

Le travail des chauffeurs routiers de marchandises

Hélène Desfontaines (*)

Dans le transport routier de marchandises, les préoccupations organisationnelles ont chassé les spécificités d'une culture de métier qui donnait au chauffeur une autonomie dans l'organisation de son travail et faisait reposer sur lui la gestion des contraintes de temps et des nombreux aléas. Le chauffeur routier, d'ouvrier porteur de savoirs, de fonctions commerciales et d'une autonomie opérationnelle, est devenu un agent de véhiculage. Le recentrage sur cette fonction s'est obtenu par la décomposition du procès de transport et par la segmentation corrélative de l'espace géographique. Le choix des itinéraires, des durées et des moments de conduite qui formaient les prérogatives du travail du chauffeur routier, lui échappent désormais. Normalisation, codification et contrôle sont les nouvelles caractéristiques des pratiques des entreprises, où la rationalisation du procès de travail induit un usage différent des espaces de travail. Cette évolution se fait au détriment d'habitudes de sociabilité et d'appropriation du travail, et génère un sentiment de dépersonnalisation de l'espace et une individualisation des relations de travail.

L'organisation productive selon le principe du flux tendu et la réduction du temps de travail des chauffeurs routiers ont incité les transporteurs à rationaliser l'utilisation des espaces afin de rationaliser l'usage du temps. Nous nous appliquons dans cet article à montrer comment le passage d'un système professionnel à un système technique se lit dans l'importante modification de l'usage des espaces de travail et de production des chauffeurs routiers de marchandises. L'espace en tant que dimension de l'organisation est un puissant révélateur du fonctionnement du travail. Ses modes d'utilisation dévoilent les rapports sociaux et les systèmes de production.

Le prisme spatial se révèle d'autant plus pertinent pour analyser le mouvement d'industrialisation du secteur que le transport routier de marchandises s'effectue dans un cadre spatio-temporel particulier. Comme toute activité productive, celle du chauffeur routier se produit dans un espace donné (FISCHER, 1978) tout en échappant aux trois unités – de lieu, de temps et d'action – constitutives d'un des paradigmes fondateurs de la sociologie du travail (TRAPIER, 1994). Le lieu du travail des chauffeurs routiers présente au moins deux caractéristiques.

Il se décline au pluriel : l'activité du chauffeur routier s'exerce dans quatre espaces de travail. L'espace géographique vient le plus spontanément à l'esprit et constitue l'espace principal du travail. La cabine du véhicule est l'espace où s'exerce une

fonction centrale, la conduite, mais elle est aussi espace de repos et de repas. Il y a enfin les espaces de l'entreprise et des entreprises clientes, essentiellement composés des aires de déplacement, de stationnement, des lieux de prise en charge et de traitement administratif de la marchandise. La deuxième caractéristique inhérente aux espaces de travail des chauffeurs routiers réside dans leur non-matérialité. Ils ne se donnent pas immédiatement au regard : hormis la cabine du tracteur et les entreprises dans lesquelles le chauffeur passe un temps minime, rien de concret ne matérialise les espaces de travail, notamment l'espace géographique, vaste, étendu et ouvert.

L'industrialisation du transport routier de marchandises *via* son intégration dans la fonction logistique mérite également analyse pour ses conséquences sur les usages des espaces de travail : assurer la continuité productive a obligé les transporteurs à limiter le plus possible les aléas en dissociant le temps de la marchandise de celui du chauffeur. Car si ce dernier a des obligations de coupure et de repos, la marchandise, elle, n'en a pas et doit même être prise en charge le plus rapidement possible. Cette dissociation s'est faite en divisant un trajet en plusieurs et en affectant un véhicule à plusieurs conducteurs. Ces deux principes organisationnels ont entraîné de nombreuses modifications dans l'organisation des espaces et leurs usages.

* Université catholique de l'ouest – Institut de psychologie et sociologie appliquées (desfontaines.helene@uco.fr). L'auteure remercie Danièle Linhart des remarques et conseils donnés pour cet article.

Malgré une configuration spatiale de travail fort différente, les chauffeurs routiers qui effectuaient des transports irréguliers sur longues distances ont alors connu le même mouvement que les ouvriers de métier devenus ouvrier « tout court » et pour lesquels le passage d'un espace ouvert à un espace fermé s'est traduit, tout au long de l'histoire, par le passage d'une autonomie ouvrière à une situation de travail encadrée et contrôlée. L'histoire du salariat industriel peut se lire comme une succession de « mise en murs ». De la manufacture à la fabrique puis à l'usine, la mise au travail sous le même toit

a participé du double objectif de contrôle et de productivité, le lieu du travail passant d'un « espace [de] compromis » (NOIRIEL, 1983) à un espace « autonome et réglementé » (JORDA, 1999) selon un double axe technique et disciplinaire.

C'est ce processus d'industrialisation que sont en train de vivre les entreprises du secteur des transports routiers de marchandises. La réorganisation des conditions d'acheminement physique du fret a accentué la dimension structurante de l'espace géographique au détriment de sa simple dimension de support.

Encadré 1

Un secteur hétérogène

L'article s'appuie sur des données collectées au cours de notre recherche de thèse (DESFONTAINES, 2002) (1). Le travail de terrain s'est effectué en deux temps : de 1996 à 1999 puis en 2000-2001 soit au total 87 entretiens auxquels s'ajoutent des comptes rendus d'observation réalisés sur les barrages routiers de 1996 et 1997 et en accompagnant à trois reprises des chauffeurs routiers dans l'exercice quotidien de leur métier.

Dans les années 2000, le transport routier de marchandises compte quelque 37 000 entreprises (OBSERVATOIRE SOCIAL DES TRANSPORTS, 2004) effectuant des transports dits de proximité et/ou interurbains. Le secteur se compose essentiellement de petites entreprises : plus de 8 entreprises sur 10 ont jusqu'à 9 salariés tandis que seulement 2% des entreprises du secteur emploie 50 salariés et plus. La présence de petites entreprises est massive dans le transport routier de proximité puisqu'elles représentent 91% du total de celles-ci. Dans le transport interurbain, c'est-à-dire régional et national, celui sur lequel notre recherche a porté, celles-ci ne représentent que 73% du total tandis que 21% occupe entre 10 et 49 salariés et 2% plus de 50 salariés. Cette image d'un secteur atomisé doit néanmoins être corrigée car les statistiques ne laissent pas apparaître l'existence de grands groupes très puissants, d'où l'idée que le secteur est en fait dual. Cette dualité explique la pratique, courante, de la sous-traitance et son lien avec la taille des entreprises. Le taux de sous-traitance est stable depuis 1996, de l'ordre de 14%. La pratique est moins développée dans le transport de proximité (10,6%) que dans le transport interurbain (14,7%) et à l'intérieur de ce dernier, ce sont les entreprises de 50 salariés et plus qui y ont le plus recours (17,9%) contre 11,1% pour celles occupant de 6 à 49 salariés.

Six des neuf entreprises de transport routier interurbain étudiées pour notre recherche ont plus de 50 salariés et les trois autres de 20 à 44. Notre population d'entreprise appartient, au regard des statistiques du secteur, aux grandes entreprises, les moins nombreuses. Cette surreprésentation s'explique par notre objet de recherche qui portait sur la rationalisation du travail des chauffeurs routiers, que seules les plus grandes avaient les moyens de mettre en œuvre.

Les chauffeurs dits grands routiers se trouvent majoritairement dans les entreprises de transport routier interurbain de marchandises. Ils réalisent des transports impliquant de prendre au moins six repos quotidiens hors de leur domicile durant un mois. S'ils ont en commun d'exercer leur métier sur le territoire national ou européen, ce métier diffère selon les produits transportés. Ainsi tracteur un fourgon à température dirigée ne revient pas au même que tracteur une semi-remorque équipée en savoyarde, en rideaux coulissants (*tautliners*) ou encore un plateau, une benne ou une citerne. Les produits transportés n'y sont pas non plus les mêmes : gaz, liquides, pulvérulents pour les citernes – produits métalliques, encombrants, de construction pour les plateaux – alimentaire périssable, vin, plants et fleurs pour le fourgon frigorifique – manufacture, alimentaire non périssable, « tout venant » pour la savoyarde et plus généralement, la *tautliners*. La population des chauffeurs routiers interrogés pour notre recherche est homogène quant au véhicule utilisé (semi-remorque) et aux produits transportés (beaucoup de denrées alimentaires et des produits industriels).

À la diversité des situations de production correspondent des situations de travail différentes et hétérogènes. Les conducteurs effectuant des lignes régulières ont un emploi du temps contraint et connu d'avance. Ils peuvent exercer des tractions diurnes ou nocturnes. Pour les conducteurs effectuant des transports irréguliers, les conditions concrètes de l'enlèvement de la marchandise, de l'acheminement puis de la livraison, rendent difficiles l'anticipation du processus de production. Ce type de transport, plus rarement divisé entre plusieurs conducteurs pour son exécution, est soumis à la nécessité d'optimiser les rotations à l'aller comme au retour. Le travail est composé de plusieurs prises en charge de marchandises : enlèvements et livraisons s'enchaînent et se succèdent. La charge de travail du conducteur est définie par la suite des transports à effectuer dans une journée ou une semaine. Il exerce son travail en dépendance des autres. Notre population de chauffeurs routiers est aussi homogène quant au type de transport réalisé puisque les trois quarts des chauffeurs routiers interrogés effectuaient des transports nationaux irréguliers.

(1) Thèse de 3^e cycle *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi*, réalisée sous la direction de Lucie Tanguy, Paris-X Nanterre, en décembre 2002.

La première partie de l'article présente le système professionnel de travail encore en vigueur durant la première phase de notre enquête (DESFONTAINES, 2002; cf. encadré 1) et les conséquences de celui-ci en terme d'usage des espaces de travail. La deuxième partie envisage les nouvelles pratiques, toujours selon le prisme spatial, inhérentes à la rationalisation productive menée durant la fin des années 1990.

Système professionnel et usages personnalisés des espaces du travail

Comme beaucoup d'entreprises artisanales ou de PME spécialisées dans le transport de lots, cinq transporteurs sur les neuf interrogés assurent régionalement le « fret aller » et recourent à la sous-traitance pour trouver celui de retour. Peu prévu et prévisible en délais, destinations et caractéristiques de la marchandise, ce type de transport dit « à la demande » est assuré par des chauffeurs « grands routiers ». La valorisation du véhicule, généralement sur une semaine, repose sur l'aptitude de l'exploitant à trouver un fret rémunérateur tout en dépendant des capacités d'adaptation du conducteur. Le travail de ce dernier résulte d'une affectation des trafics selon le lieu où il se trouve et l'état de son chargement, mais aussi selon ses capacités d'adaptation pour des tâches variées et des rythmes temporels soutenus.

Jusque dans les années 1990, et donc durant la première phase de notre enquête, « l'empirique était maximisé » (SCHWARTZ, 1988) par l'ajout d'un trajet ou l'imposition de délais très courts. Les conditions de valorisation du travail et du véhicule reposaient ainsi en grande partie sur les qualités physiques d'endurance et sur un certain « sens de la débrouille » des conducteurs, pour gagner du temps, ou ne pas en perdre, pour trouver du fret ou négocier un contrôle sur route avec les forces de l'ordre. L'exploitant déléguait la réussite des conditions d'acheminement de la marchandise sur le routier, sur lequel reposait la faisabilité, la fiabilité et la sécurité du transport. La contrainte organisationnelle était reportée sur l'exécutant (MOTTEZ, 1967) d'où sa nécessaire autonomie.

Une autonomie professionnelle

La dépendance du transporteur vis-à-vis du chauffeur routier a longtemps été d'autant plus impérative qu'à l'éloignement et à un mode d'organisation donné s'ajoute l'exercice d'un métier sur la voie publique et en dépendance « du temps des autres ». L'imprévisibilité est une composante importante du travail de chauffeur routier : circulation routière, conditions météorologiques, état, arrimage de la marchandise, accueil, attente chez le client. Avant l'intégration de ce type de transport

dans les chaînes logistiques et donc une réorganisation des conditions de production, c'est sur le chauffeur qu'ont reposé la continuité du transport et la rentabilité de son temps de travail. Il était, pour reprendre l'expression de P. Hamelin, « un régulateur de tensions ». Le savoir-faire des conducteurs reposait sur leur capacité à gérer les contraintes de temps tout en surmontant les diverses difficultés engendrées par de nombreux aléas. « L'anticipation, la révision et la répétition constante de la chronologie et de la hiérarchie des opérations [étaient] les conditions de la réalisation effective de l'ensemble des rotations » (HAMELIN, 1989). Le transport à proprement parlé des marchandises (véhiculage), le choix des itinéraires, la gestion des divers imprévus, des durées et des moments de conduite relevaient en grande partie des prérogatives des conducteurs.

Ainsi, à l'époque de l'enquête (cf. encadré 2), dans les entreprises interrogées qui pratiquaient le transport à la demande (marché spot), une partie du travail se négociait selon un rapport interindividuel entre le chauffeur et son patron (ou l'exploitant) en fonction des risques encourus en cas de contrôle ou d'accident et d'une estimation des bénéfices réciproques mesurés en temps d'absence et en frais de route pour le chauffeur, en fret transporté pour le transporteur. Les routiers âgés d'une quarantaine d'années et plus ne réagissaient pas en fonction d'une durée de travail lorsque l'exploitant ou le patron leur donnait un chargement supplémentaire à effectuer. Ils discutaient une certaine quantité de travail qu'ils estimaient raisonnable au regard du gain et de l'absence du foyer familial. Pour cette catégorie de chauffeurs, la notion de durée journalière de travail était d'autant moins structurante que le travail s'effectuait sur trois à six jours. De plus, assumer son travail sur de longues journées de travail révélait et procédait d'un véritable savoir de métier. Ainsi que le remarquait l'un d'eux : « Ils savent bien à qui ils donnent le travail. »

« Avec le verglas, la route était déviée pour les poids lourds. J'ai perdu une bonne heure. J'avais rendez-vous à 8 heures, je suis arrivé à 9 heures et j'avais toujours pas dormi, depuis 22 heures. Je me suis arrêté pour la forme, boire un café et puis faire une coupure de trois quarts d'heure pour que ça fasse mieux en cas de contrôle. Et puis j'ai continué parce que j'avais rendez-vous... » (1996, 27 ans d'expérience, transport national irrégulier, entreprise E.)

La mise en œuvre des qualités de débrouille, d'adaptabilité et de résistance, qui fondaient la fierté du métier supposait entre lui et son supérieur une connivence pour travailler en dehors des règles sociales de sécurité. On ne peut comprendre cette attitude si on ne la met pas en regard des gains financiers et sociaux procurés par l'exercice de ce métier jusque dans les années 1990. Être routier permettait d'échapper à d'autres métiers, ouvriers ou agricoles. Il conférait aussi, par les régions et pays traversés, par le revenu occasionné, par les « petits

Principales caractéristiques des entreprises enquêtées

Sur les neuf entreprises analysées :

- six transportent des produits alimentaires et des marchandises manufacturées qui ne demandent pas de manipulations particulières ;
- une s'est spécialisée dans le transport de produits finis intermédiaires ou semi-finis pour l'industrie électronique et automobile ;
- deux ne transportent que des produits alimentaires « sous température dirigée », c'est-à-dire en camion frigorifique.

L'organisation des trafics reste territoriale. Les tractions sont denses dans une région donnée de manière à rentabiliser les voyages aller comme retour. Les zones de trafic correspondent aux flux répertoriés pour l'ensemble des transporteurs des Pays de la Loire (Observatoire régional transport, DRE, Nantes). Les principales liaisons régulières se font entre les Pays de la Loire et la région parisienne, puis la Bretagne. Les zones où l'activité est importante sont ensuite l'intrarégion et le sud-ouest. Une entreprise possède des lignes régulières plus lointaines avec Marseille, Lyon et Clermont-Ferrand. Les autres vont aussi dans ces régions, mais de manière irrégulière.

Tableau 1
Modes d'organisation du transport

	Transport régulier		Circuit	Transport irrégulier
	Navette			« À la demande »
	Avec échange	Sans échange		
A	x	x	x	
B	x		x	x
C	x		x	x
D	x	x	x	x
E			x	x
F		x		x
G	x		x	x
H	x	x		x
I	x	x	x	

Les entreprises A & J spécialisées dans le transport frigorifique de produits alimentaires périssables le font par lignes régulières et plutôt sur des distances relativement courtes. L'une appartient à un groupe qui a maillé d'agences le territoire. Le travail des conducteurs consiste en des ramassages locaux et régionaux et des liaisons entre différentes agences. Quelques-uns font encore des transports nationaux irréguliers, l'essentiel est confié à des entreprises sous-traitantes. L'autre entreprise est indépendante. Elle fait passer ses trafics par un point relais à mi-route entre son département d'implantation et la ville de livraison la plus méridionale. Le travail de ces deux entreprises est organisé en « 2x8 ».

L'entreprise B, intégrée à une logistique productive industrielle fait aussi des transports essentiellement réguliers. Ils consistent en des liaisons entre usines et en des circuits de ramasse auprès des fournisseurs. Ce qu'elle nomme transport « à la demande » s'apparente surtout à des transports aux destinations et aux clients récurrents mais irréguliers.

En dehors de ces trois cas à l'organisation productive simple, les autres entreprises mêlent plusieurs types de transport et des destinations diverses. Quatre des entreprises transportant des produits manufacturés et alimentaires exercent un transport intégré à une logistique distributive : elles effectuent des liaisons régulières avec des plates-formes de distribution appartenant aux grandes et moyennes surfaces. Trois ont une activité logistique complémentaire, surtout de stockage. Le point commun entre les six entreprises est la part importante de trafics peu prévisibles, que ce soit en délais, en destination, en contenu, en poids ou en volume.

Tableau 2
Nombre des salariés et répartition

	Date de début d'enquête	Total salariés	Total chauffeurs	Total sédentaires
A	2000	100	60	40
B	1998	30	20	10
C	1997	99	92	7
D	1996	98	73	25
E	1997	64	51	13
F	2001	103	80	23
G	2001	23	19	4
H	2001	140	130	10
I	2000	44	37	7

profits» que l'éloignement « autorisait » et les divers services rendus à l'entourage avec le véhicule de l'entreprise, un relatif prestige social et un mode de vie proche de celui des classes moyennes. Enfin, dernier intérêt dans l'exercice de ce métier ouvrier, le conducteur bénéficiait dans une large mesure d'une « autonomie opérationnelle » (MONTJARDET, 1985) : le travail donné, à lui de mettre en œuvre les moyens pratiques de son exécution.

« L'empreinte spatiale » du système de travail

Pour le chauffeur « grand routier », l'autonomie exprimée et vécue en temps était signifiante en terme d'espace. Il y avait translation dans l'espace de l'autonomie temporelle.

L'espace géographique

L'usage atypique du temps à des fins productives correspond aussi à un usage personnel et singulier des différents espaces de travail. La dépendance du transporteur à l'égard du chauffeur pour l'exécution du transport se traduisait par une utilisation personnalisée de l'espace géographique de production. Pour les routiers, s'arrêter quand ils veulent revient à s'arrêter où ils veulent. L'usage autonome du temps et de l'espace permettait une vie sociale : « Si ça nous plaisait d'arrêter là où on connaissait du monde, et bien on s'arrêtait là. On se trouvait à plusieurs. [...] Après, on prenait sur nos heures de nuit pour compenser. » Le routier précise bien qu'ils n'avaient « pas d'impératifs », sous-entendu de courts délais de livraison (1).

L'extrait suivant porte sur un voyage fait régulièrement à la fin des années 1970 et reliant une commune vendéenne à une autre de l'ex-Yougoslavie. L'extrait est édifiant parce qu'il condense en quelques lignes des aspects relatés de manière moins directe par de nombreux autres routiers interrogés effectuant des trafics nationaux dans les années 1980 et début 1990.

« – C'est vrai c'était vraiment des bringues. Il y en a qui sont jamais redescendus : le camion, il est tombé de la montagne. C'était ça le problème. C'est vrai que des fois on a conduit, on avait certainement plus de 2 grammes... On s'en est toujours bien sorti, la chance était avec nous. Maintenant c'est fini. Disons qu'on s'en fichait du temps. On s'occupait de rien. C'est-à-dire qu'on allait, on roulait... Quand ça nous plaisait d'arrêter à 10 heures, de faire la bringue jusqu'à 4 heures, on faisait la bringue jusqu'à 4 heures et on repartait à 4 heures et "allez en route". C'était pas comme maintenant. On n'avait pas d'impératif [...]. On prenait notre temps de vivre tranquillement.

– Le patron, il ne disait rien ?

– Non. Il savait qu'on montait avec ce voyage, on revenait avec autre chose, c'est tout ce qu'il voulait. On pouvait pas faire deux tours dans la semaine, donc c'était à nous de nous organiser. Jamais on nous a dit "va plus vite", jamais. Jamais, on nous a dit quelque chose. Celui qui voulait aller plus vite, il allait plus vite, c'était comme il voulait [...]. Mais les heures, on comptait pas nos heures. C'était vraiment la vie des routiers. Tout était mélangé. Si ça nous plaisait d'arrêter là où on connaissait du monde, et bien on s'arrêtait là [...]. Après, on prenait sur nos heures de nuit pour compenser. » (2001, 58 ans, fait désormais des transports irréguliers nationaux, entreprise G.)

L'espace géographique portait la marque individuelle de chaque chauffeur, selon les lieux fréquentés et parcourus. « Chacun faisait à sa façon », selon son rythme et ses envies plus qu'en fonction du client qui n'opérait qu'en dernière instance :

« On faisait cinq-six heures de route, on s'arrêtait, boire un coup ou pas ou on dormait, mais chacun faisait à sa façon. Des fois, on mangeait le soir [...] au moment de la digestion, le sommeil, il venait et on décidait qu'on s'arrête [...] et à quatre heures du matin, il fallait [...]. On repartait parce qu'il fallait arriver chez le client le lendemain matin. » (1996, 26 ans d'expérience, transports irréguliers nationaux, entreprise C.)

Il n'est pas question d'enjoliver le passé. « La vie des routiers » était dure, éprouvante et peu rémunératrice. Les termes de l'échange étaient connus et acceptés : une certaine liberté dans l'exercice quotidien du travail contre des durées très longues de travail et une rémunération horaire très faible. Si la possibilité de telles pratiques sociales durant le travail constituait pour certains l'un des attraits majeurs du métier, elle doit aussi se lire comme le versant compensateur d'un travail éprouvant. Dans le contexte sans précédent des bouleversements des années 1990-2000, l'emploi du terme d'*ambiance* ne résume pas seulement avec nostalgie les rapports sociaux en vigueur, il sert à exprimer ce double rapport au temps et à l'espace.

« On partait le dimanche soir à 22 heures et puis on rentrait le samedi midi. Ben... [on était] toute la semaine partis. On comptait pas, on faisait des journées de 14 heures, c'est sûr, ou 15 heures mais... je sais pas. C'était l'ambiance. Elle était pas la même. » (1996, 26 ans d'expérience, transports irréguliers nationaux, entreprise C.)

« On avait plus d'espace » exprime l'existence d'une réelle marge de manœuvre entre un travail donné et son mode opératoire. L'espace physique entre le chauffeur et le patron, compte tenu aussi des

(1) La description brève de l'actuel système socio-productif confirme implicitement ce lien entre les vécus du temps et de l'espace : « Disons que le travail, il est plus à la journée. Parce que même dans les entreprises, aujourd'hui, c'est... On appelle ça le flux tendu... Et s'il a dix camions et puis ben, s'il en faut 11, ben il met au Minitel et il va trouver [le onzième], qu'autrefois, c'était... c'était plus long... » (1996) 12 ans d'expérience, transports irréguliers nationaux. Entreprise E.

moyens de contrôle à distance, se muait en espace de liberté. Cet espace dont parle le chauffeur est à la fois social, temporel et géographique. Le nombre de clients par voyage était minime, de un à cinq, plus souvent trois. Les trajets étaient aussi plus longs qu'actuellement où les entreprises cherchent autant que possible à réduire les distances et à rendre le plus régulier possible les trafics. Les espaces de travail étaient donc plus étendus, occupant fréquemment une large région ou nécessitant de traverser la France. Les délais plus longs et les clients moins nombreux pour un trajet plus éloigné faisaient que les routiers travaillaient «tranquillement», c'est-à-dire en prenant le temps de s'arrêter quand et où ils le souhaitaient.

L'espace géographique du travail est bien sûr constitué des localisations des clients, mais dans le système professionnel de l'époque, les routes, les itinéraires choisis par le conducteur selon des critères techniques et/ou personnels structuraient fortement celui-ci.

La cabine

Dans les petites et moyennes entreprises, la prépondérance d'un système professionnel de travail sur une organisation rationalisée induisait que chaque chauffeur «possède» son camion (2). La possession en propre du véhicule était donc le versant organisationnel d'une nécessaire autonomie opérationnelle. Il y avait un rapport d'homologie entre la place du chauffeur dans le procès de travail et l'usage du véhicule en tant qu'espace de travail. Le camion était vécu comme étant «son» outil de travail. La cabine et parfois la remorque étaient personnalisées. Cette personnalisation traduisait le type et le degré d'autonomie conférés au conducteur. Elle révèle aussi ce que le conducteur s'accordait au regard de la perception de son rôle dans la production de transport. Les conditions de production autorisaient les conducteurs (3) à garer leur véhicule à domicile durant le week-end, ce qui permettait un appréciable gain de temps pour le départ du lundi matin ou du dimanche soir. Ils étaient nombreux aussi à revenir à l'entreprise le samedi matin vérifier «deux trois points» et laver le véhicule. L'entretien courant (mécanique comme nettoyage) du véhicule leur incombait. De plus, l'état de propreté extérieure et intérieure constituait un signe distinctif et fonctionnait comme un révélateur du sérieux professionnel.

Les surfaces vitrées de la cabine laissaient apparaître divers objets et images, tels les autocollants ou la plaque minéralogique indiquant le sobriquet du chauffeur et/ou son identité de cibiste. La cabine

comportait aussi des fanions, des peluches, des loupottes ou une pin-up sur calendrier. Le degré et le type de décoration du tracteur témoignaient de l'appartenance à un type d'entreprise et du statut du conducteur. Le camion était au centre d'une identité de métier et participait de la hiérarchie interne. Il était un «marqueur» d'identité et de positionnement professionnel. Par ailleurs, la personnalisation de la cabine témoignait de manière performative du sentiment d'emprise de la route, ce lieu sur lequel les routiers passaient la majeure partie de la semaine. À l'aide des signes et de symboles mais aussi par une activité comme la c.-b., les chauffeurs routiers indiquaient leur contrôle de leur principal espace de travail : l'espace routier.

L'appropriation dont la cabine faisait l'objet donne aussi à voir la dynamique de relations entre organisation productive et rapports au travail. La relation qu'il y avait entre absences, longues durées de travail et autonomie opérationnelle requise induisait pour le chauffeur de rendre la cabine confortable afin de mieux supporter des conditions de travail souvent éprouvantes. L'épouse parfois confectionnait rideaux ou «dessus de lit» pour la couchette. L'espace de la cabine était aménagé pour recevoir chaque semaine les affaires personnelles du chauffeur. Glacière, c.-b., téléviseur, nécessaire de toilette et de sommeil permettaient de personnaliser et de s'approprier l'espace. Les règles fonctionnelles d'aménagement étaient établies de manière individuelle et personnelle.

L'entreprise

«*Quand je fais du nord, je passe juste ici faire mon plein. Il y a des semaines où je passe trois heures à l'entreprise (4)*» : pour les grands routiers, l'entreprise était – et demeure – l'endroit le moins fréquenté. En début de semaine, elle est le lieu de prise en charge du véhicule et/ou de la marchandise, éventuellement celui du «plein» et en fin de semaine, le lieu de remise du véhicule. Pour autant, la non-comptabilité des temps de travail pour la rémunération au même titre que l'ingérence du temps social dans le temps productif conféraient à l'entreprise une importante dimension relationnelle. En fin de semaine, par exemple, les chauffeurs, seuls ou avec leur patron, prenaient un verre. C'était l'occasion pour le transporteur d'être au courant, par anecdotes, du déroulement de la semaine tout en consolidant des liens souvent familiers. Le retour à l'entreprise le samedi matin pour déposer le véhicule ou l'entretenir, les quelques «pots» en diverses occasions, le repas de fin d'année conféraient à l'entreprise une dimension collective et

(2) Le rapport au véhicule a aussi été déterminé historiquement par l'état de la technique routière comme des voies de circulation qui engendraient de véritables savoirs de métier.

(3) Comme beaucoup des chauffeurs interrogés par nous ou comme Gilbert dont «le voyage» a été raconté et analysé par P. HAMELIN (1993).

(4) (1997) Entreprise A.

Encadré 3

L'évolution du secteur

Jusqu'en 1986, le secteur des transports routiers de marchandises était réglementé par un décret de 1949 dit de coordination des transports (1). L'accès au marché du fret y était contrôlé par un système de licence et les conditions de prix fixées par une tarification routière obligatoire. L'accès à la profession était relativement libre malgré l'existence de conditions à l'entrée. Même si quelques règles avaient déjà été assouplies, 1986 (2) marque la libéralisation du secteur : les tarifs deviennent libres et les transporteurs ne sont plus soumis au contingentement de leurs capacités de transport. Cette déréglementation a modifié la structuration du secteur entre des entreprises ayant l'accès au fret (par la possession de licences), d'autres exerçant en contrat annuel avec ces premiers transporteurs-affréteurs et des tractionnaires intervenant uniquement comme sous-traitant de la traction.

Ces conditions nouvelles ont entraîné un afflux de transporteurs sur le marché, renforçant une surcapacité structurelle du secteur et entraînant les prix à la baisse (COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU PLAN, 1993, 1994). Le recours aux gains de productivité illicites (surcharge, excès de vitesse, non-respect de la réglementation sociale) s'est alors accru.

Ainsi, la fraude persistante et les accidents de la route mais aussi l'émergence de groupes et de regroupements de PME, les nombreux conflits sociaux des années 1990, l'insertion du transport dans les chaînes logistiques ont « imposé » la nécessité d'un autre modèle de développement pour le secteur. Les travaux du COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN (*op. cit.*) sont déclinés en un dispositif juridique multidimensionnel modifiant les règles de fonctionnement du secteur. Fort d'une analyse de ses dysfonctionnements en termes de surcapacités et de rapports de force défavorables aux transporteurs, son volet économique a voulu rééquilibrer les relations chargeurs-transporteurs. Ainsi, outre des mesures visant la sous-traitance, la loi dite de sécurité et de modernisation impose le paiement du transport en fonction du temps passé et l'instauration d'un document de suivi. Elle stipule que toutes informations nécessaires à l'exécution du contrat doivent être écrites.

Son volet social concerne la formation professionnelle et le temps de travail des chauffeurs routiers, et a une incidence directe sur l'objet de l'article. Cet accord concerne les conducteurs amenés à prendre hors de leur domicile au moins six repos journaliers par mois. Pour tenir compte des « spécificités des activités de transport et spécifiquement celles des conducteurs routiers », l'accord instaure les notions de « temps de service » et de repos récupérateur, définit ceux-ci et les modalités de leur décompte et attribution. Il comprend un calendrier de réduction du temps de travail des chauffeurs routiers qui s'apparente plutôt à une création du temps de travail car cette notion n'a jamais eu valeur normative. C'est par l'intégration des temps dits à disposition dans la définition du temps de travail nommé « temps de service » que le temps de travail a pu être réduit et s'ancrer dans une réalité économique et organisationnelle, modifiant du même coup les bases du rapport salarial. Au même titre que le paiement du transport et du travail au temps, la saisie de cette notion de temps de service procédait d'une volonté de restaurer les conditions d'usage de la main-d'œuvre roulante en rendant visible l'intégralité des temps nécessaires à la prestation de transport. Elle avait aussi l'avantage de résoudre la contradiction entre une activité de transport de service, donc d'intensité variable, et le paradigme temporel industriel.

L'instauration d'une rémunération dite au temps s'oppose aux pratiques précédentes de forfaitisation et est issue de douze jours de conflit en novembre 1996. La notion de salaire horaire résulte non de la fixation d'un salaire horaire mais de l'existence d'un salaire minimum pour 200 heures par mois. Associée aux nouvelles formes organisationnelles et à la réduction du temps de travail, la rémunération dite horaire marque la fin d'un temps de travail régi par la tâche.

(1) Cet article ne prend pas en compte les tout derniers changements juridiques : ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le Code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports, décret 2005/306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises, loi 2005/810 du 20 juillet 2005 ratifiant l'ordonnance n° 2004-1197.

(2) Décret d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs du 14 mars 1986.

affective. La logique était celle d'une communauté de métier où les moments passés ensemble servaient aussi de support à la production.

Enfin, l'espace de l'entreprise était ouvert : son organisation spatiale peu spécialisée reflétait la faible division du travail. L'occupation des différents espaces, la circulation à l'intérieur de ceux-ci correspondaient aux faibles divisions fonctionnelles et hiérarchiques du transport routier de marchandises. Avant la création du temps de travail comme principe protecteur et organisateur (*cf.* DESFONTAINES,

2002), il y avait peu de personnels de quais, les chauffeurs chargeaient alors leurs marchandises. La fonction encadrement était peu développée. Sur les neuf entreprises étudiées, cinq disposaient d'un ou de deux exploitants pour la gestion du fret et l'organisation du travail, le patron s'occupant de la fonction commerciale et parfois de l'organisation des tournées « aller » (les moins problématiques). Les lieux peu séparés fonctionnellement comme la pluralité des tâches du routier induisaient alors de nombreuses occasions d'échange.

L La modification des espaces de travail, support et témoin de la rationalisation

« C'était un laisser-aller organisé [...] on disait "tu livres à 10h" et on livrait à 14h. Maintenant tout est cadré de A à Z. En les forçant à respecter la loi, ils nous demandent d'être très ponctuels. C'est la contrepartie. » (2000, 60 ans, transports irréguliers nationaux, entreprise I.)

Ce chauffeur met l'accent sur les conséquences d'ordre temporel des changements organisationnels en se référant à deux événements ayant partie liée : l'intégration du transport routier de marchandises dans les chaînes logistiques et les conflits sociaux des années 1990 (DEFONTAINES, 2005) (cf. encadré 3). Réduire leur temps de travail et rémunérer celui-ci « au temps » a supposé de rationaliser l'organisation productive. Il y a de plus un lien direct entre les rôles productif et économique de la circulation des biens et la rationalisation du travail des chauffeurs routiers. À une certaine maîtrise du transport par les chauffeurs correspondait celle d'au moins deux espaces, l'espace géographique et celui de la cabine. Leurs usages personnalisés ont perduré jusqu'à ce que l'organisation des conditions de production ne dépende plus presque exclusivement du chauffeur routier, mais relève d'un service spécialisé pour satisfaire aux exigences de délais et de fiabilité.

L'espace géographique

L'espace géographique a été aménagé pour satisfaire au double impératif d'efficacité et de contrôle. C'est la première similitude avec les principes industriels d'organisation du travail et de son espace. Mais dans le transport routier de marchandises, la mise en œuvre organisationnelle du double principe d'efficacité et de contrôle s'est faite en découpant l'espace géographique en plusieurs aires de circulation.

Segmenter le trajet d'une marchandise en plusieurs étapes revient à organiser l'espace en réseau, avec ses axes, ses nœuds, ses points de rencontre et d'arrêt. Certains lieux sont des balises officielles et obligatoires : ce sont les endroits où deux conducteurs échangent leur remorque ou encore, les restaurants situés sur les autoroutes et à une distance adéquate pour la réalisation du transport dans le respect des temps de travail. Le morcellement des trajets *via* la technique des navettes ou des relais a donc nécessité de mailler le territoire de points de rencontre et d'échange. À l'instar du quadrillage (FOUCAULT, 1979), son homologue d'usine, le maillage a rendu fluide l'espace géographique en laissant moins de prises aux temporalités personnelles du chauffeur. L'espace est découpé en unités temporelles : les portions d'espaces à parcourir se calquent sur les durées autorisées de conduite et/ou de travail. Chaque destination a été prévue et organisée pour être couverte en un temps qui respecte la réglementation européenne.

L'organisation du transport par morcellement des distances a transformé l'espace géographique en un lieu de travail. L'espace géographique du travail des routiers est ainsi devenu lieu de travail car il sert la circulation de la marchandise à l'exclusion de toutes autres activités non comprises dans le processus productif ou induites par celui-ci. Il n'est plus toléré de s'arrêter ou de dévier sa route pour convenances personnelles. Parce qu'ils structurent le processus productif, les espaces portent de moins en moins la marque singulière et personnelle du chauffeur. Les usages de l'espace géographique sont normalisés par l'imposition d'itinéraires choisis par les organisateurs (exploitants). Ces itinéraires délimitent l'espace utile, producteur de valeur. Délimitant, ils assignent et fixent les chauffeurs routiers à certaines voies de circulation. L'obligation est de plus en plus forte d'emprunter les autoroutes, plus rapides et plus sûres quant au temps de route et à la sécurité.

Dans l'extrait suivant (un conducteur évoque une discussion avec son supérieur suite à l'emprunt d'une route nationale plutôt que l'autoroute), l'argument invoqué – l'économie d'argent pour l'entreprise – par le conducteur apparaît finalement secondaire au regard de l'intérêt du travail de conduite dans un environnement changeant :

« Toujours serré, à regarder les disques et "comment ça se fait que t'es passé par-là ? Cette route-là est plus courte, il faudrait passer par là". [Il précise la raison de ses propos.] Je revenais de Niort. Mon chef, un jour me demande : "Comment ça se fait que t'es passé par la nationale ?" Ben, que je lui réponds, tout simplement, je suis passé par la nationale parce que j'avais des emballages vides au retour et que j'ai économisé de l'autoroute. J'ai passé un quart d'heure de plus par la nationale. On m'a reproché d'avoir passé un quart d'heure de plus par la nationale mais seulement, j'ai économisé 120 ou 130 francs d'autoroute [...]. Et moi je continue toujours à passer par la nationale dans la mesure du possible. [...] Pour briser la monotonie. Parce que les autoroutes, on s'endort. La nationale, il y a toujours à être vigilant à droite, à gauche, à changer de vitesse parce que malgré tout, il y a des stops, des feux, des villages à traverser donc on lève le pied, on ralentit donc il y a toujours une vigilance, une attention qu'il y a pas sur l'autoroute. [...] L'autoroute, c'est la routine. » (2000, 18 ans d'expérience, transport polyvalent national, entreprise A.)

Si l'extrait témoigne du conflit de rationalité entre un organisateur et l'exécutant, il révèle aussi un certain sentiment de dépersonnalisation. Pour reprendre la métaphore de W. GROSSIN (1979) à propos du temps industriel, l'espace est devenu « extérieur » aux chauffeurs. Il ne leur appartient plus, ils n'en ont plus l'entière maîtrise, seulement un usage codifié et rigidifié. L'extrait suivant atteste la relation entre un temps de travail compté, réduit et rémunéré « à l'heure » et une pratique rationalisée de l'espace géographique :

« On a une liberté surveillée. C'est vrai que sur la route, on n'a pas le patron sur le dos comme dans un bureau par exemple. Mais il faut bien savoir qu'il faut

être à telle heure à tel endroit, qu'on a tant de temps pour charger et qu'on doit être revenu à telle heure. On est libre mais il faut toujours garder en tête les horaires à faire. » (2000, 35 ans d'expérience, transport régional régulier, entreprise A.)

La codification des usages sert la fonctionnalité technique des voies de circulation et des lieux d'arrêt. De moins en moins, le chauffeur décide du lieu où s'arrêter. Il lui est imposé par les impératifs du flux circulatoire associés aux impératifs réglementaires.

«Maintenant, c'est de tel endroit à tel endroit. Maintenant, sur le micro, ils nous sortent la route et : "tu passeras par là". Ce n'est plus le chauffeur qui a le dernier mot. Disons qu'on est maintenant complètement dirigé et on [n']a plus qu'à s'écraser quoi, c'est comme ça. C'est vrai qu'on a perdu cette liberté qui à l'époque, nous satisfaisait complètement. Il a fallu s'adapter, c'était dur. [...] Maintenant, on est complètement piloté par la direction.» (2000, 35 ans d'expérience, transport régional régulier, entreprise A.)

Plus question de fabriquer son itinéraire ou de se détourner de celui fixé par les agents d'exploitation : les espaces parcourus doivent être réduits à leur minimum utile. Même s'il se donne moins immédiatement à voir du fait de sa relative immatérialité, l'espace géographique a donc subi des transformations «internes» similaires à celles qu'a connues l'espace du travail ouvrier posté. «L'espace est assorti à l'organisation du travail», selon la judicieuse formule de C. JAEGER (1995) à propos de l'usine où l'espace n'a plus été découpé selon une logique de métier, mais selon «l'ordre techniquement déterminé du montage des pièces qui formeront le produit fini» (*op. cit.*, p. 25).

Le territoire, support du déplacement physique de la marchandise, est lui aussi structuré par un respect plus généralisé des obligations européennes de coupure et de repos. L'attention plus soutenue aux obligations réglementaires a modifié considérablement les pratiques quotidiennes. Ainsi, le conducteur ayant atteint la durée journalière de conduite est dans l'obligation de s'arrêter et de prendre un repos de onze heures (5). Les lieux de repos et de repas sont déterminés par la double injonction de respecter les délais économiques et la durée de conduite. «Aller au bout de ses heures» signifie que pour faire son travail, le chauffeur routier doit utiliser rationnellement le temps journalier de conduite alloué par le règlement européen. Il est dans l'obligation de choisir un lieu d'arrêt permettant de réaliser le transport prévu pour le lendemain. Ce sont les impératifs d'heures (du client et de la loi) qui décident du lieu où s'arrêter et non plus une

certaine association entre des raisons personnelles et productives. L'extrait d'entretien suivant donne un exemple concret de ce nouvel usage de l'espace.

Le respect, désormais plus contraignant, des obligations de coupure peut induire un arrêt en bordure de route. Rideaux tirés, moteur arrêté, la cabine se transforme en lieu de repos. Le chauffeur a moins la possibilité de choisir le moment et le lieu d'arrêt. S'il respecte à la lettre la règle européenne, l'espace qu'il est en train de parcourir se transforme en un lieu de repos selon l'atteinte ou non des durées de travail et/ou de conduite. L'imposition d'un usage codifié et contraignant de l'espace engendre une fatigue nerveuse ignorée semble-t-il jusque-là. Dans le court extrait suivant, celle-ci est euphémisée par un jeu théâtral :

«Et puis des fois, on est en train de regarder notre montre [et de se dire] : "oh lala, il faut que je m'arrête. [Il me reste] dix minutes [et] pas de parking! Oh lala". C'est dingue ce truc! "Oh lala, le péage là-bas, il y a les flics, c'est pas vrai!"» (1996, 27 ans d'expérience, transport irrégulier national, entreprise E.)

Le respect des temps recouvre de tels enjeux pécuniaires que les trajets des conducteurs sont parfois contrôlés attentivement. Deux outils permettent d'opérer le contrôle hiérarchique d'un espace impossible à circonscrire matériellement. Les moyens de communication mobile (RAY, 1992) comme le téléphone embarqué ou le GPS (6) viennent immédiatement à l'esprit. Cependant, l'outil le plus employé désormais (7) est le disque du chronotachygraphe. Le contrôle du temps et celui des mouvements ayant partie liée, la lecture du disque – qui donne au transporteur les pertes de vitesse et les accélérations du véhicule – permettent à celui-ci de déduire le lieu fréquenté par le conducteur. Le contrôle *a posteriori* du temps de travail et l'organisation presque minutée des navettes ou des circuits, tendent à rendre disciplinaire l'espace de travail des conducteurs. À quoi s'ajoute le regard hiérarchique à distance. Le conducteur devenu «télédisponible» (RAY, 1992) est «télécontrôlable». Distance n'est plus synonyme que d'indépendance relative ; le contrôle s'est rapproché. Dans la configuration productive en vigueur, l'espace et l'éloignement n'autorisent plus guère d'autonomie. À titre d'exemple, en 2001 (8), un transporteur vociférait contre l'un de ses conducteurs qui s'arrête systématiquement un quart d'heure et toujours au même endroit pour prendre son café alors que «le dépôt est à vingt minutes après». Ce patron souhaite que celui-ci «file directement au dépôt et voit ce qui se passe là-bas». Le conducteur en question, âgé de 55 ans au moment de l'entretien, n'arrive pas à comprendre

(5) ... ou de neuf heures par dérogation.

(6) *Global positioning system*, version routière de la balise argos qui permet à l'employeur de déterminer la position exacte du véhicule à 16 mètres près.

(7) Obligatoire dès 1970 mais non utilisé ou utilisé avec des nombreuses et fréquentes fraudes. Règlement européen n° 1463/70 abrogé par le règlement n° 3821/85 modifié par le règlement n° 2135/98 relatif à l'appareil de contrôle électronique.

(8) Entreprise G.

pourquoi son patron lui reproche de s'être arrêté prendre son café : deux rationalités productives s'affrontent. Ce conducteur résiste à la rationalisation qui limite l'autonomie. Il n'arrive pas à comprendre les nouveaux « principes de travail » et continue de considérer que le travail doit se faire quand il se présente : « quand il faut en mettre un coup, on en met un coup et puis c'est bon ».

La culture du travail de cette catégorie de chauffeurs associe très étroitement travail et sociabilité. Le travail ne doit pas seulement être la peine et la servitude. Pourtant, les conducteurs ne peuvent plus non plus détourner leur route pour déjeuner en famille ou ailleurs. Si tel est le cas, le rappel à l'ordre ne tarde pas pour le salarié récalcitrant. Ainsi, la lettre suivante adressée à un conducteur (9) :

« Monsieur,

L'étude de votre disque nous a permis de déceler un arrêt non prévu sur votre ordre de route.

Lors de votre entretien avec Monsieur X, vous avez reconnu vous être arrêté pour des raisons personnelles. Vous aviez déjà été reçu pour le même motif et averti que cela constituait une faute.

En conséquence, ces faits nous amènent à vous notifier un avertissement qui sera versé à votre dossier personnel.

Nous espérons vivement que cet écrit participera à un ressaisissement de votre part afin que ces faits ne se reproduisent pas.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées. »

Le conducteur en question fait partie des trois derniers chauffeurs effectuant les transports irréguliers (sur un total de 60 « ouvriers roulants ») de l'entreprise. Il a été rencontré six mois après la réception de la lettre notifiant l'avertissement et ne sait pas que nous sommes au courant de son avertissement. Reconnaisant les faits mais désapprouvant la légitimité d'un tel reproche, ce conducteur note – depuis qu'il s'est « fait attraper par la boîte pour des petits détours » – tout ce qu'il fait sur un carnet personnel. Il oppose au fait – le détour – qu'il reconnaît, la durée qu'il estime minime. Car il persiste dans la volonté d'échapper à l'emprise du contrôle et de la disponibilité, persuadé que « de toute façon, on ne pourra jamais tout contrôler ». Bien qu'il débranche son téléphone lorsqu'il se repose, ce conducteur continue d'affirmer une liberté au travail : « La coupure, je peux la faire n'importe où à partir du moment où je respecte les temps de conduite. » Son immédiate conclusion laisse pourtant entrevoir une autre réalité : « À nous de nous arrêter en temps et en heure pour faire nos coupures. »

La cabine

La cabine comme espace destiné à la conduite connaît, elle aussi, des changements. La recherche de

continuité productive implique de séparer le temps du chauffeur de celui de la marchandise et donc de séparer le conducteur de son outil de production et de travail, le camion. Favoriser le flux suppose de rendre souple l'usage du tracteur, lequel est maintenant partagé entre plusieurs conducteurs en fonction du travail à faire et des repos de chacun. Le partage permet de plus, d'élargir les temps productifs. En cela, il est une caractéristique forte de l'industrialisation d'une activité. Le camion fonctionne désormais dans un temps autonome et continu par rapport à celui du conducteur. La dissociation du conducteur et du tracteur permet à la marchandise de poursuivre sa route indépendamment des obligations de repos du conducteur. À l'exception d'une entreprise qui maintient l'affectation en propre du camion parce que le transporteur « ne veut pas que [s]es chauffeurs deviennent des O.S. de la route », c'est ce qui se passe dans toutes celles que nous avons analysées. Étant l'un des outils d'une standardisation du transport, il doit être le plus neutre et anonyme possible. C'est pourquoi, l'espace de la cabine, jusqu'alors fortement privatisé, ne doit plus donner lieu à marquage identitaire et appropriation personnelle. Les effets personnels et objets de confort investissent le lieu au fur et à mesure des besoins mais ne restent plus en place.

L'entreprise

Dernier espace par sa fréquentation, l'entreprise sera aussi notre dernier espace analysé. L'intrication des temps sociaux dans les temps professionnels trouvait une correspondance dans l'occupation de l'espace : tel véhicule étant laissé par exemple, sur un quai plutôt que d'être garé, tel conducteur laissant le camion moteur allumé au milieu de la cour le temps de prendre ses ordres de transport au bureau. Si toutes ont modifié leur organisation du transport et du travail, quelques-unes seulement ont conforté cette réorganisation par un réaménagement de l'occupation des espaces et de la circulation. Les organisateurs ont cherché à effacer l'inscription au sol de ces pratiques professionnelles pour en imposer d'autres, précises, rationnelles et ordonnées. Les agencements les plus courants concernent les abords de l'entreprise, les lieux de prise en charge de la marchandise, les aires de déplacement et les parkings. Les réaménagements des espaces extérieurs imposent l'ordre et la rigueur, celle-là même que les conducteurs doivent appliquer dans la gestion de leurs temps de travail. Autour de l'entreprise, pas de confusions ni d'encombres. Chaque véhicule entrant ou sortant doit désormais emprunter un itinéraire précis et se garer de façon identique aux autres à un endroit assigné. À l'économie du temps correspond bien l'économie des mouvements. L'utilisation sans gaspillage de temps et d'espace des aires dédiés aux véhicules participe

(9) (2000) Entreprise A.

de l'efficacité générale de l'entreprise. Les réaménagements des espaces impulsent et participent des changements culturels initiés à propos du temps de travail (DESFONTAINES, 2005). Ils sont un élément supplémentaire dans l'entreprise générale de rationalisation productive. L'extrait qui suit convainc particulièrement du rapport entre « le travail comme économie du temps » (ALALUF, 1986) et l'utilisation des différents espaces. La distribution sans perte de temps des différentes tâches se traduit par une utilisation raisonnée de l'espace. Le rythme, haché et précis, d'élocution traduit le découpage des tâches :

« Le gars il arrive avec son camion, c'est pas aller discuter avec untel, c'est pas "ouais moi, j'ai fait ci, j'ai fait ça aujourd'hui", c'est: "j'arrive, je fais mon plein et je mets mon camion sur la piste de lavage, je lave mon camion, je l'enlève, je le gare, après je m'en vais discuter. Parce que derrière, ça s'accumule les camions, les gars ils attendent". » (1999, 6 ans d'expérience, transport irrégulier national, entreprise E.)

La fonctionnalité de l'espace interne de l'entreprise tend aussi à être plus rigoureuse: à tel lieu correspond telle activité définie préalablement. La division fonctionnelle du travail, notamment le report des fonctions de manutention sur un personnel spécialisé et le rôle stratégique conféré à la recherche et à l'organisation du fret, ont imposé une place à chacune des catégories de salarié. L'espace interne de l'entreprise s'est alors plus précisément « fait séparateur des fonctions, des tâches et des individus » (FISCHER, *op. cit.*, p. 21). Comme pour signifier la place des chauffeurs routiers dans la nouvelle organisation du travail, leur espace de repos, situé auparavant plutôt à l'intérieur du bâtiment recevant les marchandises, a été transféré à proximité des espaces dédiés aux tâches administratives et est ainsi devenu commun à l'ensemble du personnel de l'entreprise (10), sédentaires et roulants. Une autre (11) n'a pas modifié l'agencement interne, mais a signifié très explicitement à quelles fonctions n'était pas destiné le « local chauffeur » par l'enlèvement du réfrigérateur (12) et par une note interne stipulant que « pour boire et discuter, c'est dans le café en face que ça se passe et après le travail... ».

Au recentrage de la fonction d'agent de la circulation physique des marchandises a correspondu une restriction des lieux fréquentés. Dans les entreprises ayant le plus rationalisé la production, l'espace du traitement du fret (exploitation) est éloigné des quais ou des parkings et forme un lieu clos et à part. Dans l'une d'entre elles (13), les conducteurs prennent leurs ordres de travail dans une petite pièce pourvue à cet effet; l'espace exploitation est ailleurs. Une telle séparation suppose, pour discuter, négocier, demander un renseignement, de passer la porte, de

franchir le seuil séparant les sédentaires des roulants. Il devient difficile alors d'avoir des conversations privées ou de négocier un arrangement. Les relations tendent à devenir juste utilitaires.

Dans le même ordre d'idée, un autre chauffeur évoque les relations avec le personnel des entreprises clientes :

« – C[e n]’est plus les mêmes gens, d’ailleurs. Avant, c’était sympathique, amical. Maintenant que toutes les boîtes ont grossi, faut passer par les bureaux. Avant, on arrivait (souvent dans les mêmes boîtes): “Tiens salut Machin, salut”. Ça se passait super bien! Que maintenant... Faut qu’on arrive, faut garer le camion à tel endroit, c’est pas là [mais là et pas ailleurs]. Je sais qu’il faut bien aussi se plier mais nous, on voyait pas notre métier comme ça.

– Vous le voyiez comment ?

– Libre!

[...]

Des fois, on n’a même pas le droit de monter sur les quais. On met notre camion là, à quai et il faut attendre dans notre cabine. » (1996, 27 ans d'expérience transport irrégulier national, entreprise E.)

*

* *

Les transporteurs, face à l'impératif de réduction du coût du transport et de réactivité, ont modifié leurs manières de travailler. Les nombreux changements qui en résultent à partir des années 1990 se donnent à voir dans un même mouvement: le transfert de la maîtrise opérationnelle du travail par les chauffeurs vers la maîtrise organisationnelle des exploitants. L'entreprise est devenue le centre à partir duquel s'organise l'efficacité des conditions matérielles d'acheminement des marchandises. C'est pourquoi l'espace géographique n'est plus seulement le vecteur du déplacement physique d'une marchandise mais un des facteurs structurant l'organisation du travail. L'industrialisation de la production de transport routier de marchandises se traduit dès lors pour les chauffeurs routiers, par le passage d'un usage personnalisé de l'espace géographique à un usage normé et prescrit. La cabine, elle, tend à n'être plus qu'un outil de production. L'appropriation de l'outil de travail qui caractérisait le rapport entretenu entre le chauffeur et son camion tend à disparaître avec la fin de l'affectation en propre. La cabine du tracteur est devenue un espace dépersonnalisé d'un travail spécifique: la conduite. L'espace de l'entreprise enfin, a été réaménagé à des fins d'économie circulaire et d'efficacité productive. Division, spécialisation, assignation et contrôle caractérisent désormais les trois espaces de travail d'une catégorie professionnelle qui emprunte du coup, un peu plus encore à la condition salariale.

(10) Entreprises B et F.

(11) Entreprise D.

(12) Pour restreindre les risques d'alcoolémie et dans le cadre d'une reprise en main énergétique des temps de travail.

(13) Entreprise J

Bibliographie

- AGHULON C., TROGER V., GRESSEL R. (1997), *La filière transport et logistique: la diversification en question*, Rapport pour le secrétariat des CPC.
- ALALUF M. (1986), *Le temps du labeur. Formation, emploi et qualification en sociologie du travail*, Éditions de l'université de Bruxelles, pp. 21-40.
- AMAR M. (1998), «Les chauffeurs routiers: emploi, conditions de travail, mobilité. 1990-1997» *Premières informations et premières synthèses*, Dares, n° 30.1, pp. 1-6.
- ARTOUS A. (2001), *Le transport de lot, une activité en pleine mutation*, Les études du SES, DAEI, mars.
- ARTOUS. A., SALINI P. (1997), *Comprendre l'industrialisation du transport routier*, Ed. Liaisons.
- AZAÏS Ch., CORSANI A. (1998), «Travail, territoire et post-fordisme», *Espace et société*, n° 92-93, pp. 43-66.
- BERBARDET M. (1995), «Réflexion sur l'évaluation de la qualité de service dans les transports de marchandises», *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 11-12, pp. 87-101.
- BERNARDET M. (1997), *Le transport routier de marchandise. Fonctionnement et dysfonctionnements*, Economica.
- BERNOUX Ph. (1986), «La résistance ouvrière à la rationalisation: la réappropriation du travail», *Sociologie du travail*, n° 2, pp. 76-90.
- BESSION P., SAVY M., VALEYRE A., VELTZ P. (1988), *Gestion de production et transports, vers une nouvelle économie de la circulation*, Paradigme Caen.
- BIGUS O.E. (1972), «The milkman and his customer: a cultivated relationship», *Urban life and culture*, vol. 1, n° 2, pp. 131-165.
- BOLTANSKI L. (1975), «L'encombrement et la maîtrise des "biens sans maîtres"», *ARSS*, n° 2.
- BRUGGETER R. (1993), «L'organisation de la logistique industrielle et ses impacts sur le transport», *Recherche Transports Sécurité*, n° 38/39, pp. 121-127.
- CARRÉ S. (1999), «Un exemple de pluralisme juridique: l'accord "grands routiers" du 23 novembre 1994», *Revue juridique de l'Ouest*.
- CARRÉ S. (2000), «L'état du droit dans le transport routier de marchandises: une réglementation en trompe-l'œil», *Droit et société*, n° 46, pp. 597-614.
- CARILLON J.-P. (1986), *Le juste-à-temps dans la gestion des flux industriels*, Ed. hommes et techniques, Paris.
- CASELLA Ph., TRIPIER P. (1985), «Contraintes et ressources de la culture du métier», *Économie rurale*, n° 169, sept.-oct., pp. 31-33.
- COLIN J. (1982), «Exigences logistiques des chargeurs et constitution de chaînes-transport: le cas du fret intérieur de biens de grande consommation», *Travailleurs du transport et changements technologiques. Résultats de recherche en sciences humaines*, Actes du colloque, pp. 81-95.
- COLIN J. (1982), «Exigences logistiques des chargeurs et constitution de chaînes-transport: le cas du fret intérieur de biens de grande consommation», *Travailleurs du transport et changements technologiques. Résultats de recherche en sciences humaines*, Actes du colloque, juin, pp. 81-95.
- COLIN J. (1989), «Du conteneur à la logistique. Vers une dissolution des modes de transport?», *Cultures techniques*, n° 19, pp. 216-224.
- COLIN J., FIORE Cl. (1986), *La logistique, clé de l'introduction du temps réel dans la production*, Paradigme, Caen.
- CLOT Y., ROCHEX J.-Y., SCHWARTZ Y., *Les caprices du flux. Les mutations technologiques du point de vue de ceux qui les vivent*, éd. Matrice, coll. Points d'appui pour la recherche, 1990, Paris.
- COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU PLAN (1993), *La situation économique et sociale du transport routier de marchandises*, Rapport du groupe présidé par Georges Dobias, directeur de l'INRETS, janvier.
- COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU PLAN (1994), *Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises*, Rapport du groupe présidé par Georges Dobias, directeur de l'INRETS, mars.
- DEBOUZY M. (1979), «Aspects du temps industriel aux États-Unis au début du XIX^e siècle», *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. LXVII, pp. 197-220.
- DEFONTAINES H. (2002), *Chauffeurs routiers: du métier à l'emploi*, thèse de 3^e cycle, Paris X-Nanterre.
- DEFONTAINES H. (2005), «Apprentissage des normes temporelles du travail salarié, Un nouveau défi pour les chauffeurs routiers», *Le temps nous est compté*, D. Linhart. A. Moutet. (eds), La Découverte, Paris.
- DORAY B. (1981), *Le taylorisme, une folie rationnelle ?*, Dunod.
- EVETTE Th., LAUTIER F. (1994), *De l'atelier au territoire. Le travail en quête d'espaces*, L'Harmattan.
- FISCHER G.-N. (1978), «L'espace comme nouvelle lecture du travail», *Sociologie du travail*, n° 4, pp. 397-422.
- FISCHER G.-N. (1983), *Le travail et son espace*, Paris, Dunod.
- FISCHER G.-N. (1996), «Les espaces de travail. Enjeux humains», *Sciences humaines*, n° 67, décembre 1996, 36-39.

- FISCHER G.-N. (1998), «Espace de travail et appropriation», *Traité de sociologie du travail*, eds. De Coster, pp. 453-474.
- FOUCAULT M. (1979), *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, NRF, pp. 137-172.
- FOUQUET J.-P. (1999), «Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds», *Journal des anthropologues*, 77/78, pp. 241-256.
- FRIDENSON P. (1997), *Industrialisation et sociétés 1880-1970*, Les éditions de l'atelier.
- GAUDEMAR de J.-P. (1982), *L'ordre et la production. Naissance et forme de la discipline d'usine*, Dunod.
- GERMAIN CL., NIERAT Cl. (1989), *Traction routière en longue distance : les navettes, une organisation particulière*, Rapport Inrets n° 91.
- GROSSIN W. (1979), «Les sociétés industrielles et le temps programmé», *RFAS*, 1/1979, pp. 49-61.
- HAMELIN P. (1989), «Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite», *Culture technique*, n° spécial Transports, 250-259, p. 254.
- HAMELIN P. (1992), «Les enquêtes sur les conducteurs de poids lourds», in *Selected readings in transport survey methodology*, E.S. AMPT, Richardson A.J. Meyburg A.H. Eucalyptus Press, Melbourne, Australie.
- HAMELIN P. (1993), «Ils roulent pour tous», in *Les routiers, des hommes sans importance ?*, J.-B. Pouy, P. Hamelin, B. Lefèvre, Syros, 1993, p. 138.
- HAMON-CHOLET S., LERENARD A. (2001), «La logistique : un domaine en expansion», *Premières Synthèses*, Dares, n° 02.1. 1-8.
- HANAPPE P. (1986), «Plates-formes de fret, centres de logistique, ports secs...», *Recherche transports sécurité*, décembre, pp. 21-26.
- HAUTDIDIER M., RAMACKERS P. (1995), «La durée du travail est-elle encore contrôlable ? Réflexion sur une évolution à partir de l'exemple des transports routiers», *Droit social*, n° 4, avril, pp. 333-343.
- JAEGER C. (1995), «La gestion des espaces de travail. De la coopération contractuelle à la coopération réformatrice», *Réseaux*, n° 69, pp. 9-45.
- JORDA H. (1999), *Travail et discipline. De la manufacture à l'entreprise intelligente*, L'Harmattan.
- LAHY B. (1937), «Les conducteurs de poids lourds. Analyse du métier, étude de la fatigue et organisation du travail», *Le travail humain*, pp. 35-54.
- LEFÈVRE B. (1996), «Espaces professionnels et flux tendus», *Actes de la recherche en sciences sociales*.
- LEFÈVRE B. (1996), «La ritualisation des comportements routiers», *Ethnologie française*, XXVI, 317-328.
- Mc KINLAY A. (1997), «Maîtres ou employeurs ? Travail et rapports d'autorité dans la construction navale : l'exemple des chantiers de la Clyde», in *Industrialisation et société. 1880-1970*, P. Fridenson (dir), Les éditions de l'atelier, pp. 223-242.
- MAIROT Ph. (1989), «Les usines-pensionnats au XIX^e siècle dans le Dauphiné : culture et religion d'entreprise», in *Cultures du travail*, Ed. de la M.S.H., Paris, Cahiers n° 4., pp. 233-249.
- MONJARDET D. (1985), «À la recherche du travail policier», *Sociologie du travail*, 4-85, pp. 391-407.
- MOTTEZ B. (1967), «Formes de salaire et types d'action ouvrière», *Le mouvement social*, oct.-déc., n° 51, pp. 5-13.
- NETTER M. (1978), «Le processus de production dans les transports de marchandises», *Recherches économiques et sociales*, n° 9, pp. 69-86.
- NOIRIEL G. (1983), «Espace de production et luttes sociales : l'exemple des usines sidérurgiques lorraines (1880-1930)», *Le mouvement social*, n° 125, pp. 25-57.
- OUELLET L.-J. (1994), *Pedal to the metal. The work lives of truckers*, Temple university press, Philadelphia.
- PARADEISE C. (1994), «La marine marchande française : un marché du travail fermé?», *Revue française de sociologie*, XXV, pp. 352-375.
- RAY J.-E. (1992), «Nouvelles technologies et nouvelles formes de subordination», *Droit social* n° 6, pp. 525-537.
- RAY J.-E. (2002), «Droit du travail et nouvelles technologies de l'information et de la communication», *Droit social*, n° 1.
- RIBEILL G. (1997), «Les routiers : esquisse d'histoire sociale», in *Routiers, les raisons de la colère*, Cl. Debons, J. Le Coq (eds), Les éditions de l'atelier, pp. 149-177.
- TRIEPIER P. (1986), *Travailler dans le transport* (textes réunis et présentés par), L'Harmattan.
- TRIEPIER P. (1994), «La sociologie à travers ses paradigmes», *Traité de sociologie du travail*, Eds. M. de Coster, F. Pichault, de Boeck université, Bruxelles.
- SAVY M. (1987), «Le fret : industrie ou service?», *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 15-16, pp. 151-174.
- SAVY M. (1993), *Logistique et territoire*, GIP Reclus Montpellier, La Documentation française.
- SAVY M., VELTZ P. (1989), «Le transport par flux tendus», *Cahiers scientifiques du transport*, n° 19, 1989, pp. 29-42.
- SCHWARTZ Y. (1988), «La transversalité logistique», *Expérience et connaissance du travail*, Terrains/Éditions sociales, Paris, pp. 655-660.
- SCHWARTZ Y. (1988), *Expérience et connaissance du travail*, Messidor, p. 710.
- SUPIOT A. (1989), «Déréglementation des relations de travail et autoréglementation de l'entreprise», *Droit social*, n° 3, pp. 195-205.
- SUPIOT A. (1995), «Temps de travail, pour une concordance des temps», *Droit social*, n° 12.

THEMMES J. (1999), «La construction du temps de travail : normes sociales ou normes juridiques ?», *Droit et société*, 41, pp. 15-32.

THEMMES J. (2000), *Vers la fin du temps de travail ?*, PUF, coll. Le travail humain.

THOMPSON E. P. (1979), «Temps, travail et capitalisme industriel», *Libre*, pp. 3-63.

TRAPIER P. (1986), *Travailler dans le transport* (eds.), L'Harmattan, coll. Logiques sociales.

TRAPIER P. (1994), «La sociologie à travers ses paradigmes», *Traité de sociologie du travail*, Eds. de Coster M., Pichault F., de Bœck université, Bruxelles.

YANNIS G. (1995), «Gestion des flux et stratégie concurrentielle dans le transport», *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 30, pp. 3-17.