un étage. Dans cet appartement modeste ils ont installé eux mêmes (et avec les copains) tous les éléments du confort moderne et il est bien aménagé. La contre partie en est un loyer relativement bas. Ils possèdent une automobile de forte cylindrée assez ancienne, achetée d'occasion. Pour ce qui concerne le mobilier et les vêtements, leurs goûts excluent toute ostentation et aussi toute pruderie janséniste ou spartiate. Ils sont bien "chez soi" mais entretiennent avec leurs voisins de bonnes relations faites de cordialité à "prendre un pot", à "faire une partie de carte", à "bavarder un moment sans s'occuper des histoires des uns ou des autres". Manifestement, ils aiment voir des gens "avoir des visites" ou "en faire" mais "sans trop", du moins sans "en remettre", "coller". Les meilleures relations de voisinage dans le quartier, sont avec les gens dont on connaît l'histoire, ceux que l'on repère parce qu'ils sont du même village que vous, ou d'un village proche, qu'on les a vus, connus avant, même de loin, dans des relations sociales localisées, que vous connaissez et qui vous reconnaissent, ce sont ceux avec qui vous échangez de "menus services". Ces types de relations classiques qui sont la vie même des milieux populaires sont corrélatives d'une assez forte prégnance du milieu familial, lequel densifie par la plus grande "familiarité" permise, la richesse que l'on peut trouver dans les relations humaines. En ce qui concerne les D. les relations familiales sont d'autant plus fécondes et appréciées que les frères, soeurs, belles-soeurs, beaux-frères, enfants et cousins de tous degrés, sont très nombreux dans l'espace du département sinon du canton. A partir de ce réseau familial, le réseau des relations sociales, donc des échanges de services, "de coup de main", de produits, est très large. De sorte qu'en ce qui concerne les consommations alimentaires et d'entretien, les biens du ménage (habitat, mécanique auto, entretien ou échanges de vêtements...), presque tout s'échange à l'intérieur de ce réseau de don et contre-don de biens, de services, de disponibilités à faire un travail, une démarche. Dans les conditions sociales actuelles, surtout pour les habitants des grandes métropoles, une telle situation est privilégiée, elle permet d'échapper aux diverses "normalisation" et "standardisations" que promeut la société de la marchandise. Privilégié peut-être en ce qui concerne la qualité des relations, ("les grandes "fiesta" qu'on fait, tout le monde apporte le bon vin de son père, la bonne viande de son échoppe, le bon fromage du copain et ça se passe dans le grange du père, on peut faire du bruit, rigoler, personne pour vous embêter, tandis qu'en ville vous vous regardez comme des mannequins sans vous voir") valorisées entière-

ment par Maurice D. et sa femme, ce genre de vie populaire n'existe qu'au prix d'une résistance farouche aux standards de pacotille de la société marchande, laquelle les asservit néanmoins à un temps de travail et à des efforts "dingues" pour ces quelques moments de fiesta.

. En guise de conclusion.

Et le transport dans tout cela ? Au centre de la stratégie de Maurice D. comme activité permettant de vivre au pays, évitant d'avoir à "gagner" les grandes métropoles pour y vivre isolé, avec un revenu supérieur à celui qu'il aurait dans sa ville s'il était travailleur sédentaire.

Le transport, pas au centre, mais parmi les exemples significatifs d'activités dites archaïques économiquement qui nourrissent l'économie marchande dans la mesure où ces activités "précapitalistes", ces "pesanteurs sociologiques", servent de relais d'ancrage par où transitent vers elle les matières (transfert venant de la vente des terres - donc de la rente foncière qu'elle s'approprie par le crédit) et l'énergie humaine ou le travail (voir la quantité de travail non payé de Maurice D. qui alimente l'entreprise W., les organismes financiers et les divers organismes de gestion de la force de travail : Etat, organismes sociaux) par l'asservissement du producteur direct aux lois de l'appropriateur, fussent-elles institutionnellement anonymes.