La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail

Raphaël Pirc

▶ **To cite this version:**

Raphaël Pirc. La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. Sociologie. Université Rennes 2, 2018. Français. NNT : 2018REN20034 . tel-01891856

HAL Id: tel-01891856

https://theses.hal.science/tel-01891856

Submitted on 10 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE
BRETAGNE
LOIRE

Thèse / Université Rennes 2
sous le sceau de l'Université Bretagne Loire

pour obtenir le titre de
DOCTEUR EN SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Ecole doctorale SOCIETES TEMPS TERRITOIRES

Présentée par
Raphaël PIRC

Préparée au LiRIS (n° EA 7481)
Université Rennes 2
Laboratoire interdisciplinaire de Recherche en Innovations Sociétales.

« La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. »

Devant le jury composé de :

Ali AÏT ABDELMALEK,
Professeur des Universités en sociologie (E.A. LiRIS Rennes 2).
Directeur de thèse.

Bruno LEFEBVRE,
Professeur des Universités en sociologie (Nantes).
Rapporteur.

Isabelle ASTIER,
Professeure des Universités en sociologie, ()
Rapporteuse.

Joëlle DENIOT
Professeure émérite des universités en sociologie (Université de Nantes)

UNIVERSITÉ RENNES 2

UNIVERSITE SOCIETES
BRETAGNE TEMPS
LOIRE TERRITOIRES

LiRIS

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

UNIVERSITÉ RENNES 2

Unité de Recherche

Ecole Doctorale – Sociétés, Temps, Territoires

Sous le sceau de l'Université Bretagne Loire

« La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. »

Thèse de Doctorat

Discipline : sociologie

Présentée par Raphaël PIRC

Directeur de thèse : Ali AÏT ABDELMALEK

Jury :

M. **Bruno LEFEBVRE**, Professeur de sociologie, Université de Nantes et CNAM (Paris), Rapporteur

Mme **Isabelle ASTIER**, Professeure de sociologie, Université de Picardie Jules-Verne, CURAPP, Rapporteure

« La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. »

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Sommaire

Sommaire **3**
Remerciements **5**
Abréviations et sigles **7**
Introduction **9**
PARTIE 1 : SOCIOGENESE DU STRESS ET PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES **21**
Chapitre 1. Le stress à l'épreuve des sciences contemporaines 23
1. La question religieuse du stress 26
2. Vers une approche contemporaine du stress à la Révolution industrielle : l'enjeu d'une reconnaissance institutionnelle 33
3. Les routiers, vers un processus de civilisation ? 48
Chapitre 2. Données quantitatives du transport routier de marchandises 57
1. Démographie des routiers en France 60
2. Les types d'entreprises du transport routier 66
3. Généralités économiques et sociales des entreprises du T.R.M. 74
4. La formation des routiers : la condition du formatage à l'emploi 79
5. Les trois axes de la mobilité professionnelle chez les routiers 86
PARTIE 2. L'ORGANISATION ENDOGENE ET EXOGENE A LA COMPLEXITE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES **95**
Chapitre 3. L'organisation multimodale en France au début du XXe siècle à l'ouverture européenne : l'épreuve du contingentement routier au fondement de l'esprit de lutte et de la résistance au travail 97
1. De l'inter modalité à la domination ferroviaire 100
2. De la libéralisation à la régulation commerciale du transport routier de marchandise 113
Chapitre 4. Les règles du temps de travail, entre social et optimisation organisationnelle : le temps comme processus de civilisation 125
1. La mesure du temps de travail 128
2. Le pavillon français face au pavillon européen 147
Chapitre 5. Le pôle organisationnel endogène 167
1. L'organisation dans la division du travail 170
2. L'organisation logistique du transport 182
3. Organiser l'espace et le temps dans le T.R.M. aujourd'hui : l'enjeu de l'articulation entre organisation et la réglementation du transport 193
PARTIE 3. LE STRESS COMME UNE LUTTE SOCIALE AU TRAVAIL **201**
Chapitre 6. La place des routiers dans l'organisation 203
1. La question de la solidarité comme protection à la souffrance et au stress ? 206
2. Du rôle martial des règles aux « stratégies paradoxales » 221
3. Le bar et les restaurants routiers : au-delà du lieu de repos 236
4. Récit de voyage, trajet Rennes-Besançon aller-retour 241
Chapitre 7. Les trois types de résistances au stress : l'enjeu du pouvoir social des routiers 255
1. La rationalité *réflexive :* la voix de la résistance au prolétariat du routier 259
2. La rationalité *progressiste :* l'idéal de la règle 276
3. La rationalité *synchronisée et technique :* l'organisation de la persuasion 295
Conclusion générale **323**
Annexes **335**
Bibliographie **495**
Table des matières **515**

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Remerciements

A la suite de la réalisation de ce travail de recherche, je tiens à remercier mon Directeur de thèse et Professeur des universités en sociologie, Monsieur **Ali Aït Abdelmalek**, pour ses éclairages, son soutien, mais aussi pour sa patience et sa confiance.

Je tiens à remercier particulièrement les transporteurs et leurs représentants qui m'ont accueilli dans leurs locaux et le respect pour eux. Par souci d'anonymat, je ne les nomme pas, mais la reconnaissance que je leur dois est pleine et entière. C'est aussi avec un grand remerciement aux **Routiers** sans lesquels cette enquête n'aurait pu être effectuée.

C'est aussi un grand merci à ma famille, qui m'a appuyé pendant toute la durée de mes recherches, à mes parents, mon frère, mes oncles et tantes. Mes remerciements vont aussi à tous les enseignants, avec qui j'ai pu débattre et apprendre, dans l'enceinte du département de sociologie (U.F.R. « Sciences Humaines ») de l'Université Rennes 2.

C'est enfin, une très grande reconnaissance en leurs conseils pour leurs relectures, leur empathie et leur écoute envers mes camarades du laboratoire, l'E.A.-LiRIS (U.F.R. « Sciences Sociales »), et à leurs précieux conseils.

Abréviations et sigles

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie

A.F.P.A. : Association pour la formation professionnelle des adultes

B.T.P. : Bâtiment travaux publics

C.E.E. : Communauté Economique Européenne

C.F.D.T. : Confédération française démocratique du travail

C.F.T.C. : Confédération française des travailleurs chrétiens

C.G.T. : Confédération générale du travail

C.N.R. : Comité national routier

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

F.N.C.R. : Fédération nationale des conducteurs routiers

F.N.T.R. : Fédération nationale des transporteurs routiers

F.O. : Force Ouvrière

IFSTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

K.F.O.R. : Force de l'Otan au Kosovo

L.G.V. : Ligne à grande vitesse

Loti : Loi d'orientation des transports intérieurs

N.T.I.C. : Nouvelles technologies d'information et de communication

O.P.T.L. : Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique

O.T.R.E. : Organisation des Transporteurs Routiers Européens

P.N.C. : Personnel navigant commercial

P.N.T. : Personnel navigant technique

P.T.A.C. : Poids total autorisé en charge

P.L. : Poids lourd

R.A.T.P. : Régie autonome des transports parisiens

R.S.E. : Réglementation sociale européenne

S.A.S.R. : Syndicat Autonome des Chauffeurs Routiers

S.N.C.F. : Société nationale des chemins de fer

S.P.L. : super poids lourd

TGV : Train à grande vitesse

T.R.F. : Transport routier de fret

T.R.O. : Tarification routière obligatoire

T.R.M. : Transport routier de marchandises

T.R.V. : Transport routier de voyageurs

T.S.V.R. : Taxe spéciale sur certains véhicules routiers

U.E. : Union européenne

V.L. : Véhicule léger

V.U.L. : Véhicule utilitaire léger (> 3,5 T.).

Introduction

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Routier : le travail évalué dans une autonomie contrainte

Le **stress** symbolise l'un des maux les plus contemporains de notre société. Au travail, il s'articule entre l'engagement de l'acteur et la pression sociale qu'il subit pour répondre aux prescriptions. Alors, les tensions apparaissent en raison d'un manque de reconnaissance sociale et de moyens. Elles suscitent alors beaucoup d'incertitudes au travail, dans un climat où le changement d'organisation, les restructurations d'entreprises, de services, le renouvellement sans cesse des procédures impliquent de se resocialiser en permanence, dans l'idéal de produire mieux, plus vite et moins cher. Selon une enquête menée par le Cabinet *Stimulus*[1] (2017), « 24% des salariés sont dans un état d'hyperstress, c'est-à-dire à un niveau de stress trop élevé et donc à risque pour leur santé. […] 52% des salariés présentent un niveau élevé d'anxiété (manifestations importantes d'anxiété ou probabilité de pathologie) et 16% ont probablement un trouble anxieux, au sens médical du terme. Les femmes sont nettement plus concernées que les hommes (57% avec un niveau élevé d'anxiété contre 47%, et 18% de pathologie anxieuse contre 14%) »[2]. A l'opposé, le métier de routier est souvent perçu sous l'angle de la liberté et l'autonomie professionnelle. Les chauffeurs sont cependant responsables de leur véhicule, de leur marchandise et de l'organisation de leurs trajets. Ils doivent aussi composer avec les aléas mécaniques, techniques et commerciaux qu'impliquent leur travail, c'est-à-dire une totalité de temporalités, de tâches à réaliser, dont ils ont la maîtrise.

Pourtant, c'est une toute autre réalité que je souhaite démontrer : les routiers sont, au contraire, tracés, localisés, mesurés, minutés par l'informatique de bord de la cabine de conduite par la géolocalisation, dans un système de gestion de réseau en temps réel. Ils ne sont, finalement, qu'un maillon d'une chaîne de production, représentant un ensemble de tâches séquencées en temps et en espace. Dans ce contexte, le stress est aussi une réalité pour ces travailleurs itinérants. La combinaison des contraintes qui pèsent sur eux ne sont pas qu'organisationnelles, elles sont aussi réglementaires. Ils ne doivent pas dépasser leur

[1] L'enquête est constituée d'un panel de 32 137 salariés issus de 39 entreprises, évalués selon l'échelle de Mesure du Stress Psychologique (M.S.P.) à 25 ou à 9 *items.*

[2] Patrick LÉGERON (sous la dir. de), *« Observatoire de la santé psychologique au travail, évaluation stress »,* Stimulus, 2017, pp. 2-3 (7 p.).

amplitude de temps de service[3], tout en livrant à l'heure et faisant preuve d'une bienséance, malgré les comportements violents dont ils font parfois l'objet de part et d'autre. La sociologie admet que les règles protègent de l'arbitraire impulsif (Merton, 1957 ; Crozier et Friedberg, 1977). C'est un fait, mais elles ne protègent absolument pas d'un arbitraire d'une ascendance sociale en utilisant les marges des normes, d'un autre groupe social. Au début de cette recherche, je me suis alors demandé comment les routiers pensaient-ils aujourd'hui leur engagement social au travail ?

La rationalisation du travail a amené à remodeler les savoir-faire des routiers, leur code d'honneur, et leurs transmissions des connaissances. Certaines tâches qui leur étaient dévolues sont désormais redistribuées à d'autres catégories d'acteurs. A l'image d'un système fordien, les transporteurs ont massivement établi des sous-traitances, qui vont de la location et l'entretien des véhicules, aux dépannages, comme une division à la fois verticales et horizontale du travail. Celui des chauffeurs ne constitue plus de finalité visible, mais recoupe un ensemble de tâches parcellisées. Toutefois, on pourrait penser que cette réorganisation représenterait des contraintes en moins à assumer, ce qui rend leurs conditions physiques moins éprouvantes.

Or, elles ont été compensées par d'autres, aux marges de manœuvres plus exiguës. Chaque activité fait l'objet de mesures, de calculs et d'évaluations. Selon Stéphane Carré et Hélène Desfontaines (2017), « le travail est donc assimilé à sa mesure, qui nivelle en une catégorie abstraite les dimensions concrètes de l'activité productive »[4]. Ces dimensions sont objectivées par leur traçabilité numérique. Leur précision limite les erreurs d'interprétation ou des discussions d'arbitrage, auxquelles s'ajoutent l'informatique de bord et la géolocalisation. Désormais, les seuils de tolérance sont à la minute et au km/h près et sur des trajectoires établies à l'avance. En articulant tous ces facteurs au *dispatching* des trajets, l'organisation du fret est plus prévisible quelque soit l'opérateur. Toutes les données en temps réel s'affichent sur écran, tandis que sont conservées celles du passé. En tant que telles, ce sont des outils de pouvoir du *management* sur les routiers. Il est, alors, plus aisé d'assurer leur productivité et

[3] Le temps de service inclut toutes les temporalités de travail des routiers qui sont mentionnées dans le règlement n° 561/2006.

[4] Stéphane CARRE et Hélène DESFONTAINES « De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs. Mesure et norme temporelle du travail des chauffeurs routiers en France », *Droit et société,* 2017/1 (N° 95), pp. 131-152.

leurs contrôles, d'anticiper les besoins en sous-traitance ou en partenariat de transport. En des termes fonctionnalistes, les transporteurs routiers ont su faire des contraintes réglementaires un atout organisationnel, dans une optique tout à fait taylorienne. C'est-à-dire qu'ils ont aligné leurs modèles de productivité autour des règles du temps de travail.

La problématique : le stress comme processus et phénomène sociologique

C'est en ce sens que ce métier d'origine plutôt physique devient de plus en plus mental, en faisant face aux contraintes relationnelles, réglementaires ou de temps. Philippe Askenazy (2005) conforte cette analyse : « Les salariés qui enduraient seulement des contraintes mentales (pression du client, tension, etc.) voient s'ajouter des contraintes physiques. Inversement, les contraintes mentales touchent désormais les professions auparavant soumises à des contraintes physiques »[5]. En sciences humaines, le stress au travail est défini de différentes manières ; selon les moyens et les latitudes décisionnelles (Karasek, 1979) ou selon la reconnaissance sociale (Siegrits, 1996). Il renvoie aussi à l'épuisement émotionnel, à la diminution de l'empathie, ou au sentiment d'incompétence (Maslach & Jackson, 1981). Si différents et performants soient ces modèles, le stress reste très individualisé, sans que les normes, l'identité sociale de ces mêmes individus ne soient réellement analysées.

Selon moi, le stress représente la synthèse sociale des contraintes, car il s'inscrit en deux positions jointes entre elles par rapport à l'histoire des acteurs : la première est propre à l'action professionnelle (stress d'action), sans qu'il n'y ait nécessairement d'interaction avec autrui ou quelconque forme d'organisation sociale. Ce stress est contingent à la nature technique du métier et ses façons de faire. Par exemple, il est relatif au contrôle et à la dextérité de l'acteur. Chez un routier, on peut tout à fait admettre que descendre une route verglacée représente une source de stress, même avec une bonne maîtrise du véhicule à pleine charge, plus particulièrement si la circulation est dense, au risque d'une mise en portefeuille[6]. La seconde est de l'ordre de la négociation sociale (stress de négociation), au sein des zones d'incertitude et qui se distribuent ou qui se chevauchent entre les différents groupes sociaux. Par exemple, quelles vont-être les moyens que va mobiliser un routier face à un client difficile

[5] Philippe ASKENAZY, *Le désordre du travail, enquête sur le nouveau productivisme,* Paris : Éditions du Seuil et La République des idées, 2005, p. 42 (95 p.).
[6] Une mise en « portefeuille » se définit par le repli de la remorque vers la cabine de conduite, suite à une perte de contrôle, où le poids et la vitesse de la remorque emporte l'ensemble du véhicule.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

ou face aux ordres contradictoires qu'il reçoit ? Comment va-t-il négocier sa position et sa stratégie sociale dans une telle configuration, si contraignante ou coercitive soit-elle ? Dans les deux cas, le stress comporte des normes de régulation, d'autocontrôle et de comportement sociaux.

Au niveau théorique, il existe deux niveaux de signification du stress. En premier lieu, il est à comprendre selon un processus de civilisation (Elias, 1939). L'impulsivité et l'agressivité sont refoulées de la sphère sociale par les valeurs, les normes, les lois et des règles implicites du milieu social concerné. Ainsi, la définition que je propose du stress tire son ancrage conceptuel à partir de cette citation de Norbert Elias : « le niveau qui est ressenti comme "pénible" trouve son reflet dans les interdictions réglant le comportement en société. Ces tabous ne sont rien d'autre, pour autant qu'on puisse en juger, que des sensations de déplaisir, d'embarras, de dégoût, d'angoisse ou de pudeur qu'on a inculqué aux hommes dans des circonstances sociales déterminées et qui ont été ritualisées et institutionnalisées ; elles se reproduisent non exclusivement mais surtout par leur ancrage institutionnel dans les rituels et des formes de comportement déterminés »[7]. Dans l'entreprise, la normalisation, la mécanisation et l'automatisation des systèmes de production rendent moins physique et épuisant le travail. Mais la productivité est alors accélérée en même temps qu'elle est mesurée : la nature de la tension change, elle devient aussi mentale. Comme les contraintes sont partagées par les groupes professionnels, les dimensions sociales ne peuvent alors être négligées. De la même façon que l'impulsivité soit réprouvée, on n'exprime pas son stress sur la scène sociale. C'est là tout mon objet : d'un métier aux contraintes physiques, on passe alors à un métier aux contraintes de plus en plus bureaucratiques. On travaille moins longtemps mais plus intensément et de façon plus contrôlée. Le système social et productiviste du transport routier de marchandises est très frappant à cet égard. Toutefois, comprendre ce mouvement implique *de facto* à remonter dans l'histoire de ce secteur d'activité.

Le transport routier, tel qu'on le connaît aujourd'hui, commence à partir de la fin de la Première guerre mondiale. Certes, les premiers véhicules lourds sont apparus dès la seconde moitié du XIXe siècle, en même temps que les réseaux de chemin de fer. D'ailleurs, la

[7] Norbert ELIAS, *La Civilisation des mœurs,* Paris : Éd. Pocket (Coll. « Agora »), 1969|2013, p. 271 (509 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

configuration roulante des véhicules était presque identique aux locomotives : les roues motrices disposaient d'un grand diamètre, tandis que les roues directrices étaient de plus petite taille. Deux individus étaient présents pour faire avancer la machine : un qui versait à la pelle le charbon, l'autre qui dirigeait et conduisait le véhicule. Des deux, on ne retient aujourd'hui que le premier : le chauffeur. De même que le terme ″tracteur″ est plus connu sous cette appellation dans le monde agricole, il est aussi commun au transport routier de marchandises pour qualifier la cabine de conduite.

Dans tous les cas, les conditions de travail des routiers étaient rudes. Ils étaient voués à leur sort sur la route, en faisant face aux contraintes météorologiques, climatiques, aux aléas mécaniques dans des conditions de travail particulièrement physiques. Dans le même temps, chaque transporteur tentait de s'accaparer pour lui la marchandise dans un système de concurrence totalement ouverte. Comme l'affirmait Maurice Wolkowitsch (1954), « les débuts du transport routier se sont faits en France sous le signe de la liberté la plus complète : cars et camions pouvaient circuler sans autorisation, sur n'importe quel itinéraire, avec ou sans régularité, pour assurer n'importe quel transport, avec n'importe quel tarif »[8]. Cependant, cette concurrence du mode routier remet en question le mode ferroviaire, qui voit le transport routier comme une menace économique. C'est dans ce contexte qu'est née la première loi de coordination des transports en avril 1934. Face à ce décret, les transporteurs commencent alors à s'organiser et se coordonner, avec l'Association nationale des Transporteurs (Neiertz, 1999). Les successives coordinations du transport ont souvent été critiquées dans la mesure où elles donnaient un avantage commercial sur la distribution et la répartition du fret au ferroviaire sur l'ensemble de la Métropole (Wolkowitsch, 1954 ; Spill, 1973). On l'oublie souvent, mais elles ont eu aussi comme effet de pacifier le T.R.M. dans ses échanges commerciaux, selon qu'elles imposaient des spécialités de marchandises, un modèle de régulation et une déclaration d'activité. Jusque dans les années 1980, les routiers étaient relativement indépendants de leur employeur dans une production encore très artisanale, où le contrôle du temps de travail restait difficile à établir avec exactitude.

Face à cet écueil, un premier règlement européen fut publié en ce sens dès 1969, puis remplacé en 1986 par les Règlements CEE n° 3820/85 et 3821/85 où s'ajoutaient les

[8] Maurice WOLKOWITSCH, « Les transports routiers en France » *In : Annales de Géographie, t. 63, n°336,* 1954, p. 100 (pp. 99-112).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

chronotachygraphes et les disques journaliers à bord des cabines de conduite. Ils permettaient une meilleure transparence de l'activité de travail des routiers, entre les cycles de conduite, de travail et de repos. Seulement, la prescription du temps de travail se heurtait à un mouvement libéral à la suite de la suppression des licences d'exploitation des transporteurs et de la Tarification routière obligatoire (T.R.O.), entre 1986 et 1988. Il s'en est suivi une période de relative instabilité économique du T.R.M., au risque d'une offre commerciale excédentaire, qui s'accompagnait d'une baisse de productivité, d'une perte de rentabilité, d'une baisse du taux de marge et une concurrence des prix exacerbée (Dobias, 1993 ; Biencourt, 1996). L'industrie du secteur fut alors amenée à signer un Accord en fin 1994 avec l'État et les partenaires sociaux, dans le but de systématiser un principe d'autorégulation. Ce dernier se caractérisait à la fois par une limite du temps de service et une rémunération prescrite en heures de travail des routiers. Ce ne fut pas tout : à partir de là, des méthodes d'organisation logistique de la marchandise et de la division du travail transparaissaient comme un moyen d'établir une nouvelle forme de concurrence : la compétitivité de marché.

C'est dans ce contexte que les techniques de géolocalisation, d'informatique embarquée et de gestion informatique de réseau se sont développées. Les routiers deviennent de plus en plus connectés et la chaîne logistique est de plus en plus centralisée. De la même manière que la pulsion tend à être réfrénée par la bourgeoisie à la Renaissance (Elias, 1939), le même mécanisme émerge au travail : à l'image des règles de civilité, apparaissent des standards qualité (Iso, Afnor, etc.) et des codes éthiques se développent dans l'industrie du T.R.M. ! Les règlements instaurent de nouveaux cadres de travail qui visent à diminuer la fatigue physique. Cependant, les changements systémiques ont peu à peu imposé des règles que le travail dans l'urgence, les aléas ou la concurrence ne permettent pas toujours de respecter. Au côté de la de la productivité dont font l'objet les routiers (Desfontaines, 2005), ils sont aussi confrontés aux poids des normes réglementaires.

En second lieu, on peut analyser le stress en tant que phénomène bureaucratique dans un rapport de pouvoir social (Crozier et Friedberg, 1977). Si on perçoit, jusqu'à présent, cette transformation entre un état physique, comme l'expression de la dureté au travail, vers sa transformation en stress, résultant du processus de civilisation (Elias, 1939), il ne dit pas comment l'acteur met en place ses stratégies dans une configuration stressante. C'est ainsi que le pouvoir, c'est-à-dire l'agilité à mobiliser des zones d'incertitude dans la contingence

des règles du jeu est un moyen de faire face aux contraintes. Ainsi, j'ai mis l'accent sur les règlements du transport, les technologies informatiques et les méthodes de quantification managériale comme un moyen de mise au travail des routiers. Les groupes d'acteurs tentent l'un après l'autre d'instaurer des contre-pouvoirs afin de garder leurs marges de manœuvre. C'est à la fois à l'intérieur des règles et de la division du travail qu'émergent des jeux de pouvoir, en intra comme en intergroupe. Ces conduites permettent de voir comment le stress émerge et les stratégies sociales mises en œuvre en tant que moyen de régulation.

Fondamentalement, j'ai fait le choix de comprendre la signification subjective des routiers, dans la façon dont leurs contraintes sont perçues, plus qu'elles ne s'imposent à eux dans les faits. J'ai donc effectué des entretiens et les observations directes, à la fois à bord de des camions, en zone moyenne et en zone longue, qu'en des lieux de sociabilité des chauffeurs (aires de service et relais-restaurants). Parallèlement à mon terrain d'enquête, j'ai analysé le droit du transport routier et plus particulièrement les règlements CEE n° 543/69 puis CEE n° 3820/85 et CE n° 561/2006, de sorte à avoir une idée très précise de leur évolution et des moyens de contrôle qui se développent au fil du temps. J'ai aussi consulté des manuels de *management*, de logistique et des techniques d'exploitation du T.R.M. Ils m'ont permis de recouper des éléments qui ne sont pas toujours énoncés par les acteurs, tant les routiers que les exploitants. Les règles sont toutes relatives à la perception qu'en font les acteurs et dans leur manière d'agir, selon les marges de liberté qu'ils estiment ou qu'ils veulent bien en dire.

Cette façon d'agir provient aussi d'un groupe dominant, en gardant pour lui le secret de sa technicité, comme moyen de maintenir sa supériorité sociale. En effet, le *management* entretient son pouvoir en héritage de l'organisation scientifique du travail (O.S.T.) de Frederick W. Taylor (1911). Ce pouvoir se fonde sur la maîtrise du marché, sur les différents types d'algorithmes utilisés dans l'organisation du travail, et par une connaissance plus approfondie du droit que n'en bénéficient les groupes subordonnés. Les marges d'action sont dépendantes de l'apprentissage et des niveaux de connaissance des acteurs. Or, plus celui-ci est connu et maîtrisé par les groupes dominants, plus les zones d'incertitude des routiers sont prévisibles par l'encadrement. Il peut donc anticiper et établir un nouveau contre-pouvoir. Les routiers doivent composer avec les manques d'information, les zones vides des procédures, les contradictions, etc. Le stress de l'acteur n'est donc pas uniquement déterminé par des

caractères psychologiques, mais aussi par ses dimensions sociologiques, d'où l'enjeu de ma problématique : de quelle(s) manière(s) les rapports de pouvoir organisent-ils socialement le stress des routiers ?

Vers de nouvelles hypothèses :

Mon hypothèse principale m'amène à penser que le stress devient la traduction sociale des tensions *sui generis* face à l'intériorisation des contraintes. Il varie selon les rapports d'ascendance sociale en fonction du statut d'un acteur par rapport à un autre dans leur aptitude à mobiliser les zones d'incertitude (Crozier, 1963). L'individu est invité à se civiliser par la rétention de ses émotions en raison de ses interdépendances sociales (Elias, 1939 ; Loriol, 2000) qui s'inscrit dans un triple mouvement. En premier lieu, cette civilisation détient un coût dont le stress en est son émanation. Il obéit à des codes, des façons d'être, des comportements ritualisés, des rapports de statuts sociaux. Dans un système de production, l'acteur doit posséder les connaissances et les normes de travail, autrement dit, il doit être socialisé pour faire face aux contraintes. Or, l'acquisition des connaissances, des procédures au sein d'un système de production renvoient l'individu à lui-même et créé une tension qu'il doit maîtriser, avant que les contraintes ne soient totalement intégrées. En deuxième lieu, l'afficher en public reviendrait à un aveu de faiblesse *sui generis,* voire d'incivilité, au risque d'être mis au rebut, et à s'exposer à la désapprobation sociale. En troisième lieu, c'est l'aptitude sociale de l'acteur à articuler les normes dans la contingence des situations qu'il maintiendra un équilibre entre ses ressources et/ou celle de son groupe social. Or, le jeu de pouvoir et de contre-pouvoir restreint la capacité des acteurs à maîtriser leur environnement, par l'édification de nouvelles règles, de nouvelles procédures, visant à réduire les tricheries, les astuces et sans que celles-ci ne soient garantes d'un fonctionnement plus efficace. Elles apportent au contraire, de nouvelles contraintes non prévues.

La première sous-hypothèse concerne le niveau de la maîtrise des zones d'incertitude, c'est-à-dire des tâches qu'un routier peut exécuter, face à la demande d'autrui ou à la contingence de l'environnement. Il s'agit donc des moyens dont dispose l'acteur en savoir-faire, en compétences, et en savoir-être dans des enjeux déterminés. Le summum de cette maîtrise passe par la capacité sociale de l'acteur à pacifier un rapport conflictuel.

En seconde sous-hypothèse, l'hétérogénéité des visions sociales du métier vont en conséquence manifester un rapport au stress différencié, selon la nature de l'autocontrainte des acteurs. Un même évènement ne va donc pas créer le même degré d'anxiété, selon les enjeux du prestige social des acteurs, de la légalité de l'action, ou l'adhésion sociale des chauffeurs envers la technicité managériale développée par l'entreprise dans le jeu de concurrence. En d'autres termes, le stress est relatif entre la cohérence des objectifs et des intérêts de l'acteur et ceux de l'entreprise.

En troisième sous-hypothèse, les acteurs d'un même groupe social professionnel (*i.e. :* les routiers) partagent des contraintes communes. En conséquence, leur identité sociale se fonde par les qualités dans lesquelles s'établissent plus ou moins clandestinement des tricheries, des astuces, des savoir-faire, qu'ils ont développés afin de surpasser les contraintes (Dejours, 2015 ; Linhart, 2015). En outre, la qualité de la transmission des informations entre acteurs, leur permettent de bénéficier des moyens de sociabilité nécessaires à une action donnée, afin de contourner les difficultés, les souffrances physiques et mentales des conditions de travail.

Enfin, en quatrième sous-hypothèse, travailler, c'est faire don de soi pour une cause plus générale : se mettre au service du reste de la société avec l'idéal de sa réalisation personnelle. Or, l'émiettement du travail charge en tensions dans le sens où il aliène l'engagement de l'acteur à s'investir bien au dessous des contributions sociales qu'il est en mesure de réaliser. C'est en ce sens que le stress apparaît moins par le poids des règles en elles-mêmes, que par les zones d'incertitudes permises par la division du travail que les routiers mobilisent afin d'assurer leur rapport de pouvoir.

Les trois axes de recherche :

Cette recherche de thèse se découpe en trois parties et sept chapitres. Le premier présentera la genèse du stress, de son bord religieux jusqu'aux analyses contemporaines développées par la psychométrie depuis les années 1970. Le second chapitre présentera les routiers et leur contexte de travail : qui sont-ils, combien sont-ils, dans quel type d'entreprises travaillent-ils ? Loin des apparences artisanales, le transport de marchandises est une industrie à part entière. Ainsi, on peut davantage voir l'ampleur sociale que représente le stress des routiers, en disposant de telles données.

La deuxième partie consistera à montrer le système réglementaire et organisationnel du transport en tant que moyens de mise au travail et de contrôle social. Dans cette perspective, le troisième chapitre présentera l'histoire du transport. Comprendre le système actuel nécessite de remonter dans le temps. Le quatrième chapitre présentera les règlements du transport tandis que le cinquième évoquera les méthodes managériales, en tant que moyens de pouvoir sur les salariés. Comment fonctionne le règlement du temps de travail dans le T.R.M., et comment l'organisation logistique du transport s'y articule ?

La troisième partie viendra déchiffrer, voire décoder les données recueillies par mon terrain d'enquête. Le sixième chapitre viendra donner des éléments explicatifs de la rupture sociale que l'on peut observer aujourd'hui à partir des discours issus des entretiens. Puis, malgré le contrôle social dont font l'objet des routiers, comment peuvent-ils mobiliser les règles pour protéger leurs intérêts ? Enfin le septième chapitre abordera une analyse plus idéale-typique. Les routiers ont-ils une idéologie commune face aux règles, ou au contraire, sont-elles contrastées ? Quelles relations pourrait-on établir, entre leur idéologie et leur rapport social au stress au travail ?

PARTIE 1 : SOCIOGENESE DU STRESS ET PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 1. Le stress à l'épreuve des sciences contemporaines

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 1. Le stress à l'épreuve des sciences contemporaines

> « Au sens biologique, le stress est l'interaction entre les dommages et les défenses, de même que la tension physique ou la pression interagit avec la force et la résistance qu'elle permet. » Hans Selye, *« Stress and the General Adaptation Syndrome», British Medical Journal,* (June 17) 1950, pp. 1383-1392.

De quoi parle-t-on lorsqu'on évoque le stress ? Selon Marc Loriol (2008), les sciences ont dû faire face à un double écueil. « Tout d'abord, cette définition rigoureuse du stress n'a pas évincé toutes les représentations profanes du stress et l'imagination sociale a permis d'élargir largement les significations de ce terme plutôt que les restreindre. Ensuite, les scientifiques eux-mêmes, malgré leurs méthodes sophistiquées, ne sont pas parvenus à s'entendre sur ce qu'il fallait étudier sous l'étiquette du stress : un mécanisme physiologique d'adaptation aux conséquences cliniques observables »[9].

Dans un premier temps, je développerai les origines étymologiques du mot stress, afin de comprendre son usage et ses origines linguistiques. Mais j'axerai essentiellement mon analyse sur la question de l'usure, la fatigue, le désinvestissement et l'isolement social. Au IVe siècle après Jésus-Christ, le moine origéniste Évagre le Pontique a constitué une doctrine pour lutter contre l'acédie, c'est-à-dire un sentiment d'abandon ressenti par les moines de la Basse Égypte. Ce sentiment est interprété selon lui, comme l'emprise d'un démon. En second temps, en pleine Révolution industrielle, j'aborderai le versant plus contemporain du stress. En effet, au cours du XIXe siècle, les premières études sont entamées en médecine. Les conflits militaires – guerre de Sécession, Première et Deuxième guerres mondiales, les conflits de Corée et du Vietnam – ainsi que les accidents ferroviaires mettront progressivement à jour le syndrome post traumatique. Son inscription dans le DSM III (1980) marque l'aboutissement politique dans sa difficile reconnaissance sociale. En troisième, je présenterai les travaux physiologiques de Hans Selye. Ses recherches vont donner une nouvelle impulsion à partir des années trente, qui inspirera plus tard la psychologie. A ce titre, en quatrième lieu, le développement de la psychologie différentielle, en pleine Trente glorieuses permettra d'affirmer des modèles d'analyse contemporains d'un mal nouveau, dont ses manifestations cliniques sont pourtant très proches de l'ancienne acédie : le *burnout.* En quatrième point, je mettrai en évidence que la prise en charge institutionnelle du stress

[9] Marie BUSCATTO, Marc LORIOL, Jean-Marc WELLER (sous la dir. de), *Au-delà du stress au travail. Une sociologie des agents publics au contact des usagers.* Toulouse : Éd. Érès (Coll. « Clinique du travail »), 2008, p. 16 (287 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

demeure encore difficile. Alors que l'individu est central dans les recherches du stress, les dimensions organisationnelles relatives au *burnout* et la prise en charge sociale du syndrome post traumatiques montrent une réalité sociale. Enfin, en cinquième point, je développerai dans la continuité de la prise en charge du stress selon le modèle constructiviste en articulant cette problématique chez les routiers aujourd'hui.

1. La question religieuse du stress

1.1 Une double étymologie du mot « stress »

L'histoire étymologique du **« stress »** est complexe et elle précède amplement celle des sciences mécaniques, de la médecine, la biologie ou la psychologie. Les premières significations connues ont émergé dès l'Antiquité, à la fois en latin et en grec. Sa base provient du latin *stringĕre*[10]*,* issu du radical *stringō,* qui signifiait « étreindre », « serrer », « resserrer ». Le terme était utilisé dans le but d'« arracher » afin de tirer le fruit de l'arbre, particulièrement l'olive. De façon plus imagée, c'est aussi l'acte de « serrer le cœur », « blesser », « offenser ».

En faisant référence au *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, dans le langage militaire, c'est l'action « d'étreindre l'épée » (*s. gladium),* pour la tirer ou la dégainer[11]. *Stringō* peut aussi être associé, selon ce dictionnaire, à *prastestigiae* et qui désigne « un tour de passe-passe, jongleries, ruses ». Parallèlement, du côté grec, *στρέφω (strephein),* signifie « tourner », « détourner », « tordre » ou encore « réfléchir à ». Par élargissement, à partir de cette base radicale, mais « seulement présent à l'imparfait ou au présent, peut signifier aussi être épuisé, à bout de force, être tourmenté »[12]. Il y a donc deux sens admis et non exclusifs l'un à l'autre : celui de l'étirement ou la pression sur l'objet, du côté latin et la flexion ou la rotation, du côté grec. On constate aussi l'idée moins évoquée de la malice et d'astuce face à une contrainte.

[10] Félix GAFFIOT, *Dictionnaire Latin/Français,* Paris : Librairie Hachette, 1934, p. 1484 (1719 p.).
[11] Alfred ERNOUT et Antoine MEILLET, *Dictionnaire étymologique de la langue latine, Histoire des mots, Nouvelle édition, revue, corrigée et augmentée d'un index,* Paris : Éd. Librairie Klinsksieck, pp. 987-988, 1939 (1184 p.).
[12] Pierre CHANTRAINE, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque, Histoire des mots,* Paris, Éd. Librairie Klinsksieck, (Nouvelle édition), 2009, p. 1026 (1436 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

En ancien français, selon le *Dictionnaire d'historique de la langue française,* fut « d'abord écrit *destrecer* (1160), puis a évolué en *destresse* (début XIVe siècle), est issu du latin populaire °*districtia* "chose étroite", "étroitesse", dérivé de *districtus.* Ce dernier est le participe passé adjectivé de *distringĕre,* formé de *dis,* et de *stringĕre »*[13]. C'est au XIIIe siècle que les Anglais l'empruntent au français, puis le traduisent par *distress*. Dans la langue populaire, ce sont davantage les Anglais et les Américains qui l'utiliseront de façon plus courante, à partir du XVIIe et XVIIIe siècle, précise Élisabeth Rosnet[14]. Elle ajoute que le mot était rattaché à la dureté de la vie, les dualités en même temps que des états de détresse et d'oppression. Le sociologue américain Leonard I. Pearlin (1978, 1981, 1989) se réfère au stress en tant que phénomène existentiel, c'est-à-dire au fil des changements sociaux au cours de la vie (décès, divorces, licenciements, etc.). Puis, le terme a peu évolué avec le temps, il désigne l'idée avec « le sens moral de "situation désespérée", d'"angoisse", ou d'un "désir pressant", une "rigueur", une "contrainte", une "force", une "puissance", un "pouvoir" »[15]. Le terme détresse n'est cependant pas limité au travail, il est plutôt relatif à « un sentiment d'abandon, de solitude morale et d'angoisse »[16]. A travers ce phénomène sociétal et les définitions qui y sont proposées, *stress* et *détresse* laissaient entrevoir un fait social[17] au sens d'Émile Durkheim (1895), au fil de son immuabilité. Autrement dit, l'acteur ne peut agir, penser, d'une façon plus ou moins déterminée, face à une puissance qui se resserre sur lui (latin) autant qui le tourmente (grec). Pour reprendre Yves Barel (2008), à l'image du système social, le stress ne peut être dépassé (contradiction), mais uniquement régulé (paradoxe). Ce fut justement la tentative d'Évagre le Pontique en tant que prescripteur envers les moines anachorètes.

---

[13] Alain REY (sous la dir. de) *LE ROBERT, Dictionnaire historique de la langue française,* Paris : Éd. DICOROBERT Inc., 1993, p. 592 (1156 p.).
[14] Élisabeth ROSNET, « Définitions, théories et modèles du stress », pp. 17-34, dans Dominique LASSARE (sous la dir. de), *Stress et société,* Reims : PUF (Coll. « Publications du Laboratoire de psychologie appliquée *stress et société* »), 2002, 359 p.
[15] Alain REY, 1993, *LE ROBERT, Dictionnaire historique de la langue française, op. cit.,* p. 592.
[16] *Ibid.*
[17] Émile DURKHEIM, *Les règles de la méthode sociologique. Nouvelle édition,* Paris : Éd. Flammarion (Coll. « Champs classiques »), 2010, 333 p.

1.2 La religion et l'acédie

1.21 La dualité des démons extérieurs face aux démons intérieurs comme prémisse à l'organisation productive ?

L'acédie, est aussi issue d'une double étymologie. La première est grecque ; *« ἀκήδεια » akêdéia,* qui signifie « négliger, ne pas prendre soin »[18] et la seconde du latin *ăcēdia* dans une signification proche définie selon le dessein du « dégoût, d'indifférence »[19]. Ce qui est parfois appelé le « stress des moines », relève fondamentalement de l'acédie. Elle fut la figure principale amplement développée par Évagre le Pontique, Jean Cassien et Grégoire le Grand. Puis, on peut soulever la neurasthénie, au XIXe siècle. Elle fut étudiée par George Beard (1869), qui la définissait selon un sentiment de fatigue, ou comme il l'appelle lui-même un « épuisement nerveux », qui peut être l'origine d'autres maladies aiguës[20].

La diffusion du christianisme fut progressive à partir du IIIe siècle après Jésus-Christ. Les idéaux de la vie monastique étaient eux-mêmes variés, particulièrement en Orient. La rudesse de la vie dans le désert était idéale à l'humilité, à la charité et à la mortification. Ces moines anachorètes – qui vivent reclus du reste de la société, contrairement aux moines cénobites qui sont plus organisés en collectivité – étaient exposés à un danger : l'*akèdia*. Il existait différentes définitions judaïques chrétiennes. Pour la première, la Bible grecque des Septante, la définie par *l'abandon de Dieu,* qui ne préfigure donc pas un péché (Luciani-Zidane, 2009). Dans ce prolongement, l'auteur ajoute que « Le serviteur de Yahvé est abandonné de Dieu, poursuivi par ses ennemis et son être est frappé d'*akèdia,* exprime la condition du fidèle [...] »[21]. Au contraire, pour le christianisme, l'*akèdia* est considérée comme un péché. Car ce n'est pas Dieu qui abandonne le moine que l'inverse, le moine qui abandonne Dieu. Cette différence astreint davantage à la culpabilité de l'individu, et donc à la régulation sociale de ses émotions.

[18] Anatole BAILLY, *Le grand Bailly, Dictionnaire Grec Français,* Paris : Librairie Hachette, 1963, p. 58 (2230 p.).
[19] Félix GAFFIOT, *Dictionnaire Latin/Français, op. cit.,* p. 20.
[20] George BEARD, *Neurasthenia, or nervous exhaustion,* Ed. Massachusetts Medical Society, in Boston Medical and Surgical Journal, Vol. III, n° 18, 1869, (29 p.).
[21] Lucrèce LUCIANI-ZIDANE, *L'acédie le vice de forme du christianisme, de saint Paul à Lacan,* Paris : Éd. Cerf, 2009, p. 30 (324 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Une autre définition aura un impact plus important qui influença Évagre le Pontique, l'un des premiers théologiens de la pensée ascétique chrétienne. Il fut un des disciples de G. de Naziance, qui désignait l'*akèdia* comme suit : « Mon trésor c'est Dieu et la crainte de Dieu avec l'espérance qui soulage les états acédiastes qui souvent si fort et de manière inattendue, m'ont atteint de leur morsure »[22]. L'espérance est intrinsèque à l'*hésychia,* c'est-à-dire un mode de vie qui correspond à l'isolement, au travail et à la prière, et à la lecture des livres saints. C'est à ce titre qu'Évagre le Pontique rédigea ses ouvrages théologiques, en Basse-Égypte. Il fut cependant inspiré par les écrits d'Origène[23], rédigés pendant le IIIe siècle de notre ère. Évagre contribua donc amplement au développement approfondi de l'*akèdia* au IVe siècle, parmi l'un des huit premiers péchés capitaux.

1.22 Les règles de vie monastique : les huit péchés évagriens

Lucrèce Luciani-Zidane (*ibid.,* 2009) précise qu'Évagre le Pontique est « l'un des moines du christianisme oriental, à avoir décrit et analysé les tentations de la notion empirique de l'*akèdia.* Il enrichi la signification évangélique d'Origène en incluant dans la liste octonaire des vices ascétiques »[24]. Il est, au-delà de la question de l'*akèdia,* l'un des guides les plus affermis à la fois dans l'anachorèse et dans l'âme. Évagre distingue trois parties de cette dernière : la partie concupiscible *(epithymia) ;* la partie irascible *(thymos)* et enfin la partie rationnelle *(noûs).* « Les deux premières parties sont liées au corps tandis que la dernière, est liée à l'âme »[25]. Il transmet la méthode spirituelle de l'impassibilité *(apathèia)* qui a pour but ultime la purification des passions de l'âme. Comme le précise Lucrèce Luciani-Zidane (2009), « L'impassibilité est un attribut divin où les Chrétiens sont appelés à participer »[26]. C'est la condition « d'un état de purification ultime pour atteindre le monde d'en haut, que le moine fasse don par la souffrance de l'impassibilité face à la nature passible »[27], ajoute-t-il. En ce sens, Évagre le Pontique donne une définition plus précise des *logismois :* ils structurent l'*akèdia,* ce sont des pensées tentatrices – d'où qu'elles soient démoniaques – qui détournent

[22] Lucrèce LUCIANI-ZIDANE, *L'acédie le vice de forme du christianisme, de saint Paul à Lacan, op. cit,* p. 31.
[23] Origène fut théologien, né en 185 à Alexandrie, et décédé en 253 à Tyr. Il est considéré comme l'un des Pères fondateurs du christianisme – ainsi que le discours de Benoît XVI le rappelle le 25 avril 2007 *(in : Libreria Editrice Vaticana)*.
[24] Lucrèce LUCIANI-ZIDANE, *L'acédie le vice de forme du christianisme, de saint Paul à Lacan,* Paris : Ed Cerf, 2009, p. 57 (324 p.).
[25] *Ibid.,* p. 60.
[26] *Ibid.,* p. 58.
[27] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

l'homme de Dieu. Ainsi, « la gourmandise, la fornication, l'avarice, la tristesse, la colère, l'acédie, la vaine gloire d'orgueil »[28] sont les pêchés à purifier.

Il est impossible d'échapper au *logismoi* de l'un, si on n'a pas vaincu le *logismoi* qui le précédait, selon un ordre précis (L. Luciani-Zidane, 2009). D'où l'idée de *concaténation* pour passer ces stades. Ensuite l'*akèdia* est associée au démon méridien qui empêche le moine de rester concentré sur sa prière à l'heure du zénith solaire qui risque de l'endormir dans un sommeil bien différent que celui du sommeil naturel, tel que le conçoit Évagre[29] :

> « C'est ainsi que Dieu créa des esprits purs destinés à le contempler éternellement. A la suite d'une faute, ces esprits se refroidirent, devinrent des âmes et ces âmes furent alors unies à des corps : c'est la seconde création, la création matérielle qui n'était pas prévue au départ mais dont le but est d'offrir aux esprits déchus une possibilité de rachat. Les êtres triples ainsi constitués (esprit/âme/corps) ont la possibilité, en se détachant de leur propre corps, de retrouver progressivement leur statut d'esprits purs. A la fin des temps, tous les êtres, peu à peu spiritualisés réintégreront l'unité autour de Dieu : l'apocatastase »[30].

Les démons usent de stratégies pour morceler l'unité du moine : il tente de l'user, de le fatiguer, pour le détourner de sa prière. L'esprit refroidi devient une âme, elle-même attachée à un corps. L'esprit devient alors péché et doit suivre une purification pour l'Au-delà. La pureté de la prière va avec celle de l'esprit. Marie-Hélène Conjourdeau (cité par Luciani-Zidane, 2009) donne à ce titre une grille de lecture. « La prière est avant tout une relation intime de l'esprit avec Dieu[31]. L'*akèdia* est pour les moines origénistes, le démon le plus puissant, le plus fort, le plus écrasant, […] et spécifiquement, celui qui attaque l'homme au vif de sa spiritualité »[32]. Le moine demeure dans sa lutte dans un équilibre conditionné par l'*hésychia,* un point essentiel de sa doctrine d'Évagre le Pontique.

1.23 Les conditions à l'équilibre de *l'hésychia*

Sa doctrine comprend deux aspects (Guillaumont, 2004) : en premier lieu, il a donné une forme écrite à un enseignement oral concernant l'ascèse. En deuxième lieu, il mobilise des spéculations d'origine savantes (Clément d'Alexandrie, G. de Naziance, Origène, etc.), elles-

[28] Lucrèce LUCIANI-ZIDANE, *L'acédie le vice de forme du christianisme, de saint Paul à Lacan, op. cit,* p. 62.
[29] *Ibid.,* p. 69.
[30] Marie-Odile GOUDET *et al, Évagre le PONTIQUE. De la prière à la perfection,* Paris : Éd. Migne/Les pères dans la foi, 1992, p. 11 (129 p.).
[31] Lucrèce LUCIANI-ZIDANE, *L'acédie le vice de forme du christianisme, de saint Paul à Lacan, op. cit.,* p. 72.
[32] *Ibid.,* p. 33.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

mêmes issues de la philosophie et la théologie enseignées par les maîtres du désert (Guillaumont, 2004). Le moine doit prier tout au long de la journée dans le but de marquer sa soumission envers Dieu. Or, s'il était happé par un démon, il ne formerait plus cette unité. D'où qu'apparaissent les nombreuses prescriptions successives dont Évagre le Pontique fait part. En premier lieu, « le moine doit se retirer de la vie publique, ou des affaires »[33]. Il doit parvenir à une retraite *(anachorète)*, et parvenir à l'*otium,* c'est-à-dire à une forme de liberté sociale, et donc, se libérer des obligations d'autrui (famille, relations mondaine, *etc.*). Au-delà de la retraite, il apporte un regard inédit à l'*hésychia,* dont son principe fondamental repose sur une paix spirituelle monastique qui s'établit selon trois ordres.

Le premier est de mener une vie sociale limitée au strict nécessaire vital. Il doit se contenter juste de ce dont il a besoin et s'il n'a pas ce qu'on lui propose, il ne doit pas le refuser sous peine d'orgueil. « Le moine se contente d'aliments simples, peu onéreux et faciles à trouver. Que les devoirs d'hospitalité ne soient pas un prétexte pour rechercher des nourritures abondantes et chères »[34]. Surtout, dans la mesure où le moine ne doit pas être marié, il ne doit pas avoir d'enfant ni de disciple. Aussi, il doit rompre avec sa famille et les relations mondaines. Il ne formerait plus ce rapport symbiotique avec Dieu car elles préoccuperaient son esprit. « [...] Rompt les relations avec la foule, afin que ton intellect ne soit pas distrait et qu'il ne trouble pas la qualité de ton *hésychia* (1260 C) »[35]. La seule cohabitation n'est permise qu'avec d'autres qui ont les mêmes idéaux, en des lieux retirés et sans distraction. En ce sens, la *xénitéia,* où l'expatriation est nécessaire si elle sert l'*hésychia*, tant qu'il s'agisse d'une quête spirituelle. Le moine recommande de rester dans sa cellule pour travailler ou prier. « Le moine doit donc rester, autant que possible dans sa cellule et éviter les occasions d'en sortir »[36] :

> L'idéal monastique doit alors rester célibataire et de renoncer à la procréation, car l'homme qui s'est marié se soucie des choses du monde, de la manière dont il plaira à sa femme, et il est partagé ; et sa femme qui s'est mariée se soucie des choses du monde, dont elle plaira à son mari, alors que celui qui n'est pas marié, se soucie des choses du Seigneur, de la manière dont il plaira au Seigneur. (I Cor. 7, 32-34, cité par A. Guillaumont, 2004, p.179).

---

[33] Antoine GUILLAUMONT, *Un philosophe au désert, Évagre le Pontique*, Paris : Éd. Vrin, 2004, p. 179 (430 p.).
[34] *Ibid.,* p. 179.
[35] *Ibib.,* p. 182.
[36] *Ibid.*

En seconde ordre, Évagre sait que le premier ennemi de l'*akèdia* est l'inactivité. Le travail est un moyen d'y échapper. Par ailleurs, il entre bien en résonance avec la vertu de la persévérance. « La vertu qu'il désigne étant liée à l'espérance ; mais il regarde aussi l'essentiel de la signification que lui donnaient les stoïciens qui l'associaient à l'endurance et au courage »[37]. Il anticipe toute contradiction vis-à-vis du travail, comme un moyen marchand, économique ou même social, et qui détournerait la science acquise de l'*hésychia.* C'est ainsi que « le moine en vendant ou en achetant, doit le faire à son désavantage, sur son prix » […] et plus encore, « s'il peut se décharger sur quelque fidèle afin de faire commerce pour lui, qu'il reste dans la grâce de l'*hésychia* »[38].

Le troisième ordre concerne la place des activités spirituelles et métaphysiques dont le moine doit se consacrer dans sa cellule. Il doit méditer sur la mort[39], sur son corps mort et au devenir de l'âme, face au jugement de Dieu, pour tous les péchés commis. Le moine doit penser constamment à cette spiritualité :

> « Veille à ne pas oublier cela, que tu sois dans la cellule ou dehors, n'éloigne pas ta pensée du souvenir de ces choses, et, de cette façon, tu chasseras les pensées sordides et néfastes. » (1261 C, cité par A. Guillaumont, 2004, p.184).

Il ajoute que « l'espérance peut être entretenue qui permettra au moine de persévérer dans l'*hésychia,* mais aussi, par le souvenir de ses péchés, et en méditant sur les châtiments, le moine se revêt de la componction, qui doit être la disposition fondamentale de celui qui veut vivre et persévérer dans l'état monastique »[40]. Paradoxalement, la tristesse de la componction fait bien partie de la lutte contre l'acédie. « Cette même componction est inséparable des trois autres exigences spirituelles qu'Évagre le Pontique recommande dans les derniers paragraphes des *Bases* : le jeûne, la veille, et la prière »[41]. En effet, tous les trois sont un moyen de purification des péchés.

En plus des prières et des psaumes rigoureusement chantés – ni trop rapide, ni trop lent, pour rester dans la grâce de l'*hésychia* – la lecture des livres des *Écritures saintes* prend une

---

[37] Antoine GUILLAUMONT, *Un philosophe au désert, Évagre le Pontique*, *op. cit.,* p. 183.
[38] *Ibid.*
[39] Nous l'entendons dans le sens psychanalytique du terme, ou pour le moins dans le sens entendu par la psychologie projective.
[40] Antoine GUILLAUMONT, *Un philosophe au désert, Évagre le Pontique, op. cit.,* p. 185.
[41] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

place prépondérante dans les occupations des moines dans leur cellule. La lecture, a deux vertus ; celle d'instruire le moine et celle de lui purifier l'âme (Guillaumont, 2004). Elle permet, en effet, d'éviter de le détourner des préoccupations extérieures du monde. Plus de 1500 ans séparent pourtant la théologie pré-chrétienne de la Révolution industrielle, dans laquelle les sciences vont progressivement faire du stress un objet de recherche.

2. Vers une approche contemporaine du stress à la Révolution industrielle : l'enjeu d'une reconnaissance institutionnelle

Le choc post-traumatique représente un aspect important pour les sciences sociales lorsqu'on s'intéresse au stress : son institutionnalisation dans un enjeu politique. Depuis la fin du XIXe siècle, un rapport de force s'est engagé avec les autorités militaires, d'un côté, et l'industrie ferroviaires, de l'autre, afin de reconnaître les conséquences traumatiques des guerres ou des accidents de chemin de fer. Aujourd'hui, la problématique est identique pour le stress au travail, vis-à-vis de sa reconnaissance institutionnelle, notamment à travers la nomenclature des maladies professionnelles. En outre, les risques du choc post-traumatique sont toujours une réalité pour les routiers contemporains, particulièrement lors des accidents de la circulation.

2.1 Le choc post-traumatique

2.11 Le choc post-traumatique : entre soudaineté et conséquences différées

Dans les cas les plus courants, les chocs post-traumatiques sont liés aux risques technologiques[42] (violences mises à part), que partagent dans leur histoire les transports et les conflits militaires. Les recherches sur ces syndromes n'ont cessé d'être mise à jour, avant d'être standardisés par le DSM III (1980), où le choc post-traumatique apparaît pour la première fois, selon une définition formelle, et mis à jour dans le DSM IV (*cf.* encadré n° 2). Il est probable qu'il soit aussi vieux que les conflits militaires existent. Or, c'est particulièrement à partir de la Guerre de Sécession américaine, entre 1861 et 1865, que les

[42] La littérature psychologique évoque aussi le choc post-traumatiques pour les enfants ou les femmes ayant fait l'objet de mauvais traitements, mais aussi aux conséquences relatives aux phénomènes naturels et climatiques (inondations, irruptions volcaniques, tremblements de terre, tempêtes, tsunamis...) impliquant des dégâts matériels et humains.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

premiers symptômes ont été identifiés, à la suite d'expositions traumatiques mises en évidence par le médecin Jacob Mendes Da Costa (1871).

Parallèlement à lui, le médecin John Eric Erichsen (1867) publie un ouvrage sur les traumatismes liés aux accidents ferroviaires, dont leur fréquence et leur intensité deviennent de plus en plus importantes depuis l'ouverture des réseaux de chemins de fer au XIXe siècle. De là, apparaît le *Railway Spine,* connu aussi sous le nom d'affection d'Erichsen. L'explication que le médecin en donne – bien que le parallèle avec Da Costa – tend à la croissance des symptômes (paralysies, perte de la parole, etc.). Il effectue aussi des examens *post mortem* où il constate l'inflammation de la moelle épinière et des méninges. J. E. Erichsen explique qu'« après le décès, les évidences de la maladie sont apparues dans les moelles épinières et les membranes elles-mêmes. Le légiste indiquait que les moelles ont été les premières infectées, tandis que les membranes l'ont été en second »[43]. A la suite des accidents ferroviaires, les tribunaux sont confrontés à une symptomatologie difficile à interpréter et à relier aux faits. Les réactions aux chocs sont à la fois hétérogènes et différées selon les individus. Les parties civiles, plus nombreuses, sont alors soumises aux interprétations médicales pour requérir un dédommagement face aux compagnies de chemins de fer. A ce titre, P. Pignol et A. Hirschelmann (2014) détaillent que « ces troubles en effet ne se laissaient appréhender ni par les catégories de l'aliénation mentale ni par les connaissances anatomo-pathologiques de l'époque »[44].

Selon les auteurs, deux types d'interprétations émergent. Pour certains, la relation au corps est primaire, tandis que pour d'autres, l'explication est purement psychologique. A l'image du syndrome de *Da Costa* ou du *Railway Spine,* les dictionnaires de psychologie actuels évoquent aussi les *névroses traumatiques*. Elles lui seront substituées pour des motifs politiques par « névrose de guerre » par Honigman, en 1908 (Pignol et Hirschelmann, 2014). Selon Élisabeth Roudinesco et Michel Plon (1997) « la névrose de guerre n'est pas en soi une entité clinique. Elle relève de la catégorie de la névrose traumatique définie en 1889 par Hermann Oppenheim (1858-1919), qui la décrit comme une affection organique consécutive à

[43] John Eric ERICHSEN, *Railways and other injuries of the nervous system,* Ed. American Libraries, 1867, p. 26 (139 p.).
[44] Pascal PIGNOL et Astrid HIRSCHELMANN, « Préhistoire de la psychotraumatologie (1884-1893), La querelle des névroses : les névroses traumatiques de H. Oppenheim contre l'hystéro-traumatisme de J.-M. Charcot. » *In : L'Information psychiatrique,* 2014, Volume 90, Numéro 6, 2014, p. 428 (pp. 427-436).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

un traumatisme réel provoquant une altération physique des centres nerveux, elle-même accompagnée de symptômes psychiques : dépression, hypocondrie, angoisse, délire, etc. »[45]. On voit dans cette définition un encrage dominant de la biologie sur le psychisme, avec une petite nuance : l'aspect biologique s'explique par le psychisme. Comme le reprennent P. Pignol et A. Hirschelmann (*ibid.,* 2014), la relation entre la névrose traumatique et le corps analysé par Oppenheim, « il existerait une cause psychique suffisamment forte pour être à l'origine d'informations moléculaires ou organiques inhabituelles se traduisant au niveau du corps par diverses manifestations symptomatiques »[46].

A cela, l'approche de Jean-Martin Charcot s'en distingue par une transposition du trauma physique vers le psychique, selon l'hypothèse du conflit défensif (Roudinesco, Plon, 2006). C'est cela-même qui délégitima un temps les accusations de simulation de nombreux soldats, soupçonnés par les commandements militaires de déserteurs ou de faux malades, pourtant marqués par les conflits ou les civils par les accidents ferroviaires. Pendant la Première Guerre mondiale, ce fut le lieutenant-colonel et médecin Charles S. Myers (1919) qui étudia en France pour le compte de l'armée anglaise : le *« shell shock »,* parfois traduit en français sous l'appellation d'″obusite″. Elle fut scrutée selon différents angles neurologiques, du fait de l'association de différents troubles physiques et psychiques. Voici ce qu'il publie, dans un article de 1919 :

> « Très tôt dans mon expérience de l'obusite, j'ai mis l'accent sur les perturbations de la personnalité, et j'ai observé l'amnésie et les désordres du corps, le mutisme, l'incoordination, les mouvements spasmodiques, communément observés dans les cas vus peu de temps après avoir subi le choc, que l'expression de ce changement de personnalité était perceptible. Cela s'assimilait à une dissociation fonctionnelle. Par conséquent, ma principale thérapeutique a consisté à restaurer les souvenirs dus à l'amnésie avec ou sans l'aide de l'hypnose ; et avec la disparition de l'amnésie, y suit la restauration de la parole et une récupération de la coordination des mouvements »[47].

---

[45] Élisabeth ROUDINESCO et Michel PLON, *Dictionnaire de la psychanalyse,* Paris : Éd. Fayard, 1997, p. 717 (1191 p.).
[46] Pascal PIGNOL et Astrid HIRSCHELMANN, « Préhistoire de la psychotraumatologie (1884-1893), La querelle des névroses : les névroses traumatiques de H. Oppenheim contre l'hystéro-traumatisme de J.-M. Charcot. », *op. cit.,* p. 433.
[47] Charles S. MYERS, *« A final contribution to shell chock. Being a consideration of unsettled points needed investigation », The Lancet,* 11 January, 1919, p. 54 (pp. 51-54).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, les psychiatres militaires, Roy R. Grinker et John Paul Spiegel, en 1945, publient *« Men under stress »*[48] et mettent en avant des descriptions formelles qui relèvent aujourd'hui du stress post-traumatique[49].

Encadré n° 1 : « Définition stress post traumatique DSM-IV-TR »

« Caractéristiques diagnostiques :

Le stress post traumatique est défini par le DSM IV selon « la caractéristique essentielle de l'état de stress post-traumatique est le développement de symptômes caractéristiques faisant suite à l'exposition à un facteur de stress traumatique extrême impliquant le vécu direct et personnel d'un événement pouvant entraîner la mort, constituer une menace de mort ou une blessure sévère, représenter des menaces pour sa propre intégrité physique ; ou consécutif au fait d'être témoin d'un événement pouvant occasionner la mort, une blessure ou une menace pour l'intégrité physique d'une autre personne ; ou consécutif au fait d'apprendre une mort violente ou inattendue, une agression grave ou une menace de mort ou de blessure subie par un membre de la famille ou quelqu'un de proche (critère A1). La réponse de la personne à l'événement doit comprendre une peur intense, un sentiment d'être sans espoir ou d'horreur […] (critère A2). Les symptômes caractéristiques résultant de l'exposition traumatique extrême comprennent le fait de revivre de manière persistante l'événement traumatique (critère B), un évitement persistant des *stimulus* associés au traumatisme avec émoussement des réactions générales (critère C), et des symptômes persistants d'activation neurovégétatives (critère D). Le tableau symptomatique complet doit être présent durant plus d'un mois (critère E) et la perturbation doit entraîner une souffrance cliniquement significative ou une altération du fonctionnement social, professionnel ou dans d'autres domaines importants (critère F). [...] »

Plus synthétiquement, « l'état de stress post-traumatique est caractérisé par la reviviscence d'un événement extrêmement traumatique, accompagné de symptômes d'activation neurovégétatives et par l'évitement de stimulus associés aux traumatismes » (p. 493). De façon plus générale, il est catégorisé dans le DSM IV parmi les troubles anxieux. Source : *Manuel diagnostique et statistique des troubles mentaux* (Texte revisité), 2003, Issy Les Moulineaux : Éd. Elsevier Masson, pp. 533-534 : F43.1 [309.81] (1065 p.).

2.12 Pas tous égaux face aux chocs

Le choc post traumatique n'est pas limité, comme c'est le cas du *burnout,* au contexte professionnel. Dans l'histoire, les guerres et les accidents ferroviaires montrent un phénomène totalement inconnu jusqu'à présent. La religion n'a pas non plus apporté comme avec l'acédie une quelconque morale ou guide spirituel. Tous les acteurs ne sont pas égaux face aux chocs post-traumatiques. Un détail peut le distinguer comme un « événement soudain », qui le rend alors diffus aux côté de l'« accident du travail. » Parfois, dans les situations les plus graves, ses causes se justifient aussi par des changements organisationnels et de nouveaux protocoles. La venue d'un nouveau supérieur, des modifications horaires, des changements de collègues et/ou de service, *etc.* le rapproche du harcèlement, où l'emprise d'un acteur sur un autre se manifeste.

[48] Roy R. GRINKER, John Paul SPIEGEL, *Men under stress,* Ed. J. & A. Churchill, 1945, 484 p.

[49] Le terme est issu de la traduction conceptuelle actuelle, dans la mesure où le terme « stress post traumatique » est apparu pour la première fois dans le DSM III (American Psychiatrie Association, 1980), comme le rappellent Pascale Brillon, André Marchand et Randolph Stephenson, *Modèles comportementaux et cognitifs du trouble de stress post-traumatique,* Santé mentale au Québec, Vol. 21, n° 1, 1996, p. 129 (pp. 129-144).

Dans ce cas, l'objectif thérapeutique vise à « se dégager des manœuvres dont les patients font l'objet, de retrouver un sentiment d'intégrité, de les inciter à ne plus rester assis à la table du jeu à laquelle l'agresseur, mais bien souvent aussi leurs collègues témoins, les maintiennent dans l'illusion qu'ils pourront peut-être gagner lors de la prochaine manche »[50]. Sans aucun doute, cette approche peut permettre de donner à l'individu les moyens de surmonter ses faiblesses et se dégager de l'emprise d'autrui. Mais, à l'image d'un *dogfight* entre deux avions de combat, si habiles que soient les pilotes pour s'esquiver réciproquement, leur agilité individuelle n'enlève absolument rien au reste de la réalité géopolitique de la guerre. Autrement dit, ce n'est pas parce que le stress est individualisé, qu'il est uniquement psychologique, dans la mesure où il révèle des jeux de pouvoir dans un rapport de tension, aux statuts sociaux souvent différents entre acteurs.

A l'inverse du *burnout,* le stress post-traumatique n'est pas étranger quant aux dimensions sociales. Parmi les routiers qui ont un accident et que j'avais interrogés, Bernard (*cf.* entretien n° 39) eut un accident dont la brutalité de la collision avec un autre véhicule aurait pu causer un choc post-traumatique. La collision s'est passée quelques semaines avant l'*interview* avec lui, à proximité d'une ville en Mayenne, en 2013. Le choc a causé de gros dégâts matériels, la cabine du camion et la voiture furent lourdement endommagées. Pourtant, malgré sa brutalité, le conducteur de la voiture, un jeune homme de 23 ans n'a été que blessé, Bernard a été choqué suite à la collision.

Si les blessures physiques sont attribuables au choc, les conséquences psychologiques sont plus difficiles à établir, selon les individus, comme je l'avais précédemment soulevé avec les militaires ou les victimes d'accidents ferroviaires. Elles peuvent nécessiter un accompagnement pour la victime et sa famille, et/ou une inaptitude à la reprendre le travail. Pour Bernard, son modèle de défense *(coping)* a reposé sur son savoir-faire, sa technicité et l'expérience de la route, la maîtrise de son véhicule et sa réactivité suite à l'accident. Il n'a pas suivi de consultation psychologique à la suite de son accident[51] :

---

[50] Manuelle von STRACHWITZ, « Prendre en charge des victimes de harcèlement moral », *In : Thérapie familiale* 2003/3 (Vol. 23), pp. 251-268 (p. 256).

[51] Cette Information a été recueillie lors de l'entretien avec Bernard, qui était un routier à la retraite et âgé de 65 ans. Il continuait de rouler périodiquement pour des sociétés de travail temporaire ou directement pour certains transporteurs du bassin rennais. (Pour le profil de l'enquêté, *cf.* annexe n° 4, infra).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

« J'ai eu un accident, il n'y a pas longtemps, il y a un mois et demi, j'ai eu un accident qui aurait pu tourner grave, c'est que je faisais une traction de nuit en direction de Chartres, par la nationale, et à la sortie d'une ville, il y a un mec qui a voulu se suicider, un jeune de 23 ans, il est venu sous le tracteur. Heureusement que j'ai de l'expérience ! Parce qu'avec mon expérience, j'ai quand même tapé dans la voiture. Mais j'ai pu éviter le frontal, ce qu'il cherchait lui ! Parce que quand je l'ai vu arriver devant moi, ça s'est passé, tant mieux pour lui, il n'y a eu que des dégâts matériels, "ça aurait pu tourner au pire", c'est ce que la Gendarmerie a dit ! C'est vrai que la mère de ce jeune a appelé le patron, enfin la personne pour qui je travaillais de me remercier de lui avoir sauvé la vie ! Tu vois ?

Oui oui !

Peut-être qu'un jeune, je ne veux pas dire, ce n'est pas ça, mais il s'avère que celui qui a de l'expérience gère mieux l'approche de l'accident, que celui qui n'en a pas, parce qu'il ne faut pas être farfelu, je respecte la vitesse, et là, c'est une nationale. C'est limité à 80 et je roulais peut-être à 82, la preuve parce que je n'ai pas eu suite de procès ou quoi que ce soit, parce que là, j'étais resté sur place sur la route en travers avec le frigo. La Gendarmerie, tout de suite, dépistage d'alcool, recherche de stupéfiants... Bon ils m'ont dit, "on ne peut pas faire autrement, vous êtes obligé de passer". Bon, pour l'autre personne je ne sais pas ce qu'il s'est passé, elle n'était pas morte, juste blessée superficiellement. Et ce qui m'a sauvé, c'est quand je suis allé voir la personne dans la voiture, que je croyais vraiment morte, et quand j'ai vu qu'elle bougeait, des égratignures au visage, que je lui ai posé la question de pourquoi qu'il avait fait ça, ben il m'a dit "qu'il avait de gros problèmes". Ça va parce que j'avais mon appareil téléphonique, en relation avec le Samu, donc je pense que le Samu a entendu ce qu'il a dit, puisque texto, il a répété, "j'ai des gros problèmes et je voulais me foutre en l'air" ! Que je lui dis "ben t'aurais pu te choisir autre chose" ! Voilà, au lieu de prendre un camion, il y a d'autres solutions pour se supprimer, on ne va pas mettre la vie d'autres personnes en jeu ! Voilà, ça s'est bien passé tant mieux ! » (Bernard, 65 ans, ancien routier de zone longue, entretien n° 39).

Le syndrome post traumatique relève d'une dimension sociale importante. Sa reconnaissance sociale fut progressive et ne demeure pas totalement achevée. Cependant, la mécanique physiologique du stress n'est pas vraiment traitée jusqu'à présent. A ce titre, au cours des années 1930, les travaux de Hans Selye vont insuffler un nouveau regard, dont le syndrome général d'adaptation est le point de départ.

3.2 Une analyse physiologique du stress : le modèle de Hans Selye

3.21 Hans Selye parmi les autres chercheurs

C'est à l'heure de la Révolution industrielle et à l'émergence des sciences médicales et sociales que vont apparaître les premiers travaux qui mettent en évidence le stress. On constate que le champ lexical de la torsion, de l'étirement, ou au contraire du resserrement

n'apparaissent pas toujours. Charles Darwin (1872) évoque, par exemple, la peur, dans sa théorie de l'adaptation. Dans la première moitié du XIXe, on pourrait aussi évoquer les travaux du médecin Louis René Villermé. Il travailla selon la théorie de l'hygiénisme, au regard de l'insalubrité ouvrière et la mortalité précoce des enfants travailleurs, à la suite d'observations de terrain et de constructions statistiques, qu'il a établies dans une multitude d'usines du textile sur le territoire français[52]. Les travaux d'Émile Durkheim (1893) quant à la « division du travail anomique »[53] sont tout aussi riches. Ce fut davantage le médecin William Osler (1910) qui s'interrogea plus directement sur les conséquences nocives du stress sur la santé à travers la pénibilité professionnelle, dont l'angine de poitrine, était récurrente tout au long de ses analyses, qu'il a effectuées chez les médecins et les hommes d'affaire[54].

A l'entre deux guerre, les travaux de Hans Selye sur le « syndrome d'adaptation générale » eurent par contre un grand retentissement, qui dépasse son aspect physiologique. Pour autant, la physiologie instaura une systématisation dans la lecture d'un processus qui s'avéra d'autant plus difficile, qu'il est polymorphe ou insaisissable. Les années 1920 préfigurent, en fait, une des approches du stress parmi les plus reconnues et les plus durables qui puissent exister. Pour Hans Selye, le stress est un *syndrome d'adaptation générale* (S.G.A.). L'auteur l'a décomposé dans une nomenclature médicale en trois étapes successives. Le choix du mot « stress » est à appréhender en son sens anglophone. En anglais, le terme *stress* signifie « un état d'inquiétude et de tension qui est causé par les difficultés de la vie. C'est autant le fait de mettre l'accent, ou d'accorder un investissement particulier *"special force"* sur quelque chose parce que vous pensez qu'il est important à vos yeux »[55]. Le fait « d'appuyer », ou de « mettre l'accent sur », n'est pas étranger à la signification étymologique latine de « serrer » *(stringĕre).* Le sens anglophone le considère comme une contrainte quotidienne qui fait partie de la vie. De par sa régularité, on peut tout à fait convenir qu'il y ait de la normalité et qu'il soit socialisé.

---

[52] Louis René VILLERMÉ, *Tableau de l'état physique et moral des ouvriers dans les manufactures de coton, de laine et de soie. Tome Premier.* Paris : Jules Renouard et Cie, Libraires, Rue de Tournon, n° 6, BNF – Gallica, 1840, 459 p.

[53] Émile DURKHEIM, *De la division du travail social. Introduction de Serge Paugam,* Paris : PUF (Coll. Quadrige), 2013, 416 p.

[54] William OSLER, *« The lumleian lectures on angina pectoris, Delivred before the Royal College of physicians of London », The Lancet,* Vol. 175, 1910, (pp. 973-977).

[55] Sally WEHMEIER (edited by), *OXFORD wordpower Dictionnary,* Ed. Oxford University Press, 1983, p. 619 (746 p.).

3.22 Une réponse non spécifique : un trait de la complexité du stress

Pour Hans Selye, la définition du stress s'articule autour d'une « réponse non spécifique du corps à une quelconque demande »[56]. Le terme « non spécifique » est au sens biologique ; en rupture d'un rapport simple de cause à effet, où l'action d'une hormone va déclencher une réaction définie. Cette « non spécificité » se justifie en la comparant à une activité hormonale classique. L'auteur argumente dans cette direction : « les diurétiques qui augmentent l'envie d'uriner [...] l'adrénaline qui augmente le pouls et en conséquence la pression sanguine ainsi que le taux de sucre dans le sang, tandis que l'insuline fait descendre ce même taux de sucre »[57]. Se confronter à de nouvelles situations nécessite de s'adapter pour la rééquilibrer :

> « Cette demande est non spécifique ; elle requiert une adaptation face à un problème, quelque qu'il soit. Cela pour dire, en plus de leurs actions spécifiques, tous les agents auxquels nous sommes exposés produisent une réaction non spécifique croissante dans le besoin d'effectuer certaines fonctions adaptatives et de rétablir un équilibre *(normalcy),* ce qui est indépendant d'une activité spécifique à cause de l'augmentation des exigences. Cette demande non spécifique d'activité comme telle, est l'essence même du stress »[58].

Le S.G.A. représente un point d'articulation qui lie plusieurs concepts, comme le présente l'auteur (1950) lui-même, où l'ensemble des organes sont concernés et engendrent une réaction hormonale et organique en chaîne. Il a été celui qui a unis différentes recherches et phénomènes hormonaux conceptualisés séparément, tel qu'il l'indique dans l'extrait ci-dessous :

> *« With the concept of the general adaptation syndrome we have attempted to integrate a number of seemingly quite unrelated observations into a single unified biologic system. I would draw attention briefly to the work of Claude Bernard, who showed how important it is to maintain the constancy of the "milieu intérieur" ; Cannon's concept of "homoeostasis"; Frank Hartmann's "general tissue hormone" theory of the corticoids; Dustin's observations on the "caryoclastic poisons", the "post-operative disease", the curative action of fever, foreign proteins, and of other "non-specific therapeutic agents"; the "nephrotoxic sera" of Masugi; and to the "Goldblatt clamp" for the production of experimental renal hypertension »*[59].

---

[56] Hans SELYE, *« Evolution of the Stress concept : The originator of the concept traces its development from the discovery in 1936 of the alarm reaction to modern therapeutic applications of syntoxic and catatoxic hormones », in : American scientist,* Vol. 61, N° 6, 1973, p. 692, pp. 692-699.
[57] *Ibid.*
[58] *Ibid.,* p. 693.
[59] Hans SELYE, *« Stress and general adaptation syndrome », British Medical Journal, (June 17),* 1950, p. 1383, (pp. 1383-1392).

Au cours de ses observations dans un court article qu'il a publié dans la revue *Nature*[60], il décrit en 1936 le syndrome général d'adaptation. A ce moment, il utilise les termes de « dommages » *(injuries),* « d'agents nocifs » *(nocuous agents)* ou de « situation critique ». Ils sont responsables de la réaction que le physiologiste établit en trois phases successives :

1. La phase d'alerte ;
2. La phase de réaction ;
3. La phase d'épuisement.

La phase d'alerte (de 6 à 48h. après avoir subi les premiers stresseurs) se caractérise par un ensemble complexe de réactions organiques qui se déroulent en deux temps : ce que Hans Selye appelle d'abord la « phase choc » se décrit par une croissance du tonus musculaire, une tachycardie, une baisse de la température et de la glycémie. Ensuite, face à une menace, l'organisme augmente la fréquence cardiaque, la transpiration apparaît, puis il constate une constriction des vaisseaux sanguins, etc. De cette menace, deux perspectives émergent : *« fuir »* ou *« se battre ».* Dans la phase de réaction (après les 48h.), l'organisme est dès lors plus performant que dans la situation précédente. Cette situation est énergivore et les réponses hormonales sont limitées. L'excès ou un trop peu de cortisol dans l'organisme est connu pour être corrélé avec le syndrome de *Cushing* (hypertension artérielle) ou la maladie d'*Addison* (hypotension artérielle). Enfin, la phase d'épuisement (entre un à trois mois) s'interprète par une durée prolongée du *stress,* l'organisme ne dispose plus les ressources pour faire face à la menace. Hans Selye évoquait déjà dans ce même article « la perte de résistance de l'animal et sa mort avec les mêmes symptômes que lors de la phase d'alerte »[61].

A la suite de la médecine, le développement des techniques managériales contemporaines et des services de masses développent à leur tour de nouveaux symptômes. Les approches psychométriques du stress donneront naissance à l'un des concepts les plus admis et aboutis aujourd'hui par les sciences modernes : le ***burnout.***

[60] Hans SELYE, *« A syndrome produced by Diverse Nocuous Agents », Nature, (July 4),* 1936, p. 32 (1 p.).
[61] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2.3 Le *burnout :* symbole du stress au travail

2.31 De la distance entre figuration de la fatigue et *burnout*

Lorsqu'on évoque le stress au travail, le *burnout* est souvent le premier terme auquel on pense. Il s'imbrique parmi une des conséquences des risques psychosociaux. Mon objectif donne une grille indicative de quelques auteurs qui caractérisent les recherches psychologiques depuis maintenant plus de quarante ans. Étonnamment, les recherches sociologiques et psychologiques ne se croisent pourtant pas. Par exemple, jamais Leonard I. Pearlin n'apparaît dans les bibliographies de Christina Maslach, l'inverse est valable aussi. L'objet amène des axes d'articulation entre le *burnout* et d'autres concepts développés en parallèle. Il vaut ses équivalences sociologiques au travers la reconnaissance sociale (Honneth, 2000, 2002, 2006), la fatigue (Loriol, 2000), la souffrance au travail (de Gaulejac, 2009 ; Herreros, 2012 ; Linhart, 2015).

Pour Gilles Herreros (2012), l'organisation est pathogène. Comme l'énonce cet auteur, « Quelque soient les lieux organisationnels où l'on se situe, les constats sont les mêmes ; […] que les organisations prétendent poursuivre de simples finalités commerciales ou qu'elles annoncent porter un projet social et solidaire, toutes sont le théâtre de dispositifs et surtout de comportements qui infligent du pâtir »[62]. Les organisations ont certes une part de responsabilité dans le stress, mais pas uniquement, les individus aussi : « cet agir très concret qui, déposé dans des pratiques organisationnelles ordinaires faciles à circonscrire, dont les individus et des collectifs parfaitement identifiables sont les auteurs bien réels, génère de la violence et installe des situations insupportables, auxquelles il convient de résister »[63]. De tous les concepts liés au stress, le *burnout* est probablement l'un des termes les plus récents et surtout le plus fréquemment mobilisé par la psychologie. Sa phénoménologie est aussi la plus ancienne, dans la mesure où elle n'est pas étrangère à l'acédie ou à la neurasthénie. Ce rapprochement apparaît dès qu'on revient l'étymologie latine et grecque de l'acédie. Il traduit souvent un processus d'*usure,* d'*épuisement,* ou de fatigue de part une dépense d'énergie importante au travail.

---

[62] Gilles HERREROS, *La violence ordinaire dans les organisations, plaidoyer pour des organisations flexibles,* Toulouse : Éd. Érès (Coll. Sociologie clinique), 2012, p. 25 (199 p.).
[63] *Ibid.,* p. 25.

2.32 Étiologie du *burnout*

Le *burnout* est donc un terme récent dans l'histoire du stress. Cary Cherniss (1982) pose la question en ces termes : « pourquoi avons-nous abandonné les autres notions, telles que la perte d'engagement, l'aliénation, la baisse de sens moral »[64] ? Cette question est d'autant plus fondée qu'elle fut l'objet d'analyse sociologique, en héritage à la philosophie marxiste où l'aliénation est centrale. Avec l'organisation taylorienne du travail, on la retrouve chez Georges Friedmann (1961) et Robert Linhart (1978). Ma proposition pour répondre à cette question repose sur le fait que la vision marxiste ne soit pas universellement acceptée. De plus, le *burnout* concerne davantage les professions supérieures et intermédiaires. Les acteurs doivent aussi faire face à l'incertitude des relations sociales industrielles. En revanche, le *burnout* a émergé d'observations avec Herbert J. Freudenberger en 1974, dans un registre métaphorique, selon que les individus se consumaient en leur intérieur. En 1981, Christina Maslach et Susan E. Jackson ont développé un premier test d'évaluation du *burnout,* le *M.B.I. (Maslach Burnout Inventory),* en suivant l'hypothèse que l'individu est en dualité face à son organisation. Il est confronté aux valeurs de l'entreprise qui ne correspondent pas forcément aux siennes, ainsi qu'aux sentiments de collectif brisé.

Le *burnout* « s'est d'abord fait autour des professions d'aide, par la suite, il s'est étendu à l'ensemble du monde du travail »[65], selon Roland Coutanceau et *al* (2016). C'est probablement, là aussi, une des clés du succès, dans lequel les individus peuvent facilement s'identifier face aux contraintes de leur métier. Abdel Halim Boudoukha (2016) confirme cette hypothèse : « Le *burnout* a connu une expansion que l'on peut qualifier de fulgurante puisque différents groupes de professionnels de domaines variés se le sont tour à tour appropriés : les infirmières, les médecins, les enseignants, les assistants sociaux et, de manière globale, toute les personnes dont l'activité implique un engagement relationnel »[66]. Pour Michel Delbrouck « ce syndrome est supposé n'affecter que l'élite des professionnels, ceux

---

[64] Cary CHERNISS*, « Burnout : two ways to defining it and their implications »,* article présenté pendant *l'"Annual Convention of the American Psychological Association » (90th, Washington, DC, August 23-27),* 1982, p. 3 (18 p.).

[65] Roland COUTANCEAU, Rachid BENNEGADI, Serge BORNSTEIN (sous la dir. de), *Stress, burn-out, harcèlement moral, De la souffrance au travail au management qualitatif,* Malakoff : Éd. Dunod (Coll. Psychothérapies), 2016, p. 23 (270 p.).

[66] Abdel Halim BOUDOUKHA, *Burn-out et stress post-traumatique,* Malakoff : Éd. Dunod, 2016, p. 13 (252 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

qui agissent avec idéal et générosité »[67]. En opposition, décrire son stress demeure souvent difficile à mettre en mot. Pourtant, c'est lorsqu'il n'y a plus de flamme qu'il y a *burnout.* Car, « la métaphore décrit l'épuisement de la capacité des employés à maintenir un effort intense qui a un impact significatif au travail » (Schaufeli, Leiter, Maslach, 2009)[68]. En conséquence, le *burnout* serait moins stigmatisant que d'autres modèles du stress (dépression, stress post-traumatique). Il serait alors plus facile à prévenir et évaluer (Schaufeli, Maslach & Marek, 1992). « Le *burnout* n'est pas simplement une réponse individuelle au stress, mais davantage dans le cadre de relations transactionnelles au travail, dans lesquelles l'individu est inscrit »[69] (Maslach, Leiter, Schaufeli, 2009).

2.33 La construction de modèles d'évaluation du *« burnout » :* le *Maslach Burnout Inventory* (1981) face au *Copenhagen Burnout Inventory* (2005)

Le *M.B.I* est aujourd'hui le modèle le plus utilisé pour évaluer le *burnout.* La première version de ce test fut publiée par Christina Maslach et Susan Jackson[70], à partir de 1981. Il est reconnu par les psychologues pour ses qualités psychométriques et statistiques développées depuis sa conception. Le test s'est construit selon une réduction d'*items* à partir d'une rotation Varimax. Le modèle initial passe de quarante-sept à vingt-deux *items* principaux, découpés en trois dimensions séquentielles : l'épuisement émotionnel, la dépersonnalisation/perte d'empathie et l'accomplissement personnel/de soi. Une quatrième dimension et trois autres *items* furent aussi développés, mais à des fins de recherche. Une fois que le nombre des items est réduit, les corrélations ont été mesurées entre eux par rapport à leur dimension respective ainsi que par rapport aux autres dimensions. De la sorte, les chercheuses s'assurent que l'*item* est bien structurant d'une seule des dimensions à la fois. La fiabilité du test a été évaluée à partir du coefficient *d'Alpha Crombach* (ou *coefficient α*), qui permet de calculer d'un point de vue statistique la cohérence des questions *(items)* composant le test, voire une de ses dimensions. Selon les auteures, la fiabilité des *coefficients α* est de 0.83 en fréquence et de 0.84 en intensité, pour l'ensemble des *items* (seuil de significativité fixé à > 0.70).

---

[67] Michel DELBROUCK, *Comment traiter le burn-out, Principes de prise en charge du syndrome d'épuisement professionnel, 1ère édition,* Éd. De Boeck Université (Coll. « Oxalis »), 2011, p. 16 (462 p.)

[68] Wilmar B. SCHAUFELI, Michael P. LEITER, Christina MASLACH, *« Burnout : 35 years of reseach and practive », in* Career Development International, Vol. 14, N° 3, 2009, p. 205, (pp. 204-220).

[69] Christina MASLACH, Michael P. LEITER, Wilmar B. SCHAUFELI, *Measuring burnout, in* Susan CARTWRIGHT and Cary L. COOPER, *The Oxford handbook of Organizational Well-Being,* Ed. Oxford University Press, 2009, p. 87 (pp. 86-108).

[70] Mon analyse s'est constituée à partir d'un article rédigé par C. MASLACH et S. JACKSON, « *The measurement of experienced burnout.* » *In : Journal of occupational behaviour,* Vol. 2, 1981, pp. 99-113.

Le test du *M.B.I.* est constitué de trois dimensions successives. Premièrement, il s'agit de l'épuisement émotionnel selon « l'idée d'être écrasé et épuisé en matière de ressources émotionnelles et physiques », tandis que la dépersonnalisation, deuxièmement « exprime plutôt l'insensibilité ou une réaction détachée aux différents rapports au travail […]. » Enfin, troisièmement, « l'accomplissement de soi renvoie plutôt au sentiment d'incompétence et au manque de productivité au travail »[71]. Par ailleurs, le *burnout* est défini par les auteures « comme un syndrome psychologique en réponse aux stresseurs chroniques interpersonnels au travail »[72]. Dans ses conséquences, il se traduit aussi plus somatiquement par de l'insomnie et une détresse personnelle.

Toutefois, Le *M.B.I.* constitue cinq limites principales que Tage S. Kristensen & *al* (2005) justifient. La première est liée à son histoire ; le test est effectivement conçu pour les professions relationnelles. Aussi, ces auteurs révèlent l'indépendance des dimensions entre elles. D'après eux, il y a « trois dimensions qui ne sont pas combinées mais étudiées indépendamment l'une de l'autre »[73]. En troisième, ils mettent en avant l'hypothèse que certaines dimensions du *M.B.I.* peuvent aussi être des stratégies de *« coping »,* à l'image de la *dépersonnalisation* ou encore l'*accomplissement personnel.* La quatrième critique repose selon l'universalité du test, certaines questions peuvent mettre mal à l'aise les individus. Car, les « différences socio-économiques, culturelles, de genre »[74], ne doivent pas être négligées. En outre, une cinquième remarque, que j'avais aussi constatée, demeure l'accès au test, indépendamment de ses versions. Bien que le *M.B.I.* fasse l'objet de nombreuses publications et qu'il soit accessible à tout évaluateur, il faut alors passer par l'intermédiaire d'un prestataire qui en assure sa commercialisation. Par comparaison, les autres tests d'évaluation, tels que le *C.B.I. de* Tage S. Kristensen & *al* (2005), et au-delà du *burnout,* les tests du *Job Strain Model,* de Robert A. Karasek (1979), ou même de l'*Effort Reward Inbalance (E.R.I.)* de Johann Siegrits (1996) sont en libre accès. Ces deux derniers modèles font aussi l'objet d'un usage courant chez les psychologues pour évaluer le stress au travail. Dans son test, Robert A. Karasek, cherche à mesurer la surcharge de travail face aux moyens dans un contexte

[71] Christina MASLACH, Michael P. LEITER, Wilmar B. SCHAUFELI, *« Burnout : 35 years of reseach and practive », 2009, op. cit.,* p. 90.
[72] *Ibid.*
[73] Tage S. KRISTENSEN, Mariane BORRITZ, Ebbe VILLADSEN, Karl B. CHRISTENSEN, « The Copenhagen Burnout Inventory : a new tool for the assessment of Burnout », *in : Work & Stress,* July-September, p. 194, 2005, pp. 192-207.
[74] *Ibid.,* p. 195.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

interactionniste. Le *Job Strain Model* effectue le rapprochement entre la liberté de décision et le poids des exigences au travail pour mesurer la charge mentale. L'*E.R.I.* porte plutôt la problématique de la reconnaissance au travail. Cependant, la prise en charge institutionnelle du stress au travail demeure toujours en suspens.

2.4 La question du stress et du droit

Au niveau juridique, il n'y a pas de distinction entre *burnout,* stress post-traumatique, et plus généralement risques psychosociaux. Ils sont même souvent confondus parmi les risques sur la santé et la sécurité au travail. De façon générale, l'entreprise est soumise à une obligation d'assurer la sécurité de ses salariés, telle que défini par l'Article L. 4221-1 du Code du travail, du 1er mai 2008.

Encadré n° 2 : « Article L. 4221-1 »

« Les établissements et locaux de travail sont aménagés de manière à ce que leur utilisation garantisse la sécurité des travailleurs.

Ils sont tenus dans un état constant de propreté et présentent les conditions d'hygiène et de salubrité propres à assurer la santé des intéressés.

Les décrets en Conseil d'État prévus à l'article L. 4111-6 déterminent les conditions d'application du présent titre ».

D'un regard juridique, il existe trois types de préventions (Moyat-Ayçoberry, 2015), qui se justifient par la composition de l'Article L4121-3 du Code du travail. Il abroge et simplifie l'Article L230-2, depuis le 1er mai 2008. Pour autant, le stress n'est pas inclus dans le tableau des maladies professionnelles sous le régime général de la Sécurité sociale. Il ne peut donc se faire reconnaître en accident du travail, défini précédemment, selon l'Article L4111.1.

Encadré n° 3 : « Article L4121-3 du Code du travail (version du 6 août 2014) »

« L'employeur, compte tenu de la nature des activités de l'établissement, évalue les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs, y compris dans le choix des procédés de fabrication, des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, dans l'aménagement ou le réaménagement des lieux de travail ou des installations et dans la définition des postes de travail. Cette évaluation des risques tient compte de l'impact différencié de l'exposition au risque en fonction du sexe.

A la suite de cette évaluation, l'employeur met en œuvre les actions de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production garantissant un meilleur niveau de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il intègre ces actions et ces méthodes dans l'ensemble des activités de l'établissement et à tous les niveaux de l'encadrement.

Lorsque les documents prévus par les dispositions réglementaires prises pour l'application du présent article doivent faire l'objet d'une mise à jour, celle-ci peut être moins fréquente dans les entreprises de moins de onze salariés, sous réserve que soit garanti un niveau équivalent de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État après avis des organisations professionnelles concernées. »

De ce fait, la prise en charge du stress est difficile à établir de façon systématique. Il existe néanmoins un recours, conformément à l'alinéa 4 de l'Article L 461.1 du Code de la Sécurité sociale, déjà mentionné par Marc Loriol (2008). L'un d'eux consiste alors à saisir directement, ou par le biais de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (C.P.A.M.) le Comité Régional de Reconnaissance des Maladies Professionnelles (C.R.R.M.P.). Ce comité est constitué d'un trinôme médical : un médecin conseil régional, un médecin inspecteur du travail et un praticien hospitalier. Ils devront établir, dans un délai de quatre à six mois la relation directe entre la pathologie et sa causalité liée au travail pour qu'elle soit prise en charge par la C.P.A.M. Cependant, c'est sous d'autres formes que certaines pénibilités, physiques notamment, sont désormais comptabilisées pour financer des formations ou des départs en retraite anticipée.

Encadré n° 4 : « Article L 461.1, alinéa 4 du Code de la Sécurité sociale »

« Peut être également reconnue d'origine professionnelle une maladie caractérisée non désignée dans un tableau de maladies professionnelles lorsqu'il est établi qu'elle est essentiellement et directement causée par le travail habituel de la victime et qu'elle entraîne le décès de celle-ci ou une incapacité permanente d'un taux évalué dans les conditions mentionnées à l'article L. 434-2 et au moins égal à un pourcentage déterminé. »

La reconnaissance en tant que maladie professionnelle du stress est encore difficile, que la relation de cause à effet n'est pas assurée. Les effets tardifs des symptômes, comme nous avons pu le constater avec stress post-traumatique rend difficile l'effet de relation. C'est aussi en cela que la prise en charge est problématique. Les conséquences ne sont pas toujours immédiates. Pourtant, certains domaines professionnels font exception. Le secteur bancaire et des transports en communs (R.A.T.P./S.N.C.F.) ont respectivement pris en considération le problème du stress, respectivement dès 1979 et 1990. Cela s'explique en raison des suicides de voyageurs et les accidents pour les transports en commun, les *hold-up* et agressions dans les banques entrent dans la nomenclature en tant qu'accidents du travail (Loriol, 2008). Désormais, on trouve aujourd'hui d'autres formes de prises en charge que par les accidents du travail ou même les maladies qui y sont liées. Si le stress n'est jamais évoqué, il existe néanmoins un compte « pénibilité individuelle », au travers du Décret n° 2014-1159 du 9 octobre 2014 « relatif à l'exposition des travailleurs à certains facteurs de risque professionnel au-delà de certains seuils de pénibilité et à sa traçabilité. » Ce décret établit un tableau de différentes caractéristiques (*i.e. :* travail dans le bruit, de nuit, vibrations mécaniques, températures extrêmes). Chacune est codifiée selon une unité qui lui est propre (en heures, en

masse, en décibels, en nombre de fois, en jours, etc.). Les points que les salariés auront cumulés (au total 100 au cours d'une carrière professionnelle) permettent des départs anticipés en retraite, ou de faciliter un emploi à temps partiel. Ils donnent aussi un droit à la formation. Toutefois, le problème de la reconnaissance du stress n'est pas uniquement des institutions, les résistances viennent aussi des individus qui y sont pourtant exposés.

3. Les routiers, vers un processus de civilisation ?

3.1 De la fatigue physique au stress : l'endurance vers la performance

Les changements pourraient sembler récents chez les routiers, à dater depuis la prolétarisation du métier (Loriol, 2000), ce qui est assez vrai dans la façon de percevoir socialement le stress. *« La fatigue n'est pas la même, maintenant on est plus stressé avec les heures parce qu'on se dit, "faut pas qu'on dépasse..." bon moi j'ai jamais été arrêté pour une minute ou deux, on a le droit de conduite 4h30 d'affilée et qu'on fait 4h32, il y a des gars qui disent qu'ils ont eu des « P.-V.*[75] *». Personnellement, ça ne m'est pas arrivé, mais c'est un stress quand même ! »* (Michel, 61 ans, entretien n° 13). Il y a toujours un arbitraire potentiel du contrôleur (BMO, Douanes, Dreal, etc.) au-delà des règles, de leurs modèles de sanction par le jeu de tolérance que celles-ci permettent. Il suffit qu'elles aient un potentiel de sanction, pour qu'apparaisse une tension : alors qu'elles sont censées limiter cet arbitraire, les agents de contrôle établissent des zones d'incertitude dont les routiers n'ont aucune emprise, qui constitue un phénomène anxiogène. Certains d'entre eux demeurent, sous cet angle, critiques vis-à-vis de la réglementation et dans la façon dont ils sont sanctionnés.

Marc Loriol (2003) propose trois grandes étapes dans sa construction sociale du stress. Pour synthétiser son approche, il s'opère dans un premier temps à sa découverte scientifique et conceptuelle, dont sa légitimité n'a pas toujours été à la mesure de la qualité d'analyse dont le phénomène a fait l'objet. Ensuite, il s'opère des « entreprises de morale »[76] qui se chargeront de diffuser ces travaux plus ou moins isolés. En troisième, ils vont leur donner un sens social dans lequel certains groupes d'acteurs vont s'identifier. Ce sens émerge lors des

[75] Le P.-V. : procès-verbal dressé par écrit d'une infraction relevée par un agent de Police ou de Gendarmerie ou autre agent assermenté.
[76] Marc LORIOL, « La construction sociale de la fatigue au travail : l'exemple du burn out des infirmières hospitalières ». *Travail et emploi,* Ministère du travail et de la participation, 2003, p. 3 (pp. 65-74).

crises, des grèves, des manifestations, des revendications publiques, voire lors de suicides au travail, etc. Les idées vont se diffuser au sein de la profession, dont les formateurs – c'est le cas chez les infirmières – vont ensuite devenir de véritables diffuseurs et la presse spécialisée, pour « une mise en forme officielle des problèmes de fatigue et de stress […] »[77]. La dernière étape est donc son institutionnalisation. Elle demeure délicate ; si le stress est difficilement reconnaissable en tant que maladie professionnelle, son institutionnalisation passe aussi par le biais des séances formation et de prévention. « Au départ très demandeuses de stages, de formation et de soutien psychologique, certaines infirmières en sont revenues avec l'impression qu'on s'était moqué d'elles : culpabilisation de celles qui n'auraient pas été capables de gérer le stress […], recette jugées simplistes de relaxation, etc. Par ailleurs, les responsables de la formation auraient eu des problèmes avec des intervenants ne présentant pas toutes les garanties de sérieux (rumeur sur l'infiltration de sectes dans certaines formations, psychothérapeutes autoproclamés, etc.) »[78]. A cela, s'y adjoignent de nouvelles préoccupations à l'image de la violence au travail et le harcèlement moral (Loriol, 2003).

La question du stress chez les conducteurs de camion n'est pas tout à fait aussi aboutie que chez les personnels de soin. Ils ne sont pas formés au stress par leurs formateurs, les centres de formation et les lycées professionnels n'en font pas l'écho. Le métier s'est structuré dès son origine par la « débrouille » manuelle et physique. Au-delà du fait d'être itinérant, c'est probablement en raison de cette hypothèse qu'ils ne sont pas demandeurs de formation sur les manières de gérer un client difficile. Les entreprises du transport ne proposent pas, de leur côté, de formation spécifiques sur ce type de thématique. De plus, lors des livraisons, en cas de problèmes, les routiers appellent leur exploitant pour faire suivre le litige. Le caractère « bureaucratique » qui lie le stress davantage aux « cols blancs », aux infrastructures étatiques ou privées de service n'incite pas les routiers à y adhérer. La deuxième raison tient de la tradition collective, selon une « solidarité mécanique » (Durkheim, 1893) où la fatigue et l'usure sociale du travail sont davantage admises. Elles sont matérialisées par des pathologies médicales perceptibles au sein de l'histoire du métier. Il y a donc une résistance de leur part à adhérer au modèle du stress en tant que tel. Leur métier étant considéré comme « corporel »,

[77] Marc LORIOL, « La construction sociale de la fatigue au travail : l'exemple du burn out des infirmières hospitalières »,*op. cit.,* p. 7.
[78] *Ibid.,* p. 8.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

plutôt que « mental », même si certains chauffeurs envoient des signaux allant dans ce second sens.

Néanmoins, les revendications de quelques entrepreneurs de morale (Becker, 1963, Loriol, 2009), apparaissent de façon très éparse, progressivement, à travers les journaux, et documents syndicaux. Les syndicats du transport (C.G.T., F.O., F.N.C.R., C.F.D.T.) reconnaissent – davantage que le reste des routiers – le stress comme un moyen de lutte ouvrière et de reconnaissance sociale. Sous cet angle, il permet d'exprimer des difficultés nouvelles dans une logique de productivité émiettée et sanctionnée. Un moment de transition sémantique prend forme dès lors que les conceptions sur le « stress » se chevauchent dans les discours avec la « fatigue » et « l'usure physique » des routiers. De par leur itinérance, ils ont toujours été des « ouvriers isolés » du reste de la société, des liaisons apparaissent de plus en plus fortes avec l'extérieur où le stress est déjà plus admis. Leur identification à un proche, leur femme, un ami, un collègue peuvent servir de modèle pour s'y identifier et s'y comparer. Si les routiers reconnaissent individuellement le stress en tant que moyen de donner du sens à leurs difficultés professionnelles, l'idée collective de la souffrance et l'usure physique sont toujours bien ancrées. Mais l'individualisation implique désormais davantage d'interdépendances dans le jeu social découlant de nouvelles divisions.

Les acteurs sont différenciés au sein d'une division sociale du travail aux conséquences sociologiques (Durkheim, 1893 ; Elias, 1939). Sans conteste, les axes de communication, les routes en particulier, détiennent une dimension stratégique dans le rapport entre territoires (Smith, 1776). En généralité, les interdépendances commerciales nécessitent de pacifier les échanges. Sans ignorer les vols de marchandises, les actes de piratages routiers, ou agressions diverses, comparativement à la féodalité, les routiers ne sont pas sur leur garde permanente, au point de porter sur eux l'angoisse de la plus extrême des violences à leur encontre. Si toutefois c'est le cas, le malfrat concourt le risque d'une sanction pénale, même différée par rapport à son acte. Au milieu du XIXe siècle, Hercule Géraud en apportait déjà ce constat. « Si le dixième siècle doit être particulièrement considéré comme une époque de barbarie, il est juste aussi de reconnaître que l'ordre public ne fit pas de notables progrès durant le cour des deux siècles suivants. Tous les documents historiques de ce temps révèlent à chaque ligne les effroyables excès qui affligeaient alors la société et menaçaient de la dissoudre. Sous le joug de la féodalité, l'autorité publique était nulle, l'arbitraire tenait la place

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

des lois, la force était la seule garantie de sécurité pour les biens comme pour les personnes »[79].

3.2 La pacification sociale et la croissance des règles : les fondations des échanges

Le commerce et des échanges (Elias, 1984), s'orientent autour d'un processus de « pacification » des routes et des comportements routiers, avec l'émergence du premier Code de la route en 1921. Le permis de conduite apparaît tout de suite après, dès 1922 :

> « Aux stades primitifs, le niveau de danger est plus élevé ; la sécurité personnelle des individus est par là même plus faible. La formalisation et la ritualisation du commerce avec les esprits comme avec les êtres humains servent à apaiser les incertitudes et les angoisses qui correspondent à un tel niveau de danger. […] La précision dans le respect des rituels est d'autant plus importante ici que le niveau général de danger – y compris le danger d'une perte du statut social, et donc de l'insécurité présidant aux relations des hommes entre eux avec les forces naturelles – est plus élevé à ces stades de développement »[80].

Aujourd'hui, dans le transport, un système de règles détient en particulier une « pénalisation » des pratiques avec de potentielles sanctions en cas de non-respect. Les règles du Code de la route, le permis de conduire ne feront que se préciser au fil du temps ; des amendements, des lois, de même que les échanges qui garantissent la marchandise transportée, etc. De cette manière, le système de règles qui contraignent la pratique de la conduite et du transport se complexifient. C'est aussi, une sensibilité populaire accrue envers les accidents qui poussent les pouvoirs publics à instaurer des mises à jour juridiques à travers la réglementation sur les temps de conduite, les chargements maximums en tonnage, ou le bridage de la vitesse, etc. A terme, au fil de la précision des règles et des sanctions qui s'accentuent, la sensibilité sociale croît et les écarts aux normes diminuent en tolérance. De la sorte, l'autocontrainte s'accentue au respect des règles au niveau des entreprises du T.R.M.

Conduire n'est plus simplement apprendre à maîtriser la boite de vitesse, les pédales d'embrayage, de frein et d'accélération ou à manœuvrer selon le gabarit du véhicule. La complexité de l'apprentissage est croissante au fil des générations de conducteurs. Par exemple, franchir un rond-point dans une auto-école ou en centre de formation du transport

[79] Hercule GERAUD, « Les Routiers au douzième siècle », *Bibliothèque de l'école des chartes, tome 3,* 1842, p. 126 (pp. 125-147).
[80] Norbert ELIAS (1984), *Du temps,* Paris : Éd. Pluriel, 2014, p. 30 (223 p.).

s'est amplement prescrit. Leur multiplication sur le réseau routier contribue aux protocoles de partage spatial entre véhicules. A travers le rond-point, aussi banal pourrait-il paraître, il y a un rite de passage qui inclut un ordre entre les différents véhicules. Tout cela invite à une homogénéisation des comportements qui s'exprime par une autocontrainte en rapport aux règles de conduite, y compris à leurs variations que toute infraction est considérée comme un acte transgressif et réprouvé, même au sein d'un groupe social identique. Celui qui dévie de la norme et qui tient à rester membre de son groupe est alors contraint de trouver les ressources pour y revenir, c'est en cela qu'il y a du stress. Pourtant, les événements vécus avec les clandestins de la « Jungle » de Calais, en barrant l'autoroute en direction du tunnel sous la Manche, pourrait faire croire à un retour en arrière. L'analyse proposée ici est très analogue à ce que M. Loriol (2000) en faisait vis-à-vis des conducteurs de bus par rapport aux incivilités vécues ou des infirmières confrontées aux patients difficiles. Avec le poids et le gabarit du véhicule, il serait très facile pour un poids lourd de forcer ces barrages et pousser en dehors de la route les clandestins voulant monter à bord dans l'espoir d'arriver au Royaume-Uni.

Encadré n° 5 : « Article du journal Libération »

Routier tué à Calais : des transporteurs demandent des mesures

« Deux organisations de transporteurs routiers ont réclamé des mesures aux pouvoirs publics mardi, après l'accident provoqué par un barrage de migrants près de Calais qui a coûté la vie au conducteur polonais d'une camionnette. ″Il est nécessaire que les pouvoirs publics locaux et nationaux puissent immédiatement, en concertation avec la profession, prendre les mesures les plus adaptées pour traiter ces problématiques et éviter qu'un nouveau drame ne survienne″, réclament dans un communiqué TLF et la FNTR. ″TLF et la FNTR qui, depuis plusieurs années, tirent la sonnette d'alarme sur la problématique des migrants à Calais, déplorent un accident dramatique impliquant un conducteur routier″, ajoutent les organisations, dénonçant un ″accident malheureusement trop prévisible″. Ces transporteurs routiers ajoutent que ″le transport routier, et notamment les entreprises de transport du Calaisis, sont les premières victimes de cette situation qui ne manquera pas de s'aggraver, période estivale oblige″. Le conducteur d'une camionnette immatriculée en Pologne est décédé après que son véhicule a percuté mardi vers 03H45 l'un des trois poids lourds bloqués par un barrage de migrants sur l'autoroute A16 à hauteur de Guemps, à 15 km de Calais. Son véhicule s'est alors embrasé ». A.F.P., Journal *Libération,* le 20 juin 2017.

Dans ce cadre, toute violence est interdite. Dans le cas inverse, un routier risquerait de faire l'objet d'une désapprobation immédiate des Calaisiens, des médias ou de tout individu *lambda* et des autres confrères. Ce conflit a ceci de particulier qu'il est partagé par les transporteurs eux-mêmes, las de voir leur matériel roulant et leur marchandise endommagés ou cassés. Comme le notait déjà Norbert Elias, « Dans la mesure où s'amplifie le réseau d'interdépendances dans lequel la division des fonctions engage les individus, il s'étend à de nouveaux espaces humains, qui se fondent, par les effets de l'interdépendance, en une unité fonctionnelle ou institutionnelle, l'homme incapable de réprimer ses impulsions et passions

spontanées compromet son existence sociale ; l'homme qui sait dominer ses émotions bénéficie au contraire d'avantages sociaux évidents, et chacun est amené à réfléchir avant d'agir aux conséquences de ses actes »[81]. L'auteur ne le disait pas en ces termes, mais l'acteur est stratégique dans sa façon de faire.

3.3 La mécanique sociale du stress chez les routiers : le dédoublement de l'acteur face aux interdépendances systémiques

Marc Loriol (*ibid.,* 2000) reprend l'idée de Norbert Elias dans le cas plus spécifique du stress et de la mauvaise fatigue, où la réponse adaptée repose sur le *self control* et non sur l'agressivité. Donc, aux acteurs de prendre sur eux. Il est important de considérer que, selon lui, « Le conflit devient intérieur et le sentiment de mauvaise fatigue résulte de cette lutte de soi contre soi qui implique l'intériorisation du discours psychologique sur le stress et la fatigue. Ce dernier a alors une double fonction de donner un sens à la souffrance ressentie et d'être un instrument d'autocontrôle social. Il est également objectivé dans les représentations collectives qui sont le produit d'une coproduction essentiellement de la hiérarchie et de la direction pour les infirmières, des syndicats et des compagnies de transport publics pour les conducteurs de bus et de l'État et des syndicats pour le transport routier »[82].

A la différence du début des années 2000, les contraintes des routiers demeurent assez proches des conducteurs de bus. Les règles du temps de travail sont intériorisées, au même titre que le reste des contraintes, tant endogènes dans le cadre du règlement intérieur de l'entreprise, qu'exogènes sur la route et par rapport aux réglementations du temps de conduite. Et cette prise sur soi se manifeste assez bien dans l'exemple ci-après, régulier dans le discours des routiers. Il s'exprime souvent par l'éviction du « je ». Il est très peu utilisé, au profit du « nous » ou du « on », marquant cette tendance du groupe social qui tend à évacuer le « soi ». *« Ben maintenant on respecte les horaires... Avant on ne respectait pas les heures, on roulait tout le temps, c'était la fatigue quoi ! […] Si tu as un problème avec un client ou s'il y a quelque chose, on ne dit rien... Il faut rester correct avec les clients, on ne doit rien dire, même si on sent qu'on a raison, on les prévient, et lui il se débrouille, c'est lui le patron*

[81] Norbert ELIAS, *La dynamique de l'Occident,* Paris : Éd. Pocket/Calmann-Lévy (Coll. « Agora/Pocket »), 2003, p. 189 (320 p.).
[82] Marc LORIOL, *Le temps de la fatigue, la gestion sociale du mal-être au travail,* Paris : Éd. Anthropos, 2000, p. 234 (278 p.).

quoi » (Michel, 61 ans). S'ils sont seuls dans leur cabine et n'ont pas de contact physique, tactile ou facial au même titre qu'une infirmière ou un conducteur de bus avec autrui, le plus important n'est finalement pas là, dans le sens où le rapport social est médiatisé par le biais des véhicules et du Code de la route. La route demeure un espace social partagé et prescrit dans ses usages, dont ils doivent maintenir une attention constante. Les routiers acquiescent sur eux les imprudences des autres véhicules.

L'idée de Marc Loriol selon laquelle les routiers « ne puissent concevoir une opposition ouverte »[83] mérite quelques précisions. Cette « non confrontation » est même paradoxalement, le fruit d'un processus de civilisation. Il prend toute sa dimension face aux incivilités, si ce n'est même à les anticiper. Elles font l'objet d'un autocontrôle des émotions dans leur quotidien de travail. Cela tient comme effet que le stress y est d'autant plus important, à mesure qu'ils s'autocontrôlent. Cette tension est vivace dans les discours des routiers, elle constitue une véritable lutte vis-à-vis d'eux-mêmes :

> *« Avec les automobilistes, ah, certainement pas, ça se passe mal ! Non, à partir du moment où un automobiliste monte dans sa voiture, et a mis sa ceinture : "je suis le plus fort et je suis le meilleur". Clairement c'est ça aujourd'hui. Le camion commence à m'emmerder "je le double, je lui fais une queue de poisson pour me rabattre d'urgence, je fais freiner le camion, ce n'est pas grave, je m'en fou de ce qu'il transporte." […] Parce qu'aujourd'hui, il y en a beaucoup qui profitent d'être au volant pour attaquer. Parce qu'on est sévère avec nous, parce que justement on est des professionnels de la route, donc que ça soit des chauffeurs routiers, des conducteurs de bus, des taxis, ou les ambulanciers, tous ces groupes-là, on est sévères avec eux parce que justement on est professionnel ! Mais regardez le petit vieux de 75 ans qui fait chier tout le monde sur la route parce qu'ils sont à 50 ou 60 sur les quatre voies, regardez le mec qui a coupé la route, moi je trouve qu'il y a... Que là-dessus, ça ne rentre pas assez dans l'esprit des gens, on fait des grandes publicités pour la sécurité routière, parce que ceci cela, c'est bien joli tout ça, mais tout le monde regarde ça d'un œil absent, et tout le monde s'en fou. »* (Sébastien, 32 ans, routier de zone longue, entretien n° 2).

Cette rétention des émotions sociale s'exprime, d'ailleurs, par ce que je nomme des « stratégies paradoxales ». Elles visent justement à la régulation des émotions et à l'évitement de nombreux incidents sur la route. Les routiers se positionnant de manière à éviter les accidents et dommages collatéraux avec les autres véhicules et les équipements routiers. En ce sens, la façon dont ils mobilisent leur rapport au stress est sociologique. Ce rapport à la

[83] Marc LORIOL, *Le temps de la fatigue, la gestion sociale du mal-être au travail, op. cit.,* p. 235.

rétention des émotions n'est pas universel dans le monde du T.R.M. En revanche, c'est parfois une violence d'une toute autre nature qui apparaît, sans que celle-ci ne soit exclusive au secteur :

> « Citons d'abord les nouvelles formes de travail : transformation des systèmes de gestion, intensification cognitive, nouvelles formes de prise de responsabilité, injonctions contradictoires. […] L'acteur se retrouve au mieux dans une forme d'autonomie contrainte où le manque de ressources disponibles (soutien, compétences, outils informatiques…) transforme l'espace de liberté qui lui a été affecté en équation insoluble. Par intériorisation des contraintes et des normes, l'acteur est rendu responsable de son employabilité par exemple, mais sans prise en compte de la charge et des conditions de travail »[84].

Enfin, le choix de ma démarche consiste à inscrire le stress comme un processus long, et aux figurations qui évoluent au fil de la croissance des interdépendances et des règles. Cet ensemble se systématise à travers des rapports de pouvoir ; une rupture de négociation. Par ailleurs, la médiation médicale et psychologique du stress a comme conséquence sa large intériorisation. Par « nature », un *burnout* est intérieur. Il représente à la fois la figure principale du stress – appuyé par des modèles d'évaluations quantitatifs performants – dans laquelle l'individu peut facilement s'identifier. En outre, les dimensions sociologiques sont marginalisées au profit de modèles universalisant et rapides à soumettre, plutôt qu'une compréhension qualitative du problème qui auraient l'avantage de proposer des solutions sur mesure. Par ailleurs, la prise en charge institutionnelle est complexe. Elle fait aussi l'objet de résistance de la part des routiers. Si les syndicats du transport reconnaissent, désormais, le stress comme l'enjeu futur d'une lutte sociale, cela demandera davantage de temps pour les routiers, selon que les entrepreneurs de morale arriveront ou non à pénétrer leur sensibilité et que le stress fasse l'objet d'une identification sociale.

On prend davantage les mesures d'un phénomène en connaissant le milieu social du secteur que l'on étudie. Il incombe de savoir qui sont aujourd'hui les routiers qui sillonnent les routes françaises et pour quelles types d'entreprises ils travaillent, c'est l'objet de la partie suivante.

---

[84] Véronique PAULY et Jacques VIERS, « L'apport de la sociologie à la prise en compte des risques psychosociaux dans l'entreprise ». *Sociologie pratique,* 2008/1 (n° 16), p. 27 (pp. 25-37).

Chapitre 2. Données quantitatives du transport routier de marchandises

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 2. Données quantitatives du transport routier de marchandises

Le transport routier bénéficie de nombreuses statistiques dont l'Insee, l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (O.P.T.L.), le Comité National Routier (C.N.R.) proposent tous des analyses, des recherches quantitatives. Mon premier but consiste à présenter la démographie des chauffeurs routiers : combien sont-ils, quelle est la répartition du genre, comment se répartissent-ils dans les entreprises, etc. En deuxième, je mettrai davantage l'accent sur les entreprises du transport routier, entre ses spécificités, leur répartition territoriale, et au niveau du temps de travail, comment ce dernier se répartit-il entre les différents types d'entreprises ? En troisième, j'aborderai l'économie du transport. Depuis maintenant plus de quarante ans, le mode routier est dominant sur la marchandise. Seulement, cela est très incertain en raison de la volatilité du marché et de la concurrence qui s'opère sur le territoire français. En quatrième, on assiste à une professionnalisation des routiers, comment sont-ils formés aujourd'hui ? Quels sont les différents moyens pour le devenir ? Enfin, en cinquième lieu, dans la continuité de la formation, il s'agit de comprendre les axes de la mobilité professionnelle des routiers dans laquelle j'établis une distinction typologique. A l'issue de ce chapitre, il ne s'agit pas de présenter mécaniquement la situation démographique, économique et la professionnalisation du transport sans mettre l'accent sur des tensions internes ou externes de ce secteur et dont les effets font l'objet de discours de la part des routiers.

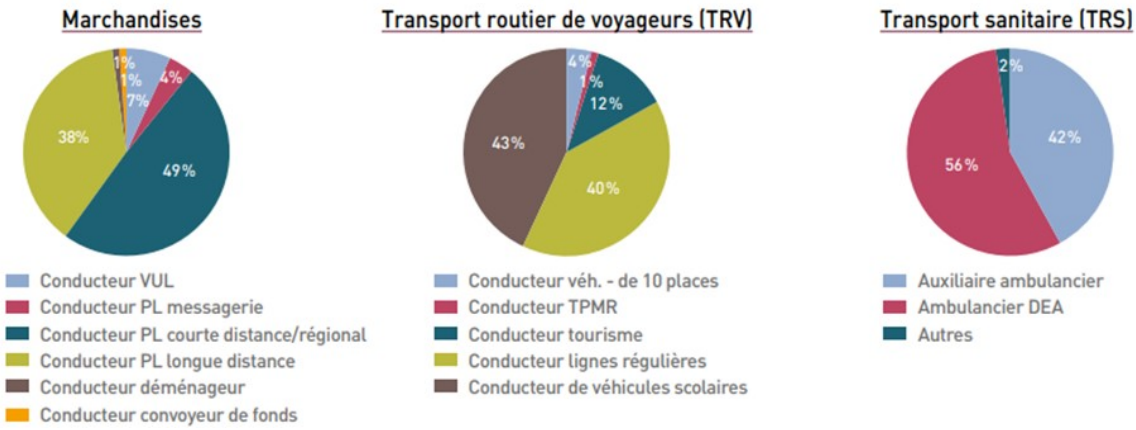
Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

1. Démographie des routiers en France

1.1 Données générales

Selon l'Enquête 2017 de l'O.P.T.L., il y a 463.500 conducteurs, répartis entre le transport routier de marchandises (T.R.M.), le transport routier de voyageurs (T.R.V.), et le transport routier sanitaire (T.R.S.). Dans l'ensemble de ces conducteurs, on dénombre parmi ces salariés itinérants 327.700 routiers en France dans le T.R.M. Parmi eux, tous ne sont pas conducteurs poids lourd. On décompte les conducteurs des véhicules utilitaires légers (V.U.L), les convoyeurs de fonds, des conducteurs de porteurs (entre 7,5 et 17 t.) et les poids lourds, selon les catégories de permis de conduire. Au niveau des super poids lourds, les transports se décomposent en zone courte et en zone longue. Les routiers que j'ai interrogés sont de zone longue et en super poids lourd pour une large majorité d'entre eux. Ils représentent 38 % de cet effectif, soit 124.526 personnes au niveau national. Par comparaison, les routiers de courte distance représentent 49 % de cet effectif global, c'est-à-dire 160.230 personnes. En conséquence, contrairement à ce qu'on pourrait penser, les routiers de zone longue ne représentent pas une majorité quantitative. En outre, tous ceux qui conduisent des poids lourds de marchandises de plus de 3,5 tonnes sont enregistrés dans la nomenclature P.C.S.-E.S.E. 2003 sous la référence 641a (Insee), indépendamment de leur secteur d'activité (T.R.M. ou autres). Les autres conducteurs (< 3,5 t.) correspondent à la référence 643a.

Encadré n° 6, Répartition des effectifs en conduite par sous famille et par activité

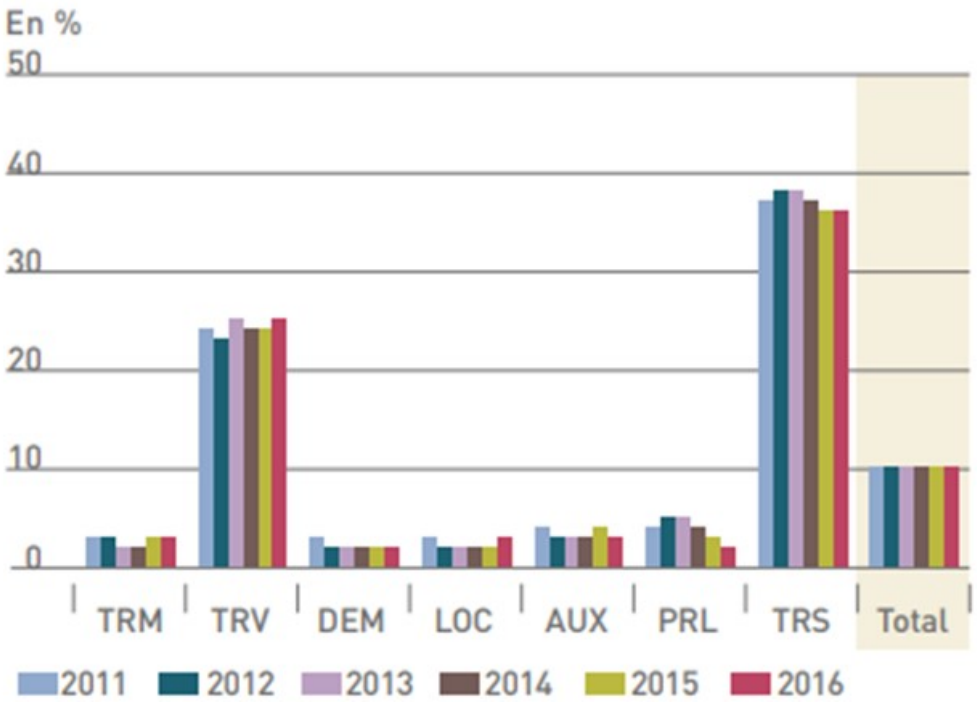


Source : « Enquête Tableau de bord AFT », cité par Denis SCHIRM, « *Rapport 2017 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique [O.P.T.L.] »,* 2018, p. 26 (80 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

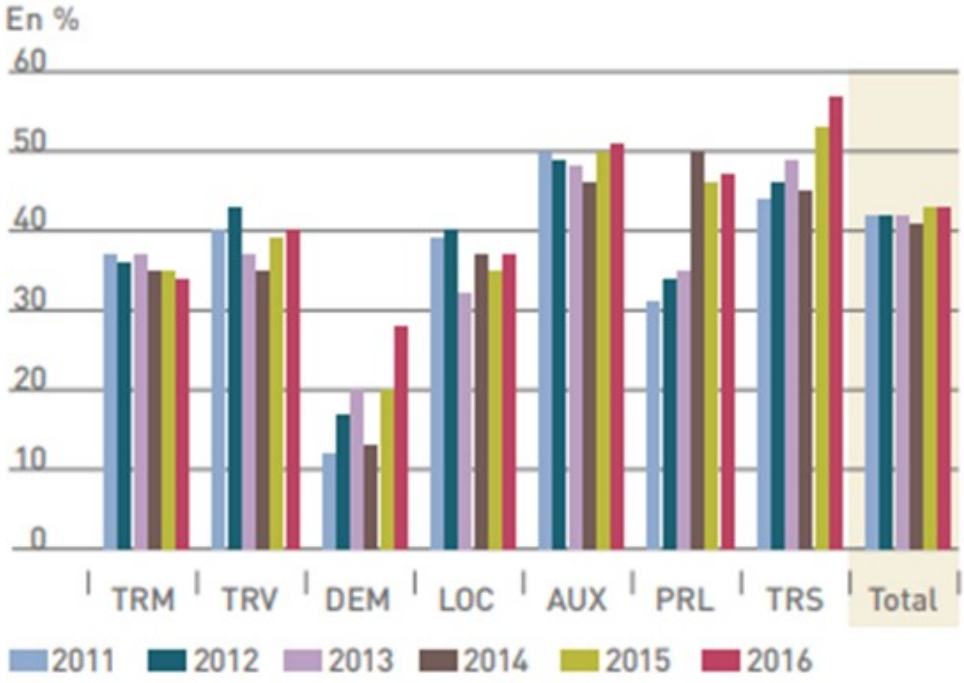
Dans le T.R.M., les métiers de conduite sont largement masculins, les femmes sont en effet largement en dessous des 10 %. Le transport de marchandises emploie 8.300 femmes conductrices, ce qui représente 2,53 % des conducteurs. Par ailleurs, il n'y a pas de féminisation croissante dans les métiers de la conduite (*cf.* encadré n° 7). Le type de véhicule conduit n'apparaît cependant pas. On observe dans le même temps une inégalité par rapport au T.R.V. qui s'accentue davantage en prenant en compte le T.R.S, où la présence des femmes est plus importante, même si elles restent minoritaires par rapport aux hommes.

Encadré n° 7, Évolution de la part des femmes dans la famille professionnelle de conduite par secteur



Source : *Enquête Tableau de bord AFT,* cité par Denis SCHIRM, *« Rapport 2017 de l'O.P.T.L. », op. cit.,* p. 29 (80 p.).

Encadré n° 8 : Evolution de la part des femmes dans la famille professionnelle Exploitation



(Source : *Enquête Tableau de bord AFT,* cité par Denis SCHIRM, *« Rapport 2017 de l'O.P.T.L. », op. cit.,* p. 29).

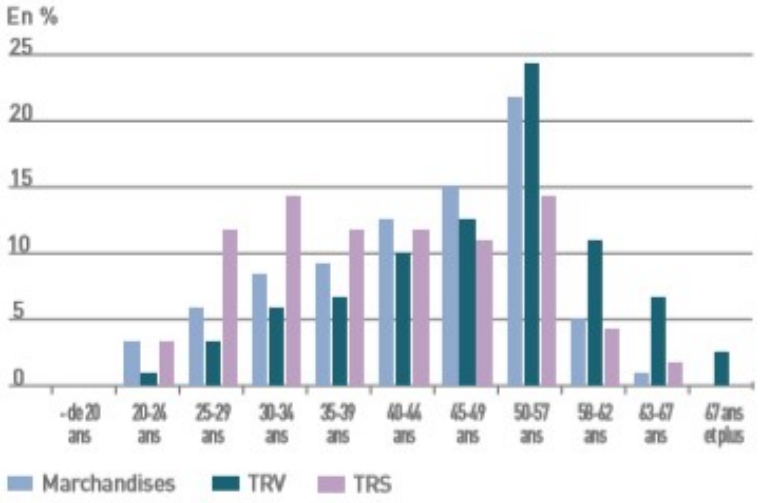
1.2 Une répartition des âges inégale

Avec une inégalité de genre, le constat se fait aussi à la lumière de la disparité des classes d'âge des routiers que j'ai interrogés (*cf.* tableau n° 1). La moyenne d'âge des enquêtés de cette recherche est de 46,2 ans. La majorité de mon effectif se situe entre 41 ans et plus. Ainsi, le premier quartile de 18 à 30 ans recoupe 15 % de mon effectif, le second, de 31 à 40 ans regroupe 17,5 %, le troisième, de 41 à 50 ans regroupe 12,5 %. Le dernier, entre 51 ans et plus regroupe une large majorité à 45 %. Il y a donc une surreprésentation sociale des routiers de plus de 51 ans. De plus, la majorité s'accentue si on scinde mon groupe en deux tranches d'âge, la première 18-40 ans constitue 32,5 % du groupe, la seconde représente alors 67,5 %. Cependant, en recoupant ces résultats au niveau de la population des routiers, à nouveau selon l'O.P.T.L (2018), on obtient une courbe assez proche de mon effectif chez les conducteurs poids lourd, l'effet est même davantage accentué dans le transport de voyageurs (*cf.* encadré n° 9).

Tableau n° 1 : Répartition des classes d'âge des routiers de l'enquête

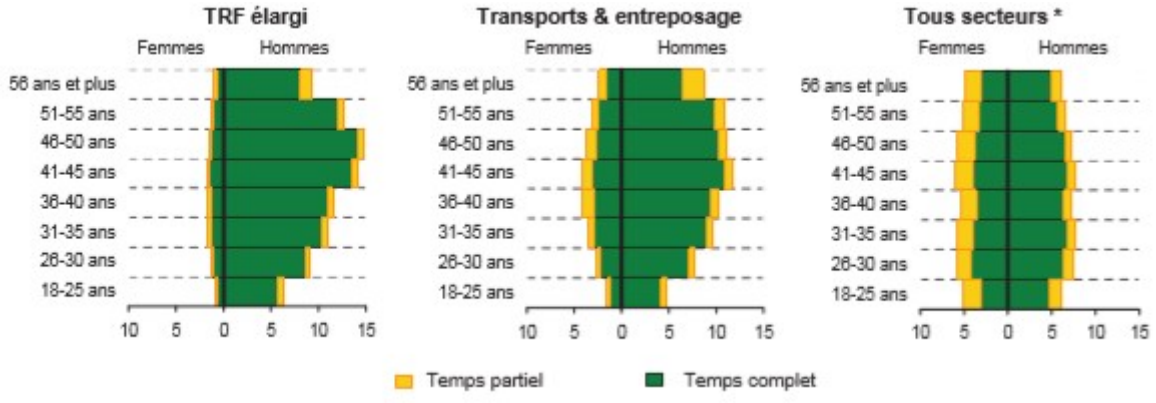
Classes d'âge	Nombre	%
56 et plus	11	27.5
51-55	7	17.5
46-50	4	10
41-45	5	12.5
36-40	4	10
31-35	3	7.5
26-30	4	10
18-25	2	5
Total	40	100
Moyenne	46,2	

Encadré n° 9 : Structure par âge dans la conduite en 2015



(Source : *Enquête tableau de bord AFT,* cité par Denis SCHIRM, *« Rapport 2017 de l'O.P.T.L. », op. cit.,* p. 36).

Encadré n° 10 : Pyramide des âges par genre des salariés au 31 décembre 2014 en %



(Source : Sylvain MOREAU (direction de la publication), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* Datalab Transport, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, février 2017, p. 23 (93 p.).

L'encadré n° 10 nous donne, en fait, un aperçu sur la répartition des classes d'âge selon le genre et la faible représentativité des femmes dans le transport routier de fret (T.R.F.). Comme l'annonce le Sylvain Moreau, la moyenne d'âge est assez importante, « au 31 décembre 2014, les salariés du T.R.F. élargi sont âgés en moyenne de 42 ans »[85]. L'encadré n° 11 présente, par contre, un relevé quantitatif de la répartition des routiers selon leur classe d'âge. Je n'obtiens pas tout à fait les mêmes proportions, mais la tendance générale ramène à une génération de routiers élevée en âge. En redécoupant les classes d'âge en deux (18-39 ans et 40 ans et plus), on obtient aussi une surreprésentation de la seconde tranche, dans la mesure où 67,75 % des routiers ont 40 ans et plus.

[85] Sylvain MOREAU (direction de la publication), *Datalab Transport, Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, février 2017, p. 22 (93 p.).

Encadré n° 11 : Estimation des effectifs en conduite par tranche d'âge.

	- de 20 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-44 ans	45-49 ans	50-57 ans	58-62 ans	63-67 ans	67 ans et plus	TOTAL
Marchandises	1 503	11 338	22 951	32 721	37 175	47 472	57 503	62 004	41 872	9 758	3 430	327 728
TRV	23	914	3 891	5 659	6 605	9 242	12 404	14 861	15 704	8 494	6 938	84 736
TRS	0	2 200	6 995	8 658	7 240	7 218	6 226	5 760	4 737	1 548	500	51 082
Total	**1 526**	**14 453**	**33 837**	**47 038**	**51 021**	**63 931**	**76 133**	**82 625**	**62 312**	**19 800**	**10 868**	**463 545**

(Source : Enquête Tableau de bord AFT, cité par Denis SCHIRM, *Rapport 2017 de l'O.P.T.L., op. cit.,* p. 35).

Tableau n° 2 : Recomposition des tranches d'âge des routiers du T.R.M., selon les estimations de l'O.P.T.L. (2018) de l'encadré n° 11, en pourcentages.

Classes d'âge	Nombre	%
58 et plus	55 060	16.8
50-57	62 004	18.9
45-49	57 503	17.5
40-44	47 472	14.5
35-39	37 175	11.3
30-34	32 721	10
25-29	22 951	7
20-24	11 338	3.4
18-20	1 503	0.4
Total	327 727	100

Parmi l'ensemble de mon effectif, il y a une majorité d'hommes (97,5 %), Belina est la seule routière que j'ai interviewée. En outre, aucune statistique ne montre le statut matrimonial des routiers. On pourrait s'attendre, au départ, qu'ils soient majoritairement célibataires. Leur récit développent des thématiques qui vont dans ce sens (*i.e. :* le goût pour la liberté, l'aventure, la découverte, la solitude) et pourraient renforcer cette hypothèse. La majorité des routiers montre plutôt le contraire, ils sont mariés dans 57,5 % et en concubinage dans 25 % des cas. Bien que leur métier implique un isolement social qui pourrait les contraindre au célibat, ils vivent en majorité en couple (82,5 %). Or, travailler en zone longue implique un coefficient conventionnel plus élevé et des primes journalières de nuitée et de repas (jusqu'à environ 55 à 57 €/jour) plus important qu'en zone courte. La motivation n'est

pas uniquement fondée selon le goût de la liberté ou de l'autonomie au travail, c'est aussi une nécessité pour le reste de la famille (*i.e. :* remboursement des prêts bancaires, études des enfants, ou lorsque la conjointe est en formation ou ne travaille pas).

> *« Si on n'avait pas de frais de déplacements, il n'y aurait pas d'intérêt de faire ce travail. C'est une grosse partie du salaire qui tombe chaque mois. Les frais de route c'est de l'avantage en nature. Bon moi je compte suivant les mois entre 1000 et 1100 € de frais de déplacement. Et en ce qui me concerne, je ne vais au restaurant que le soir, donc sur cette somme là je n'utilise que 250 € pas plus. Moi c'est mon budget, je le gère à ma façon ! J'ai envie de le ramener au foyer cet argent. »* (Jacky, 60 ans, routier de zone longue, entretien n° 15).

Le système de transport français est par ailleurs essentiellement axé autour de l'entreprise et moins sur le travail indépendant. Le salariat est donc très significatif dans le secteur, en dépit d'une concurrence du bas-coût issue des pays de l'Europe de l'est ou du sud ibérique. On pourrait penser, par ailleurs, que les petites entreprises et l'auto-entrepreneuriat pourraient, éventuellement diminuer les coûts du transport. Cet aspect n'est pas innocent, car c'est ce qui avait justifié par le passé une régulation des prix de la marchandise, dès le début des années 1960, dont résultait l'ancienne Tarification routière obligatoire (T.R.O.) abrogée dans la seconde moitié de la décennie 1980. Le secteur du transport routier est très marqué par une présence importante des petites entreprises et l'usage du camion n'étant pas une activité réservée aux transporteurs.

2. Les types d'entreprises du transport routier

2.1 La spécificité du transport : le « compte d'autrui » et le « compte propre »

Généralement, il faut prendre une garde lorsqu'on regarde les statistiques des entreprises du Transport routier. Souvent, elles évoquent le T.R.M. élargi qui intègre les transporteurs à proprement parlé, les entreprises du déménagement, les auxiliaires de transport (messagerie et fret express), les prestataires logistiques (entreposage et stockage non frigorifique), les entreprises de location de camions avec et sans chauffeur. A nouveau, selon ce rapport de l'O.P.T.L. (*op. cit.,* 2018), cet ensemble est actuellement décompté de 39.171 entreprises. Toutes activités confondues, selon ce même rapport, le transport routier général (T.R.M élargi, T.R.V. et T.R.S.) comprennent 686.100 salariés. Toutefois, seules 22.205 sont

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

des entreprises de transport à proprement parlé en France qui comprennent 345.992 salariés. Or, j'avais aussi annoncé précédemment qu'il y avait dans le secteur 327.700 conducteurs.

Dans les faits, tous les routiers ne travaillent pas uniquement dans le T.R.M. ou le T.R.M. élargi. Ces entreprises sont considérées en « compte d'autrui », c'est-à-dire qu'elles opèrent des missions de transport pour d'autres sociétés (distribution, commerce, industrie, etc.). D'évidence, le transport constitue leur activité principale. En revanche, un groupe industriel, une entreprise de B.T.P. ou un manufacturier peuvent aussi avoir parmi leurs salariés des routiers et des poids lourds. En ce sens, il s'agit alors de transport pour « compte propre ». A l'inverse du T.R.M., ce n'est pas leur activité principale et les entreprises en compte propre ne peuvent proposer leurs services de fret à aucune une autre. Selon l'enquête de Datalab (2016), « parmi les 78.400 conducteurs salariés de ce secteur, 48.800 sont livreurs et 29.600 routiers et grands routiers »[86]. Au vu de ces statistiques, le compte propre représente alors un peu moins de 10 % des routiers (zone longue, zone courte et messagerie [*cf.* encadré n° 6]).

Généralement, on distingue dans le secteur du T.R.M. quatre types d'entreprises, selon la référence NAF REV-2[87] :

49.41A Transports routiers de fret interurbains :
- Le transport de bois de sciage ;
- Le transport de bétail ;
- Le transport frigorifique ;
- Le transport de produits lourds ou hors gabarit ;
- Le transport par conteneurs ;
- Le transport en vrac, y compris par camion-citerne ;
- Le transport de voitures ;
- Le transport de déchets, sans collecte ni élimination ;
- Le transport interurbain d'autres marchandises.

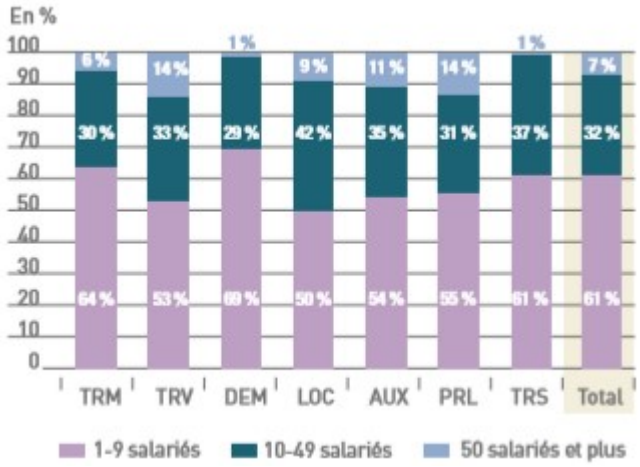
49.41B Transports routiers de fret de proximité ;
53.20Z Autres activités de poste et de courrier ;
80.10Z Activités de sécurité privée[88].

[86] « Les chauffeurs routiers du transport de marchandises pour compte propre, Datalab Essentiel, novembre 2016 », Statistiques publiques, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, p. 3 (4 p.).
[87] *Cf.* Insee.fr
[88] L'inclusion des entreprises de sécurité se comprend dans le sens où « cette sous-classe comprend la prestation d'un ou de plusieurs des services suivants : services de garde et de patrouille, services de transports de fonds (collecte et livraison d'argent), de reçus ou d'autres objets de valeur en utilisant du personnel équipé pour protéger de tels biens pendant le transport » (Source : *www.insee.fr/fr/metadonnees/nafr2/sousClasse/80.10z*).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

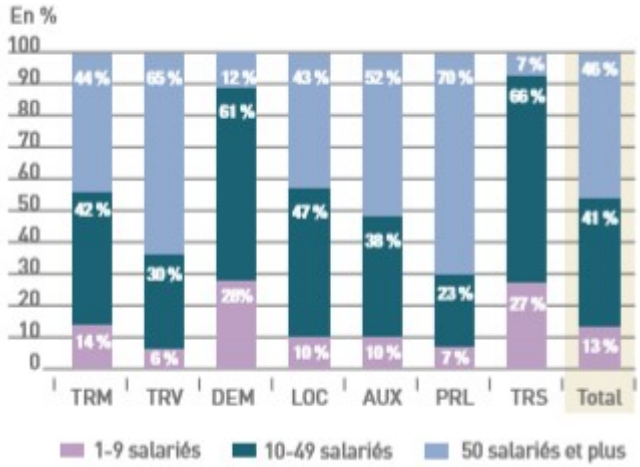
Toujours selon l'O.P.T.L. (2018), la majorité des entreprises du T.R.M. sont de petite taille : 64 % d'entre elles sont de 1 à 9 personnes, mais elles ne représentent que 14 % des salariés par rapport à l'ensemble des trois types d'entreprises. 30 % sont de 10 à 49 personnes, elles constituent une majorité à 42 % des salariés. Enfin, 6 % d'entre elles sont de plus de 50 salariés et recouvrent plus de 44 % des personnels du secteur (*cf.* encadrés n° 12 et 13). Les entreprises de plus de dix salariés monopolisent donc l'essentiel des emplois des routiers, alors qu'elles sont minoritaires.

Encadré n° 12 : Répartition des établissements par secteur et taille. (Source, O.P.T.L., *op. cit.,* p. 17)



Source : INSEE, *Démographie des établissements Données ajustées au champ conventionnel,* cité par Denis SCHIRM, *Rapport 2017 de l'O.P.T.L., op. cit.,* p. 17).

Encadré n° 13 : Répartition des effectifs par secteur et taille d'établissement (Source,



Source : INSEE, Démographie des établissements, Données ajustées au champ conventionnel, cité par Denis SCHIRM, *Rapport 2017 de l'O.P.T.L., ibid.,* p. 21).

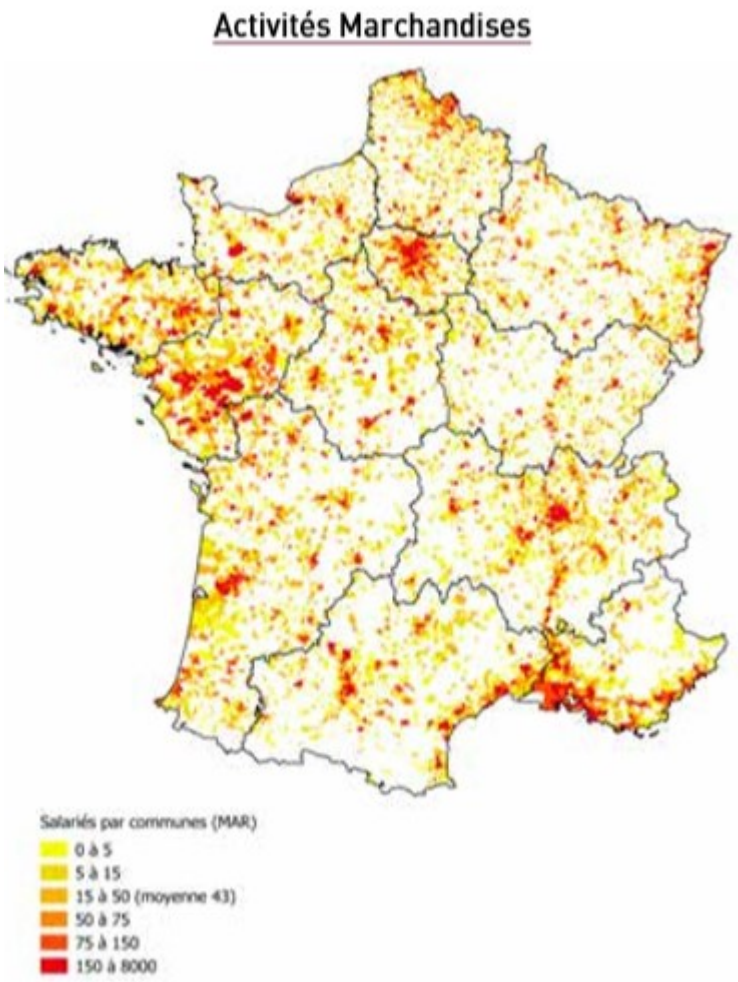
La présence des entreprises de transport se justifie par rapport à l'activité économique des autres secteurs industriels ou commerciaux, qui se situent plutôt en milieu périurbain ou dans l'espace rural.

2.2 La répartition territoriale des entreprises du T.R.M.

Le territoire est très inégal dans la répartition de l'activité du transport. Cela se comprend, bien entendu par les secteurs économiques et industriels environnants. Nous pouvons constater que dans la région ouest (Bretagne, Pays de la Loire), le transport est bien implanté. La même tendance est vraie dans la vallée du Rhône et la région lyonnaise, ainsi que la zone recouvrant la côte méditerranéenne. Paris et la Région Île de France figurent sans conteste comme un point nodal du T.R.M. Le nord de la France frontalière entre le Royaume-Uni et le Benelux constitue une activité de transport et de logistique aussi soutenue (*cf.* encadré n° 14).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Encadré n° 14 : Répartition de l'emploi salarié de la branche en 2016 par activité et commune



(Source : Denis SCHIRM, *Rapport 2017 de l'O.P.T.L., op. cit.,* p. 23).

Généralement, les transporteurs s'implantent plutôt en périphérie des villes, c'est-à-dire dans les zones artisanales ou industrielles, éloignées des zones d'habitation, ces lieux offrent davantage d'espace et sont moins coûteux qu'en milieu urbain. Par ailleurs, ces emplacements géographiques permettent aussi de limiter aux routiers les temps d'accès aux entrepôts. Ils diminuent la consommation de carburant des véhicules, tout en évitant les embouteillages en heures de pointe et une perte en conséquence en temps de conduite, son augmentation réduirait le niveau de productivité de l'entreprise, tout en limitant la pollution urbaine. Justement, pour rester dans la thématique des heures de travail et par souci de

comparaison, on peut déjà voir comment elles se répartissent sur l'ensemble des routiers de zone longue et zone courte.

2.3 Les temps de travail des routiers

A côté de l'O.P.T.L. et Datalab, le Comité national routier (C.N.R.) fournit des statistiques plus spécifiques, dont celles des coûts d'exploitation d'une entreprise de transport, ou encore les relevés des heures travaillées par les routiers. Le système de décompte des heures est informatisé : à l'image d'une carte de pointage, chaque routier insère dans la cabine de conduite sa carte tachygraphique, selon le Règlement UE n° 165/2014. De la sorte, on peut voir chaque activité, découpée en quatre types, conformément au Règlement CE n° 561/2006 (conduite, autre tâche, mise à disposition, pause). De façon générale, on distingue chez les routiers le temps de service, qui recouvre l'ensemble des tâches devant être déclarées comme travaillées : le temps de conduite, les autres tâches et la mise à disposition. Toutefois, les temps de pause réglementaire ne sont pas relevés. Ces temps sont à l'avance prescrits à la journée de travail et ils sont non sécables. Ils ne peuvent être reportés au lendemain, mis à part les repos compensatoires. Ainsi, les données permettent de voir que les routiers de longue zone (ou grande distance) effectuent davantage d'heure de conduite. Par contre, ils effectuent moins d'heures en « autre tâche. » Cela peut s'expliquer dans le sens où ils effectuent moins de livraisons et de chargements en raison de la longueur du voyage, tandis que les routiers régionaux (ou de zone courte) en font davantage dans leur journée de travail.

Les statistiques de Sylvain Moreau (2017) montrent que le temps de conduite des routiers de zone longue représente 74 % du temps de service, soit 35h55 en moyenne par semaine sur l'année 2015, tandis qu'il représente 62 %, soit 26h50 en moyenne sur une semaine pour leurs confrères de zone courte (*cf.* encadré n° 15). De même, alors que les routiers de zone longue font 11h25 en « autre tâche », ceux de zone courte en effectuent 15h20, sur la même période. En outre, la différence du temps d'attente se justifie selon que les routiers de zone longue livrent/chargent plus des grandes plates-formes logistiques ou de distribution au flux de camions permanent, tandis que les routiers de zone courte livrent/chargent davantage des dépôts de plus petite taille, des supermarchés et des hypermarchés ou des manufactures où les temps d'attentes sont plus courts. Toutefois, on ne voit pas ici ce qui caractérise les routiers de zone longue et ceux de zone courte. Au niveau réglementaire (CE n° 561/2006), rien ne permet de les distinguer. Seulement, la Convention

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

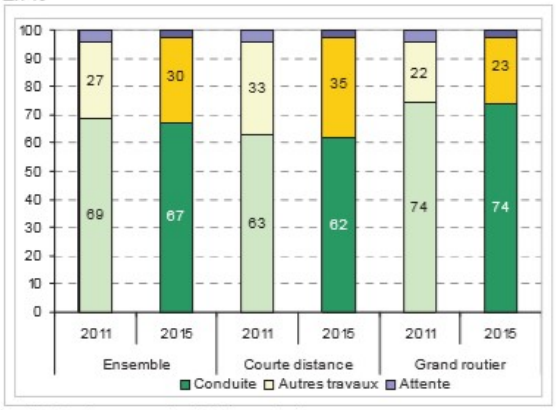
collective du transport institue deux niveaux : le 138 M pour les courtes et moyennes distances, et le 150 M pour les longues distances.

Encadré n° 15 : Composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du T.R.F. élargi.

Niveaux en heures : minutes, évolutions en minutes

	2015	Évolution annuelle			
		2013	2014	2015	Moyenne 5 ans
Temps de service	**45:45**	**20**	**-10**	**25**	**-3**
Courte distance	43:25	15	0	0	10
Grand routier	48:45	40	-30	60	13
Temps de conduite	**30:50**	**-10**	**-5**	**5**	**-21**
Courte distance	26:50	0	-35	15	9
Grand routier	35:55	5	25	-15	1
Autres travaux	**13:35**	**25**	**5**	**25**	**30**
Courte distance	15:20	10	45	-10	13
Grand routier	11:25	45	-50	75	23
Temps d'attente	**1:15**	**0**	**-10**	**-5**	**-13**
Courte distance	1:10	10	-15	-10	-13
Grand routier	1:25	-10	-10	5	-11

En %



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.
Lecture : en 2015, le temps de service des conducteurs de poids lourds sur courte distance s'établit à 43 h 25 par semaine complète.
***Source :** SOeS, enquête « chronotachygraphes »*

Source : Sylvain MOREAU *& al, Bilan social annuel du transport routier de marchandises, op. cit.,* p. 35).

Sur une année, les documents du C.N.R. permettent de mettre en perspective le temps de service, dont les tableaux ci-dessus permettent d'en avoir une vue globale (encadrés n° 15, 16 et 17). Selon J. Dussuet (1977) « Les pouvoirs publics ont institué une organisation professionnelle routière (*i.e. :* le C.N.R.) chargée de participer à l'élaboration, à la mise en place et au fonctionnement des instruments de coordination et, par conséquent, apte à fournir une documentation sérieuse ; elle a donc pour but "d'établir la tarification, d'améliorer le fonctionnement du marché du fret, de participer à l'élaboration des statistiques des transports publics" »[89]. Pour ma part, on peut voir l'impact de l'organisation du temps de travail et de sa rémunération sur une année concernant les routiers de zone longue et éventuellement la comparer au reste de la classe ouvrière.

[89] J. DUSSUET, « Circulation et transports routiers de marchandises : la documentation et ses problèmes », *Norois,* n° 96, Octobre-Décembre 1977, pp. 585-592.

Encadré n° 16 : Condition d'emploi et de rémunération observée d'un conducteur « type » à temps plein de longue zone par classe d'effectif, données de décembre 2016

Valeurs décembre 2016 - enquête LD 40T 2016	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Sous-ensemble 20 salariés et plus	Ensemble
Ratio conducteur / véhicule	1,03	1,05	1,08	1,07	**1,06**
Ancienneté en entreprise	8,9	11,5	9,8	10,3	**10,0 ans**
Nombre annuel de jours d'activité	219,8	217,8	212,5	214,1	**215,5 j**
Nombre de mois payés	12,0	12,0	12,0	12,0	**12,0 mois**
Temps de service pour un mois de pleine activité	206,9	205,1	202,5	203,3	**204,2 h**
Temps de conduite pour un mois de pleine activité	153,6	149,8	149,5	149,6	**150,5 h**
Salaire pour un mois de pleine activité	2 412	2 381	2 350	2 359	**2 373 €**
Primes mensuelles	68	74	74	74	**73 €**
dont primes de nuit	31	33	31	32	**31 €**
Primes annuelles ramenées au mois	10	24	17	19	**17 €**
Rémunération totale mensuelle	2 490	2 479	2 441	2452	**2 463 €**
Cotisations employeurs (nettes Fillon)	29,3	29,9	30,9	30,6	**30,3 %**
Indemnités de déplacement annuels	9 379	8 796	8 902	8 870	**8 996 €**
Indemnités de déplacement par jour d'activité	42,67	40,39	41,89	41,43	**41,74 €**
Valeur de pondération des classes (%)	24,8	22,7	52,5		**100 %**

Source : *Enquête C.N.R. 40 tonnes, le personnel de conduite,* C.N.R., Oservatoire économique du T.R.M., p. 2 (4 p.).

Au-delà du temps, un des effets de l'organisation irait à la diminution de l'attribution en propre d'une cabine de conduite pour un chauffeur, comprenant aussi sa personnalisation limitée. Bien souvent, les transporteurs ont des flottes de tracteurs homogènes, dont le blanc est la couleur majoritaire, bien pratique pour coller n'importe quel logo d'entreprise et au meilleur prix de revente après plusieurs années d'exploitation. Pourtant, en 1989, Bruno Lefebvre relevait déjà ce constat. « L'ouvrier n'est pas forcé d'aimer sa machine. Il n'a pas le droit de la personnaliser avec des décorations, peintures ou autocollants »[90]. En 2005, Hélène Desfontaines précisait aussi que, « la possession en propre du véhicule était donc le versant organisationnel d'une nécessaire autonomie opérationnelle »[91]. Autrement dit, elle évoquait la diminution de l'utilisation d'un véhicule « attribué » à un chauffeur. Son texte rédigé à l'imparfait laisse supposer au lecteur que ce n'est plus le cas aujourd'hui. En effet, la flexibilité organisationnelle du transport routier de marchandises peut inclure qu'un même tracteur ou un même ensemble (tracteur + remorque) soient partagés entre plusieurs conducteurs. Si chacun fait 12h00 de temps de service (voire moins) c'est tout à fait possible, comme le disent parfois les routiers eux-mêmes : *«chez nous, le moteur n'a pas le temps de*

[90] Bruno LEFEBVRE, « Les risques du métier. Ethnographie des conducteurs de poids lourd dans les petites entreprises en région Rhône-Alpes », I-Revues, Inist.fr, 1989, p. 245 (pp. 241-249).
[91] Hélène DESFONTAINES, « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises », *DARES, La Documentation française (Coll. « Travail et emploi »),* n° 104, Octobre-décembre 2005, p. 34 (14 p.).

refroidir ». On note ici que le ratio conducteur/véhicule est supérieur à 1, et que l'effet s'accentue en fonction de la (grande) taille de l'entreprise. Les routiers disposent moins d'un véhicule « attribué. » Toutefois, on reste assez proche de 1 dans les trois cas pour la zone longue (*cf.* encadré n° 16). L'encadré n° 17, quant à lui, donne le rapport du nombre d'heures en temps de service (2090 h.) et en heures de conduite (1540 h.) sur un an (2016) en moyenne. On constate que les routiers des petites entreprises travaillent davantage que ceux des plus grandes. L'autre intérêt de ce tableau est de présenter le coût annuel par conducteur, ce qui nous amène vers un autre aspect financier du transport : l'économie.

Encadré n° 17 : Coût total annuel recomposé de de longue zone par classe d'effectif d'un conducteur « type » à temps plein de longue zone par classe d'effectif, données de décembre 2016

Recomposition 2016	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Sous-ensemble 20 salariés et plus	Ensemble
Nombre d'heures de service par an	2 145	2 107	2 056	2 072	**2 090 h**
Nombre d'heures de conduite par an	1 593	1 539	1 518	1 524	**1 540 h**
Coût annuel pour 1 conducteur	48 014	47 439	47 245	47 298	**47 507 €**
Rapporté à 1 heure de temps de service	22,38	22,51	22,98	22,83	**22,73 €**
Rapporté à 1 heure de temps de conduite	30,14	30,82	31,12	31,04	**30,85 €**

Source : Enquête C.N.R. 40 tonnes, *op. cit,* p. 2.

3. Généralités économiques et sociales des entreprises du T.R.M.

3.1 Une domination très incertaine

A l'heure actuelle, le mode routier domine le transport de la marchandise depuis maintenant plus de quarante ans sur le ferroviaire. Sa distribution devient cependant incertaine en intramodal. Sa croissance économique n'est plus une réalité, et il doit faire face à une stabilité en dent de scie depuis maintenant presque dix ans (2007-2017). Malgré des réorganisations drastiques, parfois même efficaces, l'optimisation logistique ne semble pas suffisante pour répondre à toutes les préoccupations des transporteurs, et que le modèle libéral actuel ne permet pas toujours de faire durablement des profits en capitaux (Viscelli, 2016). C'est une incertitude qui s'ajoute aux chauffeurs, et plus particulièrement entre les petites entreprises, les indépendants et artisans : le travail peut-il toujours rapporter de l'argent ?

Le transport est une industrie aux flux variables d'une année à l'autre, et les données publiées depuis quelques années peuvent perdre en représentativité statistique. Toutefois, les tendances sont de l'ordre de plusieurs décennies. Cependant, l'*uberisation* est limitée, dans le sens où la majorité des routiers sont salariés et où il n'existe pas de centrales regroupant du fret exclusivement à cet usage, si ce ne sont les moyens existants déjà (bourses de fret, affréteurs, commissionnaires de transport, etc.). Si des artisans peuvent bien entendu avoir accès à ces marchés, le modèle de répartition du fret passe davantage par l'intermédiaire des entreprises qui détiennent les moyens de « monopoliser » la marchandise, depuis les manufacturiers et les distributeurs ou les bourses de fret. Néanmoins, l'effet paraît d'autant plus paradoxal qu'on s'attendrait justement qu'il y ait un nombre plus important d'artisans ou tractionnaires, qui correspondraient davantage à l'image de l'autonomie comme l'un des *leitmotive* d'accès à la profession.

En revanche, les V.U.L. représentent une nouvelle concurrence sur les zones plutôt moyennes, dans le sens où ils ne sont pas assujettis à la Réglementation CE n° 561/2006 et qu'ils sont parfois opérés par des affréteurs de l'Est européen. Les transporteurs poids lourd soulèvent une crainte de même nature que celles des chemins de fer dans la première moitié du XXe siècle. Le phénomène est d'autant plus fort que les proportions de fret sont comparables, pendant les décennies vingt et trente, entre le ferroviaire et le routier, qu'elles ne le sont aujourd'hui entre le transport poids lourd et les V.U.L. Selon Véronique Paquel et Jean-Baptiste Herbert (2016, *ibid.*), « la route représente 87,1 % du transport terrestre hors oléoducs, le transport ferroviaire 10,6 % et le transport fluvial 2,3 % »[92]. Ces statistiques sont régulières. A plus court terme, les matériaux transportés traditionnellement par le ferroviaire tendent à diminuer, à l'image du minerai métallique ou du transport des métaux, sans pour autant que ceux-ci soient redistribués à aucun autre mode[93]. Cette chute s'explique principalement par la diminution de la production agricole et des minerais-houille, lignite, pétrole brut et gaz.

---

[92] Véronique PAQUEL, Jean-Baptiste HERBERT *et al., Les comptes des transports en 2015, Tome 1, 53e rapport de la commission des comptes des transports, de la nation, juillet 2016,* Service de l'observation et des statistiques Bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports Rapporteur de la commission des comptes des transports de la Nation, Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer, 2016, p. 101 (180 p.).

[93] *Cf.* Données Insee, *Transport routier de marchandises, Transport ferroviaire de marchandises, période 2008 à 2013.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Tableau n° 3 : Transports intérieurs terrestres par mode en milliard de tonnes-kilomètre.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport ferroviaire	51,3	48,1	46,3	40,7	41,2	42,6	40,4	32,1	30,0	34,2	32,5	32,0	32,2
Transport routier	209,2	210,2	218,8	214,8	220,9	229,5	217,7	187,2	196,5	200,6	188,3	188,1	182,6
Transport fluvial	6,9	6,9	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5	7,4	8,1	7,9	7,8	7,9	7,8
Total Terrestre hors oléoducs	**267,5**	**265,2**	**272,5**	**263,3**	**270,0**	**279,6**	**265,7**	**226,7**	**234,5**	**242,7**	**228,7**	**228,0**	**222,6**

Source : SOeS, Rapport CCTN 2014
Champ : transport intérieur terrestre hors TRM sous pavillon étranger transit routier et oléoducs.

Tableau n° 4 : Transport intérieur terrestre par mode en %

en %

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport ferroviaire	19,18	18,12	17,01	15,46	15,25	15,24	15,22	14,17	12,78	14,09	14,23	14,04	14,47
Transport routier	78,23	79,28	80,31	81,56	81,80	82,06	81,96	82,55	83,78	82,66	82,35	82,49	82,04
Transport fluvial	2,59	2,60	2,68	2,98	2,94	2,70	2,82	3,27	3,44	3,24	3,42	3,47	3,48
Total Terrestre hors oléoducs	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : SOeS, Rapport CCTN 2014
Champ : transport intérieur terrestre hors TRM sous pavillon étranger, transit routier et oléoducs.

3.2 Le vecteur de tension économique : une baisse sensible du fret auprès du pavillon français

S'il était l'un des paradoxes du T.R.M., ce serait probablement celui-ci : alors qu'il est dominant sur les autres modes de transport terrestre, on perçoit néanmoins des éléments de tension. Le pavillon français effectue majoritairement du transport intérieur, beaucoup moins à travers l'ensemble de l'Union européenne où la France demeure pourtant centrale entre les pays du nord, le sud et l'est du Continent. Cette position géographique n'est pas toujours un avantage, car en se trouvant entre deux pays, du transport lui échappe et l'Hexagone doit faire face à la compétitivité de la Péninsule ibérique et des transporteurs des pays de l'Europe de l'Est, aux tarifs plus concurrentiels. C'est pourquoi les taux d'entrée, de sortie et de transit ont diminué depuis 1999. Comme le précise Sylvain Moreau, « en 2015, avec 281,4 milliards de t-km[94], le transport intérieur routier de marchandises diminue de 2,5 % par rapport à 2014. Le pavillon français (véhicules immatriculés en France) assure 61 % du transport de

[94] *P.S. :* Le tableau 3 ne compte pas l'ensemble de la marchandise transportée par route (pavillon français + pavillon étranger, ni l'ensemble de la marchandise selon les différents modes terrestres [ferroviaire, route, fluvial]).

marchandises contre 73 % en 2000 et 78 % en 1995 »[95]. Pour le compte d'autrui, les distances de plus de 150 kilomètres sont majoritaires, particulièrement pour les transports interurbains. Alors que le transport pour compte d'autrui perd du tonnage sur l'ensemble des distances présentées dans le tableau n° 5, le compte propre tend à en regagner. Pour autant, sur dix ans (2006-2016), le pavillon français a perdu 23,74 % de son fret. On peut donc déduire que le transport est dans une tension à long terme.

Tableau n° 5 : Evolution des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire national en 2016, (transport national et partie française en international). (Source : SOeS, enquête T.R.M.)

Unité : milliard de tonnes-kilomètre[96]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nature du transport *											
National	182,8	191,5	181,9	156,1	164,4	168,3	156,4	155,9	151,1	141,2	144,2
International											
Entrées	7,9	7,7	6,9	5,2	5,1	4,9	5,0	4,8	4,2	3,7	3,3
Sorties	7,8	7,5	6,5	4,6	4,8	4,7	4,3	4,5	4,1	3,7	3,5
Transit	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Total	**16,0**	**15,5**	**13,6**	**10,0**	**10,0**	**9,7**	**9,4**	**9,4**	**8,4**	**7,5**	**6,9**
Total	**198,8**	**207,0**	**195,5**	**166,1**	**174,4**	**178,0**	**165,8**	**165,3**	**159,5**	**148,7**	**151,0**
Distances en charge											
Compte d'autrui											
Moins de 50 km	11,9	12,7	12,3	10,7	11,1	11,4	10,7	9,9	9,6	8,3	7,8
De 50 km à moins de 150 km	24,0	26,2	24,9	21,4	22,2	23,8	22,6	22,3	21,6	19,5	18,2
A 150 km et plus	130,2	137,5	128,4	106,1	110,6	110,1	102,7	100,9	95,7	88,2	89,3
Toutes distances	**166,2**	**176,4**	**165,6**	**138,2**	**144,0**	**145,3**	**136,0**	**133,1**	**126,9**	**115,9**	**115,4**
Compte propre											
Moins de 50 km	10,2	9,8	9,6	9,0	9,4	9,9	9,7	10,2	9,9	9,7	8,9
De 50 km à moins de 150 km	9,7	9,0	8,7	8,0	8,9	9,7	9,4	10,2	10,6	9,8	10,3
A 150 km et plus	12,8	11,8	11,6	10,9	12,1	13,1	10,7	11,7	12,1	13,3	16,5
Toutes distances	**32,7**	**30,6**	**30,0**	**27,9**	**30,4**	**32,7**	**29,8**	**32,2**	**32,6**	**32,8**	**35,7**
Compte d'autrui + compte propre											
Moins de 50 km	22,1	22,5	21,9	19,7	20,5	21,2	20,4	20,1	19,5	17,9	16,7
De 50 km à moins de 150 km	33,7	35,2	33,6	29,4	31,1	33,5	32,0	32,5	32,3	29,3	28,4
A 150 km et plus	143,0	149,4	140,0	117,0	122,7	123,3	113,4	112,6	107,8	101,5	105,9
Toutes distances	**198,8**	**207,0**	**195,5**	**166,1**	**174,4**	**178,0**	**165,8**	**165,3**	**159,5**	**148,7**	**151,0**

[95] Sylvain MOREAU (direction de la publication), *Datalab Transport, Bilan social annuel du transport routier de marchandises, op. cit.,* p. 29.

[96] Tonne-kilomètre : unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. L'unité tonnes-kilomètre a l'avantage d'être additive : le déplacement de 10 tonnes sur 100 kilomètres selon un certain mode suivi du déplacement de 10 tonnes sur 50 kilomètres selon un autre mode donne un total de service rendu par les transports de 1.500 tonnes-kilomètres tous modes confondus. (Source : Insee.fr)

* : Nature du transport.
- National : chargement et déchargement sur le territoire national avec ou sans passage à l'étranger ;
- Entrées : chargement à l'étranger et déchargement sur le territoire national ;
- Sorties : chargement sur le territoire national et déchargement à l'étranger ;
- Transit : chargement et déchargement à l'étranger avec passage sur le territoire national.

Le transport fluvial est très minoritaire dans l'Hexagone. C'est plutôt au niveau européen où le cabotage maritime prend davantage d'ampleur, comme le présente Michel Savy (2013) : il concerne plus de 35 % de la marchandise transportée en Europe, là où la route se situe aux alentours de 45 %[97].

3.3 Les parts du transport routier de marchandises dans l'économie nationale

Le transport routier de marchandises représente presque 43 milliards d'Euros sur l'année 2015, dans lesquelles sont incluses les entreprises de fret routier, de fret de proximité et de locations de camions avec chauffeurs (Source : Insee, base de données Esane). En regardant de plus près, les deux types d'entreprises de transport interurbain et de proximité atteignent respectivement, selon cette même source, 23.312,7 et 17.120,5 millions d'Euros.

Tableau n° 6 : Valeur du chiffre d'affaire du transport routier (transport interurbain, transport de proximité et location de camion avec chauffeur). (Source : Insee, Esane).

Référence NAF REV-2	Type d'entreprise	Chiffre d'affaire en millions d'Euro
49.41A	Transport interurbain	23 312,7
49.41B	Transport de proximité	17 120,5
49.41C	location de camion avec chauffeur	2 522,0

L'activité de location de camion avec chauffeur représente quant à elle 2.522 millions d'Euros (Insee, 2015). Le choix que j'effectue est arbitraire, dans le sens où je ne prends pas en compte les autres activités liées à la logistique ou au stockage. Comparativement,

[97] Michel SAVY (sous la dir. de), « Le cabotage maritime en Europe », *Bulletin de l'observatoire des Politiques et stratégies de Transport en Europe, Numéro 33, janvier 2013,* p. 1 (8 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

l'ensemble de l'économie des transports et entreposage représente 203,8 milliards d'Euros (*Ibid.,* Insee, 2015). Le T.R.M. au sens le plus strict tel que je le définis, représente donc près du quart du chiffre d'affaire des transports en France. Toutefois, une telle industrie se complexifie à mesure des services qu'elle est amenée à développer. La formation des routiers devient alors un point tout aussi important à comprendre, d'autant qu'elle conditionne les discours et le rapport au métier.

4. La formation des routiers : la condition du formatage à l'emploi

4.1 Les différents moyens de formation pour les conducteurs routiers

Aujourd'hui, il existe, essentiellement, trois moyens de se former : le premier consiste à valider en lycée[98] un Certificat d'aptitude professionnel (C.A.P.), en deux ans où les élèves passent le permis B en Seconde, puis CE en Terminale, à l'issue de deux années aussi en Baccalauréat professionnel, où s'ajoutent les C.A.S.E.S.[99] 1 et 3. Ils peuvent aussi passer le C.A.P. uniquement en deux ans et les trois permis de conduire sur cette période, mais sans les C.A.S.E.S. S'ils sont mineurs au moment de la réussite de leurs examens, ils doivent attendre leurs 18 ans pour l'obtention de leurs permis. D'ailleurs, lors des stages, ils ne peuvent donc conduire, ce qui explique qu'ils aient moins d'heures (onze heures) que d'autres baccalauréats professionnels. En second, il existe parallèlement aux lycées des centres de formation, dont les modalités d'entrée peuvent s'établir sur concours, à l'image des centres AFTRAL Isteli, qui sont une branche des organisations patronales F.N.T.R. et Unostra. Enfin, en troisième, il existe aussi les formations pour adultes exclusivement ; les centres A.F.P.A.

[98] Je m'appuie sur les données que j'ai reçues de la part du lycée professionnel du transport et de la logistique du Bel Air de Tinténiac (Ille-et-Vilaine).

[99] Les C.A.S.E.S. sont les licences qui permettent la conduite et l'usage de chariots de manutention ou élévateurs, souvent utilisés dans les dépôts logistiques pour stocker, charger et décharger la marchandise dans les remorques des poids lourds.

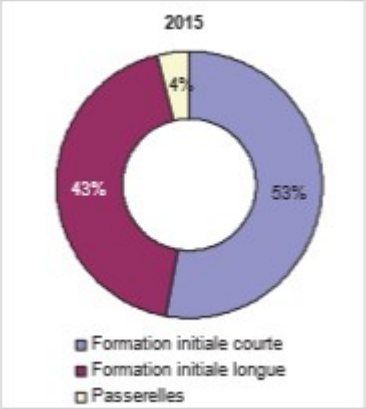
Tableau n° 7 : Formations obligatoires initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret (Source : Sylvain MOREAU & *al, Bilan social annuel du transport routier de marchandises, op. cit.,* p. 53.).

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Évolution 2015 / 2014
Formation d'accès à la profession de conducteur							
Formation initiale minimale obligatoire (Fimo)	18 541	17 526	17 913	17 128	17 961	15 680	-12,7
Formation initiale longue	9 337	9 933	11 638	12 450	12 368	12 855	3,9
acquise au titre d'un CAP d'un BEP ou d'un bac professionnel	2 225	2 322	2 671	3 724	3 886	3 921	1,4
Dont CAP/BEP	*2 225*	*2 322*	*2 671*	*2 805*	*2 838*	*2 788*	*-1,8*
*Dont Baccalauréat professionnel **	-	-	-	*919*	*1 028*	*1 133*	*10,2*
acquise au titre d'un titre professionnel	7 112	7 611	8 967	8 726	8 502	8 934	5,1
Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)	27 878	27 459	29 551	29 578	30 329	28 535	-5,9
Passerelles (Voyageurs → Marchandises)	747	1 085	1 320	1 134	1 340	1 121	-16,3
Formation continue							
FCOS / FCO	101 686	100 941	121 153	107 199	102 644	98 911	-3,6

** Le baccalauréat professionnel « Conducteur transport routier marchandises » a été créé par arrêté du 3 juin 2010. La première promotion a été diplômée en 2013. Certains diplômés de ce baccalauréat peuvent déjà avoir acquis la Fimo en ayant suivi un CAP du même domaine, d'où de possibles double comptes.*
Sources : DGITM/DST ; Depp/ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

Selon le tableau n° 7, plus de 15.600 candidats sont formés en F.I.M.O. (Formation Initiale Minimum Obligatoire), tandis qu'ils sont 12.855 en formation longue, en passant un Certificat d'aptitude professionnel (C.A.P.). Au total, ce sont 28.535 personnes qui sont formées à ces titres professionnels. Dans le même temps, la formation continue est obligatoire tous les cinq ans, en 2015, 98.911 conducteurs routiers (641a) l'ont passé. En revanche les formations « passerelles » (validation des permis D voyageurs en C marchandises ou inversement), demeurent plus minoritaires. Le graphique ci-dessous (*cf.* encadré n° 18) donne une appréciation visuelle des modes de formation les unes par rapport aux autres. Ainsi, plus de la moitié (53 %) des formations initiales se font par l'intermédiaire de la F.I.M.O, alors que la formation longue constitue 43 % (*cf.* encadré n° 18). Ces statistiques laissent entrevoir que la formation des routiers concerne davantage les adultes que les lycéens.

Encadré n° 18 : Répartition des formations d'accès à la profession de conducteur routier de marchandises en 2015



Source : Sylvain MOREAU & al, Bilan social annuel du transport routier de marchandises, *op. cit.,* p. 54.

En lycée professionnel, les matières générales sont enseignées (français, mathématiques, anglais, sciences physiques, *etc*.) en plus de la formation initiale sur une période pouvant aller d'un à deux ans, selon que l'élève ait ou non déjà un C.A.P. ou un diplôme supérieur. Au minimum, elle s'étale sur 280 heures. Elle peut atteindre entre 286 à 414 heures (données Lycée professionnel Bel Air, Tinténiac, 2017). L'obtention du permis peut s'établir à partir de 18 ans pour la marchandise et 21 ans pour le voyageur (Article R3314-4)[100]. C'est une qualification initiale longue. A l'inverse, la Formation Initiale Minimum Obligatoire (F.I.M.O.), est courte, dispensée plutôt en centre de formation spécialisé dans le transport. La F.I.M.O. dure 140 heures au lieu de 280, comme en lycée. La qualification initiale de conducteur routier est valable pour une période de cinq ans après sa réussite par le candidat, comme le stipulent les Articles R3314-2 et R3314-5 du Code des transports (*cf.* encadré n° 19).

[100] Code des Transports relatifs à la qualification initiale et continue des conducteurs routiers de marchandises ou de voyageurs.

Encadré n° 19 : « Condition d'obtention de la qualification initiale, conducteur routier »

« Article R3314-2 La qualification initiale peut être obtenue à l'issue d'une formation professionnelle longue de 280 heures au moins, sanctionnée par un examen final à la réussite duquel est subordonnée l'obtention d'un titre professionnel de conduite routière délivré par le ministre chargé de l'emploi. » (Code des transports relatifs à la qualification initiale et continue).

« Article R3314-5 La qualification initiale peut également être obtenue à l'issue d'une formation professionnelle accélérée dénommée formation initiale minimale obligatoire, sanctionnée par un examen final. Cette formation est d'une durée de 140 heures au moins. Elle est dispensée sur quatre semaines obligatoirement consécutives, sauf lorsqu'elle est réalisée dans le cadre d'un contrat de professionnalisation » (Code des transports relatifs à la qualification initiale et continue).

4.2 Les thématiques enseignées lors de la Formation initiale minimale obligatoire (F.I.M.O.)

Sur ces 140 heures, la formation est développée autour de quatre grands thèmes : « le perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité », « l'application des réglementations », « la santé, sécurité routière et sécurité environnementale », et enfin, les notions de « service et logistique ». La première thématique théorique est la plus importante, au nombre de 65 heures de formation. Le candidat doit être en mesure de connaître certains éléments mécaniques du véhicule et ses organes de sécurité. Dans ces enseignements, sont acquis les usages du couple, de la puissance, la maîtrise de la consommation, et de façon générale la chaîne cinématique. C'est un tronc commun partagé dans les formations supérieures en logistique. Par « élément de sécurité », j'entends les systèmes de freinage et ralentisseurs ou d'autres systèmes de même nature (*E.B.S.*[101]*, E.S.P.*[102]*,* freinage anticollision, etc.) garantissant son efficacité. Cela concerne aussi leur surveillance (fuite, consommation excessive, etc.). L'apprenti conducteur apprend à maîtriser sa conduite en visant le meilleur rendement énergétique, que ça soit lors du freinage ou de l'accélération, par l'optimisation de la consommation de carburant et du matériel. Les manipulations de marchandises sont aussi acquises, selon les procédures de chargement. Lors des transports, ils doivent être vigilants quant à la répartition des masses, à la stabilité de la marchandise et à son arrimage. Ils apprennent aussi l'utilisation des différents types de remorques (en savoyarde, en bâchée, à température dirigée, etc.). Au-delà de la manutention, les candidats sont formés en conduite

[101] *Cf.* E.B.S. : le « système électronique de freinage » permet d'éviter le blocage des roues en cas de freinage brutal et calcule la pression des patins sur les disques de frein en fonction de chaque roue de l'ensemble routier.

[102] *Cf.* E.S.P. : le « régulateur électronique de stabilité » permet de maintenir le poids lourd stable dans sa trajectoire, en agissant à la fois sur le couple moteur combiné au système de freinage, en cas de manœuvres brutales ou soudaines, et d'éviter de tanguer d'un côté ou de l'autre, ou une mise en « porte feuille » de l'ensemble.

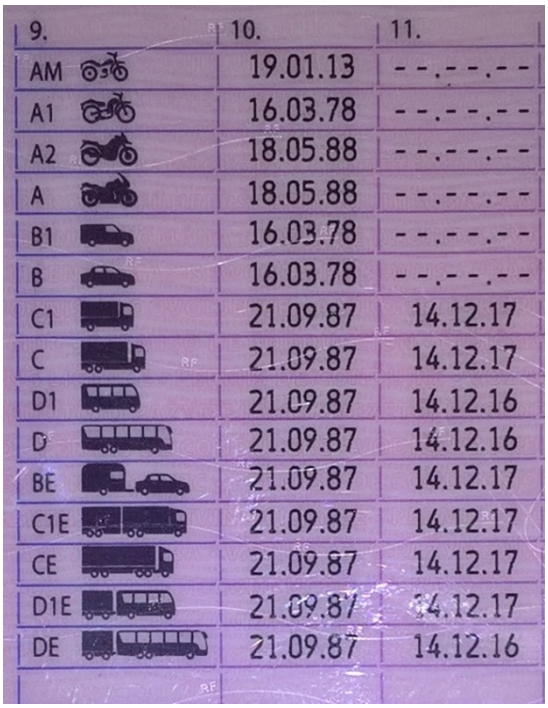
elle-même. Ce bloc thématique est important car il est composé de 44 heures, dont 40 heures de conduite et 4 heures de commentaires.

La deuxième thématique est beaucoup plus théorique : elle concerne la réglementation sociale européenne « R.S.E. », c'est-à-dire la CE n° 561/2006, sur les amplitudes journalières, les temps de conduite et repos, et aussi sur le droit du travail. Des aspects réglementaires supplémentaires sont acquis (transport pour compte propre et d'autrui, location) en national et international ainsi que les différents types de contrats et les autres documents nécessaires à la prestation de transport. Par exemple les longueurs maximales autorisées, la hauteur du gabarit, ou encore les vitesses limites. L'ensemble de ce bloc s'étale sur 28 heures d'enseignement.

La troisième thématique, en revanche, est davantage axée sur la prévention, qui est dispensée par des enseignements relatifs à l'hypovigilance, la prévention des risques physiques et à l'aptitude physique et mentale. Des situations réelles sont illustrées pour apprendre à gérer, évaluer les situations à risques. Ce type de cours comprennent aussi des gestes de secourisme (couvrir le blesser, lui parler, appeler le SAMU), de l'apprentissage des règles de circulation et de signalisation routière ou les dangers liés aux poids lourds et à leurs facteurs aggravants. Ce sont aussi des situations plus « basiques », comme remplir un constat d'assurance. Des enseignements sont aussi spécifiques quant aux ouvrages d'art (viaducs et tunnels) y compris pour le franchissement des passages à niveau. Enfin, dans cette thématique est aussi abordée « la criminalité et le trafic des clandestins. »

La dernière thématique est liée à la logique de service, par l'enseignement de « comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque de l'entreprise et au développement de la qualité de service. » Le plus souvent, ce sont des attitudes de bienséance vis-à-vis des acteurs qui sont amenés à rencontrer les routiers au cours de leur travail. Ce sont aussi toutes les informations qui peuvent servir leur hiérarchie, afin de maîtriser leur environnement et ses décisions. Puis, pour terminer, sont enseignés les aspects économiques du transport routier de marchandises et son marché. Cette dernière thématique est composée de quatorze heures de formation. A son issue, une évaluation de la formation et du stage de quatre heures est effectuée.

Encadré n° 20 : « Liste des permis routiers au dos des cartes des permis des conduire avec leur date de validité sous-jacente »



9.	10.	11.
AM	19.01.13	- - . - - . - -
A1	16.03.78	- - . - - . - -
A2	18.05.88	- - . - - . - -
A	18.05.88	- - . - - . - -
B1	16.03.78	- - . - - . - -
B	16.03.78	- - . - - . - -
C1	21.09.87	14.12.17
C	21.09.87	14.12.17
D1	21.09.87	14.12.16
D	21.09.87	14.12.16
BE	21.09.87	14.12.17
C1E	21.09.87	14.12.17
CE	21.09.87	14.12.17
D1E	21.09.87	14.12.17
DE	21.09.87	14.12.16

Encadré n° 21 : « Carte de validité de la formation continue obligatoire conducteur (F.C.O.) »

Les numéros concernent le nom (1), prénom (2), date et lieu de naissance (3), le numéro de permis (5a), numéro de série (5b), etc.

Encadré n° 22 : « Carte de conducteur »

Nota bene : lors des contrôles routiers poids lourds, les conducteurs ont donc au moins ces trois cartes à présenter aux contrôleurs (Permis de conduire, Carte de qualification conducteur et Carte de conducteur), en plus des documents relatifs au transport et ceux du véhicule. C'est aussi à partir de cette carte ci-dessus que sont effectués les contrôles du temps de service et de repos.

4.3 La Formation continue obligatoire (F.C.O.)

A l'issue de la cinquième année, qui succède à la Formation initiale, la Formation Continue Obligatoire (F.C.O.) doit être effectuée. Elle se déroule sur une période de 35 heures. Cela concerne tous les professionnels de conduite poids lourds, passagers comme marchandises (PCS-ESE 2003, 641a et 641b).

Encadré n° 23 : « La F.C.O. : stage obligatoire à renouveler tous les cinq ans »

Article R3314-10 Tout conducteur mentionné à l'Article R. 3314-1 doit suivre un stage de formation continue obligatoire tous les cinq ans, le premier stage ayant lieu cinq ans après l'obtention de la qualification initiale. Lorsque l'intéressé est salarié, cette formation constitue une formation d'adaptation au sens de l'Article L. 6313-1 du code du travail. » (Code des transports relatifs à la qualification initiale et continue)

Les formations sont cependant distinctes entre les permis des catégories D ou E(D) pour les voyageurs (bus/cars), les permis des catégories C ou E(C) pour le transport de marchandises. Les thématiques enseignées dans la formation continue sont assez analogues à celle de la Formation initiale, en plus synthétiques. Elle commence par un bilan des connaissances qui dure 3h30 et s'étale selon deux axes : les réglementations du transport et le Code de la route, pour une part, et pour une autre part, sur la conduite elle-même (30 minutes).

Le premier thème est de la pratique, composé en 11h, dont 5h20 de conduite et de 40 minutes de commentaires pédagogiques. Le deuxième, troisième et le quatrième thème durent respectivement sur 4h, 7h et 4h chacun. La formation se termine aussi par une évaluation de

3h. Elle est réalisée en face à face pédagogique (salle de classe ou cabine de conduite), en cinq jours consécutifs ou en deux sessions de formation dispensées au cours d'une période de trois mois maximum.

Encadré n° 24 : « Durée de la F.C.O. »

« Art. 3. Cette formation est d'une durée de 35 heures réalisées en face à face pédagogique et en 5 jours consécutifs ou en deux sessions de formation dispensées au cours d'une période de trois mois maximum. La première session de 3 jours consécutifs consacrée au bilan et aux thèmes 1 et 2 et la seconde session de 2 jours également consécutifs consacrée aux thèmes 3 et 4et à l'évaluation des acquis ». […] (Extrait arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs).

4.4 La Formation passerelle conducteur passagers à conducteur poids lourd

Au-delà de la F.I.M.O. et la F.C.O. que je viens d'évoquer, les conducteurs peuvent passer par des formations « passerelles », qui leur permettent de conduire des poids lourds pour les conducteurs voyageurs et inversement pour les routiers de marchandises. Cela est conditionné par l'obtention les permis C1, C1E, C ou CE pour les conducteurs de car et de bus, ou D1, D1E, D ou DE pour les routiers, selon les Articles R3314-7 et R3314-8 du Code des transports, qui correspondent à la qualification initiale et continue des conducteurs poids lourd.

L'admissibilité se fait à partir d'un « Q.C.M. » de 40 questions pour la partie théorique. Le test est réussi à partir de 24 bonnes réponses. A cela, s'ajoute un contrôle continu pour la partie pratique. Cette formation passerelle se déroule aussi sur 35 heures, dans lesquelles nous retrouvons les quatre thèmes de la F.I.M.O. et la F.C.O. Les thèmes 1, 2, 3 et 4 s'étalent respectivement sur 15h30, 5h, 7h et 4h de formation et se concluent par une évaluation de 3h. Dans le cadre de ces formations, il existe bien entendu des financements possibles, à travers Pôle emploi, le Conseil général ou en Conseil régional. La diversité des formations donne un accès à la profession à différents âges. Au niveau qualitatif, on peut aussi le vérifier, au sein de mon effectif, car sociologiquement, la mobilité des routiers trouvent certains fondements qu'il importe ici de comprendre et donc d'analyser sociologiquement.

5. Les trois axes de la mobilité professionnelle chez les routiers

La mobilité peut augmenter la sociabilité professionnelle des routiers dans l'optique de « bien faire » le travail. Elle est attachée aux repères empiriques qu'on ressent parmi ceux de

« carrière ». En contraste, l'accès au permis de conduire super poids lourd constitue une évolution ascensionnelle dans le transport, parmi les chauffeurs *convertis.* Dans un troisième cas, il s'agit davantage de couper avec le passé et d'entrer dans une certaine stabilité financière, suite à une période de chômage, d'un échec professionnel ou d'une ancienne tentative entrepreneuriale, qui justifient une reconversion professionnelle totale. Ce sont des routiers *reconvertis.*

5.1 Les routiers de *carrière*

Les routiers de *carrière,* sont arrivés dans le métier directement dès leur sortie d'école du secondaire, ou après le service militaire, et parfois avec une petite période de latence, pour financer la formation et le permis poids lourds, généralement dans les premières années de leur vie active. Ils sont restés dans le métier. Au vu des chauffeurs que j'ai interviewés, ils sont caractérisés par deux éléments importants : le premier est l'âge, le second est un héritage social d'un père ou d'un oncle au moins issus du transport routier, le troisième et le plus évident, ils n'ont pas changé de métier. Par ailleurs, en l'ayant choisi dès le début de leur carrière professionnelle, cela signifie aussi qu'ils l'ont fait jeune, entre 18 et 25 ans. La largesse de cette tranche se justifie car certains d'entre eux n'ont pas eu directement le permis super poids lourd, mais sont passés par d'autres formations. Gérard, par exemple, a eu un diplôme d'ambulancier avant de devenir routier. Ces acteurs ne sont pas des *reconvertis.* A mon sens, il serait très facile de faire une erreur d'analyse. Autre exemple, Michel se réfère à l'émission « Les routiers sont sympas », sur *R.T.L.,* et en même temps qu'à la « liberté » et à la musique, en tant que chanteur. Il avait animé le relais-restaurant avec des chansons d'Elvis Presley, à la suite de l'*interview,* au bar pendant l'apéritif. De l'extérieur, il ressemblait pour un néophyte à la caricature du chauffeur au blouson cuir noir :

> *« Ce n'est plus Max Meynier et les routiers sont sympas ! Avec tous les camions qu'il y a sur le parking, je serai curieux de les compter dans les restaurants le soir ! [...] Avant, c'est ce qu'on disait sur la route, c'était le plus beau des sales métiers. Il y avait cet esprit de liberté, de partir, de bouger, de connaître d'autres choses, on était les derniers cowboys... [...] C'est vrai qu'avant on allait au boulot, on était content, même si on était plus fatigué. On était heureux dans notre tête, on était moins stressé, il y en a même qui vont au boulot avec la boule au ventre, il y a un souci quelque part ! »* (Michel, 56 ans, routier de zone longue, entretien n° 13).

Les routiers n'évoquent pas systématiquement de tels symboles, quels qu'ils soient. Ces aspects précédents mettent en lumière ce que ne sont pas les routiers de *carrière,* dont leurs

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

référentiels s'attachent plutôt aux situations vécues, aux changements qu'ils ont perçus, et surtout, à remonter loin dans leurs souvenirs de jeunesse, souvent marqués par des luttes sociales et politiques. Leurs discours est à l'imparfait et marque une certaine habitude d'action, plus qu'aux symboles auxquels ils n'attachent pas souvent d'importance. Par exemple, si certains parlent aussi de Max Meynier, ou « Tarzan » – *i.e. :* un des meneurs de la grève de 1992 – ou de tout autre individu ayant marqué le transport routier, c'est une référence temporelle de lutte dont il est question, non de symboles, jusqu'à atteindre un certain dénigrement, non du métier en lui-même, que sa condition sociale. Dans ce contexte, selon Bruno Lefebvre, « la reconversion professionnelle entre 25 et 40 ans est un enjeu fondamental pour ces travailleurs qui presque toujours dénigrent le métier »[103]. Selon l'auteur, le métier était souvent perçu comme provisoire dans la trajectoire professionnelle, notamment parmi les plus jeunes (25-40 ans). En ce sens, il sert de passerelle pour quitter le foyer parental, retarder le moment du mariage, sinon même le projet d'études (Lefebvre, 1987). Aujourd'hui, ça serait plutôt le moyen d'une ascension sociale ou le moyen de rompre avec une situation professionnelle précaire.

5.2 Les routiers *convertis*

Ces routiers sont très proches, d'un point de vue identitaire, à ceux de *carrière.* Ils partagent, en effet, les codes et savoirs, à la différence qu'ils ont conduit par le passé des V.U.L., des poids lourds de moyen tonnage (pas plus de 20 t.). Pour les conducteurs « porteur », le coût de la formation aux permis CE et C1E fait apparaître que réussir le permis C constitue une entrée dans le transport de marchandises plus progressive. Cet effet est accentué pour ceux issus des autres secteurs du transport (ambulance, taxi, V.U.L.). Le service militaire étant réformé, le secteur de la défense ne constitue plus aujourd'hui un vivier de nouveaux routiers issus des transports d'engins ou de diverses activités logistiques des armées. Les *convertis* ont aussi à l'origine les mêmes motivations que leurs confrères de *carrière,* vouloir faire ce métier depuis leur adolescence, ou même être descendant d'un père ou d'un proche routier. Eu égard à cela, ils sont souvent contraints de repasser par le biais de centres de formation pour valider leur permis super poids lourds (CE), voire faire une F.I.M.O. pour ceux ne conduisant que des véhicules légers (V.U.L., ambulance, etc.). Là

[103] Bruno LEFEBVRE, « Etre routier : s'engager, se reconvertir ou s'installer dans le métier », *Annales de Vaucresson,* 1/1987, n°26, 17 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

aussi, la distinction à travers le discours est assez ténue. Leur motivation est financière, d'autant qu'ils passent à un coefficient supérieur propre aux super poids lourds (coefficient. 138 M ou 150 M).

On peut interpréter leur évolution comme un moyen de progresser dans la stratification professionnelle et d'accéder à plus de prestige social en ayant accès aux véhicules « super-lourds » de trente-huit à quarante-quatre tonnes. Cette conversion représente l'enjeu de s'éloigner davantage du foyer et du dépôt, de s'ouvrir à d'autres horizons de travail. Mais la longue zone rend les horaires irréguliers et les destinations sont plus imprévisibles. C'est-à-dire que les longues distances contrastent largement avec les opérations de camionnage, souvent urbaines. D'après Céline Cholez Christo « il existe un nombre très important de tournées de centre-ville effectuées en véhicules légers, les envois auprès des commerçants s'étant considérablement réduits en taille et en poids depuis quelques années »[104].

Pour les anciens chauffeurs-livreurs de moyen tonnage ou de V.U.L., ce sont autant de contraintes en moins et de tensions propres à la circulation urbaine et aux conditions de livraison difficiles. Le partage de cet espace est très circonscrit – centres historiques aux rues étroites et encombrées par les activités commerciales ou de loisir/détente – pose des problèmes d'accès lors des livraisons. C'est cela qui amène, à nouveau, Céline Cholez Christo à préciser que « ces contraintes liées à la morphologie des espaces et à la concentration des activités en centre-ville sont exacerbées par les réglementations émises par les municipalités. Les pouvoirs publics connaissent mal l'activité de livraison et ne soupçonnent pas toujours les conséquences de leurs décisions »[105]. Pour les routiers ayant conduit des camions à tonnage plus élevé, une partie des contraintes sont partagées avec les chauffeurs de V.U.L., mais plus en périphérie des villes ou à proximité des commerces et centre commerciaux. Pour l'un et pour l'autre, ce sont des opérations de ramasse[106] et de livraison qui caractérisent l'essentiel de leur travail. Dans le transport, les termes « messagerie » et « fret express » demeurent les plus employés pour qualifier ces activités.

---

[104] Céline CHOLEZ CRISTO, « La résolution au quotidien des contraintes urbaines par les chauffeurs-livreurs », *Cahiers Scientifiques du transport »,* N° 41/2002, p. 10 (pp. 3-30).
[105] *Ibid.,* p. 11.
[106] Par ramasse, il s'agit de la première étape de la logistique. C'est une opération de prélèvement de la marchandise chez un client ayant une marchandise à transporter, en vue de leur regroupage pour l'opération de transport.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Cette reconversion vers le super lourd est l'opportunité d'échapper à une forme de stress lié aux contraintes de ces métiers, plus réguliers et avec davantage de contraintes physiques de manutentions et un degré d'expositions aux exigences de clients plus variés. Si les livreurs en porteur peuvent remettre entre trente et quarante adresses différentes les colis, cela monte entre soixante à quatre-vingt pour les chauffeurs en V.U.L. (Cholez Cristo, 2002). Par contraste, les routiers de zone longue en effectuent généralement qu'à la fin de leur tournée, alors qu'un de zone moyenne pourra atteindre entre quatre à six livraisons dans la journée et sur des kilométrages plus élevés par rapport à ces mêmes V.U.L.

5.3 Les routiers *reconvertis*

Enfin, les routiers *reconvertis* ont changé de branche professionnelle. Régulièrement, les références à leur ancien métier sont souvent évoquées de façon négative ou en mettant en avant une situation d'échec professionnel. Ces contraintes donnent sens à cette reconversion. Elle n'est en aucun cas aléatoire ou le fruit du hasard. Dans le T.R.M., elle s'explique beaucoup par une ancienne période de chômage, par une expérience professionnelle non satisfaite, en somme, par un contexte social et professionnel difficile ou délétère. Selon Sophie Denave (2006), « une bifurcation professionnelle n'intervient pas à n'importe quel moment d'une trajectoire individuelle. Saisir le moment de cette décision nécessite de repérer tout ce qui a pu modifier les conditions d'existence des acteurs »[107]. Les causes de leur reconversion tient à la fois de la lassitude de leur ancien métier, ou d'une situation de crise (endettement, chômage, perte de son précédent emploi, faillite de son ancienne entreprise, etc.) :

> *« Mon père était chauffeur routier régional, je me suis toujours dit que je roulerai quand j'en aurai marre du métier de boucher, car je voyais que mon salaire ne correspondait pas. C'était pour le salaire, c'est tout. J'aime bien la route, car je suis motard, mais c'était seulement financier. »* (Mathieu, routier de zone longue, 51 ans, entretien n° 14).

> *« Je me suis mis à mon compte, j'étais agriculteur. Pendant 25 ans. Et puis après ce qui m'a fait changer de métier, c'est que l'agriculture avec toutes ces nouvelles normes et la paperasse, bah ça m'a saoulé. C'est ça qui m'a fait m'orienter vers autre chose. Après, j'ai voulu faire un peu d'exploitation, j'ai été ouvrier agricole, et ça me plaisait*

[107] Sophie DENAVE, « Les conditions individuelles et collectives des ruptures professionnelles », *Cahiers internationaux de sociologie* 2006/1 (n° 120), 2006, p. 89 (pp. 85-110).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

pas trop. Et vu que j'avais fait deux ans quand j'étais jeune chauffeur routier, bah j'ai refait une formation » (Albert, routier de zone longue, 51 ans, entretien n° 18).

Je pourrai m'appuyer sur la situation vécue par Belina (entretien n° 36), qui partage de nombreux points commun avec Mathieu (entretien n° 14). Elle était fleuriste à son compte, son affaire ne fonctionnait pas autant qu'elle le voulait. Puis, elle a dû se salarier dans une usine comme ouvrière de production afin de subvenir à ses besoins familiaux après la fermeture de son magasin. Sa reconversion professionnelle a été une forme de « renaissance » – bien qu'elle ait rencontré aussi d'autres problèmes dans le transport – en même temps que c'était une motivation d'adolescente, sans qu'elle n'ait pu être satisfaite. La situation difficile qu'elle a vécue a été un élément déclencheur qui pouvait motiver une reconversion professionnelle (Denave, 2006). Celle d'Albert (entretien n° 18) est récente au moment de l'*interview,* à six mois de carrière dans le transport routier de marchandises. Il avait déjà son permis qu'il avait passé à 19 ans et a dû effectuer une mise à jour. Roumiana Nichonova (2008) illustre très bien le sens de leur réorientation professionnelle : « le changement professionnel peut correspondre à la résurgence d'un désir professionnel enfoui depuis plusieurs années […]. Pour se concrétiser, ce désir doit rencontrer des circonstances particulières. Sinon, il restera à l'état de rêve plus ou moins vivace selon les moments »[108].

Globalement, les conversions et reconversions sont plutôt volontaires, axées autour d'une motivation propre à l'acteur. Cela pourrait être le cas, par exemple, d'un sans emploi qui se voit contraint d'accepter une formation qu'il n'aurait pas choisie. Au-delà de la satisfaction professionnelle, la reconversion est pensée aussi en tant que nouvelle opportunité à saisir. « Le changement du contexte et de l'ordre socio-économique de manière globale et la reconversion professionnelle en particulier sont pensés et vécus, […] essentiellement en tant qu'un élargissement bénéfique du champ des possibles et des opportunités à saisir »[109].

Adolescente, Belina fut confrontée à la résistance de ses parents. D'évidence, c'était une jeune fille, le métier de chauffeur ayant une connotation amplement masculine. *« Mes parents, je les connais, puisque c'est un métier que j'ai demandé depuis que j'étais jeune, et ils n'avaient jamais voulu, et ils s'aperçoivent que je suis bien dans ma tête, ils me suivent quoi*

[108] *Cf.* Sophie DENAVE, « Les conditions individuelles et collectives des ruptures professionnelles », *op. cit.,* p. 103.
[109] *Cf.* Roumiana MICHONOVA, « Stratégies de reconversions professionnelles et modalités d'adaptation aux changements socio-économiques. Le cas de la Bulgarie », *Autrepart* 2008/4 (n° 48), p. 136 (pp. 129-140).

! » Si on peut poser les résistances sociales, selon l'hypothèse du genre, on retrouve aussi ce type de situation avec John (entretien n° 9) aujourd'hui formateur chez un transporteur international, qui a dû faire face aux résistances de ses parents, cette fois-ci avec l'image sociale négative du transport routier de marchandises. *« Mes parents voulaient que j'aille à l'école, moi je ne voulais plus y aller. En 3e, mon directeur voulait convoquer mes parents comme quoi il ne fallait pas me laisser arrêter l'école ».* S'il existe actuellement, comme nous l'avons vu, à la fois des lycées et des centres de formation qui assurent la professionnalisation des métiers du transport, aussi bien pour les adolescents que pour les adultes, cela était moins vrai il y a 38 ans, date où il a commencé à travailler comme pâtissier, à la suite de son C.A.P. Or, la mauvaise image du transport a souvent contraint les jeunes générations à effectuer d'autres formations qui ne sont pas plus « qualifiantes. » La motivation est souvent accompagnée par un « imaginaire de la liberté ».

Enfin, de ce que nous avons pu voir jusqu'à présent, il y a trois principaux éléments de tension dans le transport routier de marchandises. Le premier est celui du risque de pénurie des routiers en raison de leur moyenne d'âge avancée. Plus encore, la conduite des camions demeure très masculinisée sans que les femmes n'aient de part croissante dans le T.R.M., alors qu'elles sont plus nombreuses dans le T.R.V. et dans le T.V.S. En deuxième temps, on peut remarquer que malgré sa domination sur les autres modes, le T.R.M. est très dépendant de la situation économique générale, d'une part, mais aussi en concurrence avec d'autres pays de l'Union européenne au sein de l'Hexagone, d'autre part. Cela oblige alors les transporteurs à optimiser leur flux. La formation est à ce titre alors importante. On perçoit d'ailleurs que le renouvellement du personnel passe aussi par les formations courtes, c'est-à-dire hors cursus scolaire habituel (lycée), par l'intermédiaire de la F.I.M.O., et qu'elle est majoritaire comparativement à la formation longue. Le dernier point de tension se situe dans la nécessité d'obtenir un niveau de revenu suffisamment élevé pour palier aux contraintes et dépenses familiales alors que les entreprises tendent à réduire leur coûts sociaux.

Toutefois, personne ne peut prédire ce que le transport sera demain, de même, comprendre ce qu'il est devenu aujourd'hui s'inscrit avant tout dans un schème historique. Alors que le chemin de fer était encore dominant à l'avant-guerre et depuis la seconde moitié du XIXe siècle, il fut largement dépassé par le transport routier. Ce déséquilibre ne s'est pas

effectué sans y avoir tenté des luttes politiques en vue de maintenir sa suprématie. Les tentatives de contrôle étaient fortes entre la route et le rail. L'individualisation des modes de transport ont modifié les règles du jeu où s'adjoint la rationalisation de la marchandise afin d'en obtenir durablement l'hégémonie. Ce monopole devient maintenant très éphémère, car si la libéralisation a créé une période instable au cours des années 1985-1995 ; les accords signés depuis assurant une régulation des rapports de concurrence sont rudement mis en cause, que la normalisation des temps de conduite pour les chauffeurs ne suffit plus face aux enjeux européens.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

PARTIE 2. L'ORGANISATION ENDOGENE ET EXOGENE A LA COMPLEXITE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 3. L'organisation multimodale en France au début du XXe siècle à l'ouverture européenne : l'épreuve du contingentement routier au fondement de l'esprit de lutte et de la résistance au travail

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 3. L'organisation multimodale en France au début du XXe siècle à l'ouverture européenne : l'épreuve du contingentement routier au fondement de l'esprit de lutte et de la résistance au travail

J'appuie mon choix sur la thématique de l'intermodalité du transport – fluvial, ferroviaire, routier – d'après deux principes. Le premier argument consiste à penser que les enjeux politiques étaient importants entre le transport ferroviaire bien installé et le transport routier naissant, dès les années trente. C'est par l'héritage de la coordination du transport de 1934, ainsi qu'aux intérêts économiques de services publics qui ont contribué à réguler le nombre de transporteurs sur le territoire français. Ils ne sont pas encore tout à fait coordonnés pour faire face à l'influence de la toute-puissance politique du monde ferroviaire. Ils devront donc s'organiser afin de constituer un contre-pouvoir politique s'ils veulent résister. Ce retentissement fait ricochet jusqu'aux chauffeurs, puisqu'ils sont largement marqués par ce besoin de lutte sociale. C'est toute une rhétorique de la résistance qui naît chez eux, en même temps que celle de la dureté du travail, aux épreuves physiques vis-à-vis des aléas climatiques et mécaniques. Leur lutte est à interpréter selon deux sens : politique et physique.

En second, la libéralisation du transport pendant des décennies 1970 et 1980 concourt à une période transitoire dans laquelle se croisent à la fois la rusticité historique du métier et la modernité organisationnelle de la logistique. Mais, face à une concurrence dérégulée, c'est sur la condition physique du chauffeur que repose encore la compétitivité des transporteurs, dans un système liberticide. A partir de la seconde moitié des années 1990, l'objectif va consister à établir un accord de branche qui permettra de réguler et de pacifier les rapports de concurrence. Le contrat de progrès (1994) répondra à cette problématique et instituera un mode de régulation sociale endogène au T.R.M. Ce mode de régulation est l'opportunité d'instaurer un nouveau rapport social au travail qui tranche avec l'engagement politique et physique des routiers au sein de leur travail, où l'optimisation et la synchronisation sont les maîtres-mots de la logistique. L'optimisation logistique permet de comprendre comment le transport poids lourd a constitué une domination sur les autres modes (fluvial et ferroviaire), mais qui se traduit aussi par une mise en discipline des routiers.

1. De l'inter modalité à la domination ferroviaire

1.1 Les acteurs du transport routier à l'échéance des années trente : *personæ non gratæ ?*

Le développement du T.R.M. est lié à la fois à la motorisation, aux pneumatiques et à la concurrence au début du XXe siècle avec le ferroviaire. Les premiers « véhicules lourds » sont apparus peu avant la Grande guerre, à l'image du Purrey « Type B » en 1909, suivi du Berliet « Type M », en 1910. A l'issue de la Première guerre, le transport par camion a largement fait ses preuves. Suite au Traité de Versailles du 18 juin 1919, l'armée française chercha à vendre une partie de son matériel roulant. Patrick Hamelin (1999) précise justement que « la reconversion du matériel militaire (camions Liberty venus des États-Unis), la démobilisation d'une main-d'œuvre formée à la mécanique et à la conduite au cours des opérations militaires permettaient la croissance de l'industrie des transports routiers »[110]. C'est à partir des années vingt que les premiers transporteurs tels qu'on les connaît aujourd'hui sont apparus. Les entreprises étaient souvent tenues par d'anciens agriculteurs ou soldats qui avaient en point commun une familiarité avec ce matériel. Dans ce contexte, Patrick Hamelin (1989) ajoute que « dans le même temps, n'importe quel négociant, agriculteur ou industriel, intéressé par la mécanique, a pu, en s'équipant d'un camion, augmenter ses capacités propres d'échanges et proposer à ses collègues de transporter leurs produits »[111].

On peut considérer l'origine du T.R.M. français selon deux grandes cultures professionnelles : celle de l'agriculture et celle de l'armée. Elles partagent toutes les deux une accoutumance aux saisons, aux contraintes climatiques, à la ruralité, et à la mécanique lourde. La rudesse de la nature et des contraintes mécaniques demeuraient au fondement social de la résistance au travail des routiers. Ce fut une nouvelle identité sociale qui apparaissait. A nouveau, Patrick Hamelin (1985) rappelait que « de multiples raisons autorisent le rapprochement entre l'Agriculture et le Transport Routier. L'histoire des populations montre quelques points de convergence : les laboureurs d'autrefois ne sillonnaient-ils pas le territoire avec leurs charrois, transformés en routiers dès qu'ils étaient

[110] Patrick HAMELIN, « La durée de travail des conducteurs. Aspects sociaux du transport routier », *Conférence européenne des ministres des transports, C.E.M.T.,* 1999, p. 73 (188 p.).
[111] Patrick HAMELIN, « Le monde des routiers, histoire et images d'un *groupe professionnel* composite », *Centre de recherche sur la Culture Technique,* n° 19, 1989, p. 252 (pp. 250-259).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

libérés des travaux de la terre »[112] ! Puis, on peut s'appuyer sur le flanc militaire à la nécessité des ravitaillements des soldats (*i.e. :* en produits alimentaires, en médicaments, en armes, aux exfiltrations de ses blessés, etc.). En effet, les mouvements des flux et des manœuvres laissaient entrevoir un parallèle saisissant avec le juste-à-temps pratiqué aujourd'hui dans le transport de marchandises. Les routiers étaient exposés au gré du climat, des ravitaillements de marchandises, des limites mécaniques de leur matériel et du travail lui-même, dont le temps se comptait peu. Dans tous les cas, les contraintes physiques étaient importantes. En réponse, c'était la satisfaction de liberté, l'esprit d'aventure, de découverte, qui affermissaient déjà une distinction sociale (Bourdieu, 1979) au reste de la classe ouvrière. En dépit de leur héritage social, les chauffeurs apparaissaient comme une catégorie à part. Rapidement, ils furent considérés par l'élite politique comme des déviants, comme le montre Guillaume Courty (2011). « Cette construction identitaire, sans faire table rase du passé, se développe à partir des années 1930 avec la vision ethnocentrique des élites qui inventent ce rôle néfaste des transporteurs et chauffeurs : ils polluent, usent les infrastructures, fraudent ou sont responsables de l'insécurité routière »[113].

La C.G.T. ne s'intéressait pas à eux, les routiers ne bénéficiaient pas d'avocat dédiés pour les défendre lors des accidents ou bénéficier de congés plus longs négociés pour vivre avec leur famille, même si un décret du 15 août 1930, puis du 21 juin 1936 établiront des durées de travail dans les entreprises du transport par terre[114] (Carré et Desfontaines, 2017). En dépit des nombreuses revendications sociales, Claude Debons et Joël Le Coq (1997) rapportent la nature de l'absence syndicale. Selon eux, « la faiblesse relative des autres fédérations confédérés de transports, C.G.T., C.F.T.C., puis C.F.D.T., F.O. tiendra longtemps au fait qu'elles recouvrent diverses professions, dont les personnels du transport public de voyageurs régis par les statuts (R.A.T.P.) ou des conventions particulières où la forte syndicalisation détourne militants et permanent du monde routier »[115]. Les chauffeurs

---

[112] Patrick HAMELIN, « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises », *in Économie rurale,* n°170, nov.-déc. 1985, p. 3 (pp. 3-6).
[113] Guillaume COURTY*,* « Mobilité professionnelle et identité : trois logiques de la construction de la stéréotypée des routiers », *in : Se placer pour se situer. Place en jeu, enjeux de classes,* Rennes : Éd. PUR, 2011, p. 107 (pp. 107-123).
[114] Stéphane CARRE et Hélène DESFONTAINTES, « De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs. Mesure et norme temporelle du travail des chauffeurs routiers en France », *Éd. Juridiques associées | « Droit et société »,* 2017/1 N° 95.
[115] Claude DEBONS et Joël LE COQ (sous la dir. de), *Routiers, les raisons de la colère,* Paris : Les Éditions de l'Atelier/Éditions Ouvrières, 1997, p. 164 (273 p.).

s'étaient en même temps assimilés aux autres utilisateurs de la route dans des conditions inconfortables. Le corps était malmené par les secousses de la route et par l'inefficacité des suspensions. Les roues étaient dans un premier temps enrobées d'une bande de caoutchouc au lieu de pneumatiques. Les contraintes sont déjà écrasantes, parfois au risque de leur vie :

> « Mais tous aiment profondément leur métier, leur bahut, leurs entreprises mêmes, dont ils sont parfois fiers, comme si elles leur appartenaient. Et ils vont sous des soleils écrasants, sous des trombes d'eau, traversant des nappes de brouillard ou des tourmentes de neige, malgré le verglas, les embûches de la route, les dangers de toute sorte et souvent la mort contre un platane ou dans un ravin »[116] (François de Saulieu, 1985).

Les tassements de vertèbres et d'autres blessures corporelles étaient habituels. La route était à double titre un véritable lieu de combat, de par les différents usages sociaux que par la nature de son infrastructure et les aléas du climat :

> « Le camion ça use… On finit par avoir la colonne vertébrale en compote, les yeux qui piquent après de longues heures à débander, et le bruit qui rend sourd. Je ne sais pas comment nous serons dans cinquante ans, mais pas frais sans aucun doute et maintenant en plus, avec le carburant de mauvaise qualité, regardez mes mains. Ils appellent ça le cancer du gazole »[117] (Extrait d'un routier interviewé par François de Saulieu, 1935).

Cette combativité était constitutive de leur identité sociale. Patrick Hamelin (1989) précisait déjà que « ces héros de l'aventure moderne ont eu pour points communs, de transformer les rapports à l'espace et au temps, de braver la nuit et les éléments, de maîtriser la puissance des machines, d'être confrontés à leurs dangers, de connaître les limites de la fatigue, celle du courage physique et moral, de se mouvoir dans des mondes lointains, enchanteurs ou inquiétants, de porter au quotidien quelques attributs des rêves collectifs d'aventure engendrés par le développement des techniques modernes »[118]. Ils étaient la synthèse de l'engagement militaire et la hardiesse d'un agriculteur : des travailleurs mobiles. Les chauffeurs cherchaient leur propre identité sociale, ils étaient menés par des idéaux qui les stimulaient à prouver leur valeur et leur place dans la société. Cette identité se renforça, paradoxalement, par l'élite, qui ne voyait en eux un danger publique. En revanche, ces

[116] François de SAULIEU, *Le travail et la peine des hommes,* Paris : Éd. S.E.J.T., 1985, p. 33 (237 p.).
[117] *Ibid.,* p. 37.
[118] Patrick HAMELIN, « Le monde des routiers, histoire et images d'un *groupe professionnel* composite », *op. cit.,* p. 250.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

qualités étaient mises à rude épreuve. Dès années trente à aujourd'hui, comme le démontre à nouveau Guillaume Courty (2011), « du fait de la précarité qui prévaut dans ce secteur […] et de la rareté des diplômes, ces individus n'ont pas le temps d'apporter de démentis ni de tenter d'effacer ou de cacher les marques les plus grossières. Même s'ils en avaient le temps, ils mobiliseraient difficilement les ressources intellectuelles et politiques efficientes »[119]. La mauvaise image publique et sa faible régulation sociale représentent les deux principaux écueils de cette industrie, au lendemain de la crise économique, pour justifier un contrôle social par un décret publié en 1934, face au transport ferroviaire, alors en pleine crise.

1.2 La rivalité intermodale

En plongeant un peu plus loin dans l'histoire, la menace que constituait l'expansion économique du T.R.M laissait entrevoir un goût de revanche. Bien que les statistiques (*cf.* tableau n° 1, ci-dessous) montrent effectivement une domination avant l'arrivée du chemin de fer, le transport par route n'avait rien de comparable à ce qu'il était devenu grâce à la motorisation et aux poids lourds. Même si le ferroviaire dominait toujours le transport à l'entre deux guerre – depuis près de 80 ans – le train eut plus de difficultés à s'affirmer par la suite. De plus, contrairement au Royaume-Uni où le chemin de fer était développé au même moment par des fonds privés, en France, ce fut un partenariat privé-public qui était institué dans le financement et l'exploitation des lignes (Neiertz, 1999).

L'intermodalité commençait entre le rail et la route dans la douleur. De surcroît, une part de son endettement provenait d'une offre excédentaire. De son côté, le T.R.M. était encore peu structuré et coordonné. Il devait, quant à lui, faire face aux nombreuses faillites de petites entreprises. Les explications se fondaient par un manque de régulation et de coordinations territoriales, afin d'assainir les rapports de concurrence.

[119] Guillaume COURTY, *Mobilité professionnelle et identité : trois logiques de la construction de la stéréotypée des routiers, op. cit.,* p. 115.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Tableau n° 8 : Répartition modale du trafic kilométrique de marchandises de 1841 à 1934

	Rail	Voies d'eau	Route
1841-1844	2 %	31 %	67 %
1845-1854	10 %	36 %	54 %
1855-1864	38 %	27 %	35 %
1865-1874	57 %	19 %	24 %
1875-1884	68 %	14 %	18 %
1885-1894	66 %	19 %	15 %
1895-1904	68 %	20 %	12 %
1905-1913	72 %	18 %	10 %
1921-1924	78 %	12 %	10 %
1925-1934	72 %	13 %	15 %

Source : Nicolas NEIERTZ, *La Coordination des transports en France,* p. 30

Dans ce cadre, Nicolas Neiertz (1999) précise en effet que « faute de réglementation, le trafic automobile et en particulier l'activité des entreprises de transports routiers échappent à toute statistique précise et complète. […] C'est l'époque pionnière des courses d'autocars, partant du même lieu à la même heure pour la même destination »[120].

> « La multiplication des faillites au début de la crise économique amorce un mouvement de concentration financière et d'organisation professionnelle des entreprises routières. Il se produit 195 faillites d'entreprises de transports routiers en 1930, 342 en 1932 et le nombre d'entreprises passe de 12 500 à 12 000 de juin 1934 à juin 1935, selon le directeur des Chemins de fer de l'État, Raoul Dautry »[121] (Nicolas Neiertz, 1999).

En plus d'être concurrent au ferroviaire, le transport routier était totalement dérégulé. Malgré les apparences, la dimension artisanale qu'il laissait entrevoir ne devait pas cacher une autre réalité. A l'image du début du ferroviaire, de puissantes compagnies (*i.e. :* banques, industries du pétrole et automobiles) furent présentes en tant que réseau d'influence. Selon Maurice Wolkowitsch (1954), « l'influence des banques et des compagnies distributrices de pétrole apparaissent nettement lorsqu'on examine la composition des conseils d'administration de bien des entreprises routières »[122]. Par contraste, les arguments des réseaux ferroviaires

[120] Nicolas NEIERTZ, *La coordination des transports en France : De 1918 à nos jours,* Éd. Institut de la gestion publique et du développement économique, pp. 38-39, 1999 (716 p.).
[121] *Ibid.,* p. 40.
[122] Maurice WOLKOWITSCH, « Les transports routiers en France », *Annales de Géographie, T. 63,* n° 336, 1954, p. 101 (pp. 99-112).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

trouvaient leurs justifications dans une baisse du nombre de voyageurs transportés, entre la deuxième moitié des années vingt et la première moitié des années trente. Selon Nicolas Neiertz, « le trafic kilométrique ferroviaire de voyageurs passe de 29,8 milliards de voyageurs-kilomètres en 1925 à 29,2 en 1930 et 25 en 1934. Le trafic kilométrique ferroviaire de marchandises passe de 40,9 milliards de tonnes-kilomètres en 1925 à 43 en 1930, 38 en 1931 et 32 en 1934. La crise des chemins de fer qui commence en 1930 n'est pas liée à la seule conjoncture économique, elle a des origines structurelles qui sont les différentes concurrences intermodales apparues dans les années 1920, en particulier celle des transports automobiles »[123].

Ce fut justement dans le but de réguler les transports de passagers et de marchandises par route, que le ministère des Travaux publics sur la coordination des transports imposa des licences d'exploitation, qui permettaient d'affréter de la marchandise par ce mode. La régulation des transporteurs était tout autant nécessaire, afin leur donner davantage de cohérence en utilité publique.

1.3 Les décrets-lois de coordination du transport terrestre en France

1.31 Le décret de coordination des transports du 19 avril 1934

Cette loi devait établir une entente entre le mode ferroviaire et le mode routier en négociant au niveau de chaque Conseil général départemental les conditions de contingentement. Elles s'articulaient autour d'une limitation du nombre de poids lourds, par de nouvelles taxes de zone longue et une spécialisation des transporteurs. Ces contraintes devaient maintenir la domination ferroviaire. Cependant, une refonte partielle de son propre réseau était impérative. Sous cet angle, la première nécessité du ferroviaire était de se libérer de lignes non rentables au profit du fret routier. La seconde fut exécutée conformément à la loi de 1933 et dans la cohérence de la convention du 28 juin 1921, par rapport à l'ajustement de sa tarification[124] (Caron, 2005). La troisième raison fut de se désendetter en affrétant davantage de marchandises. Cette convention devait créer un fond commun entre les réseaux ferroviaires et l'État français, afin de combler les lignes déficitaires (Neiertz, 1999). L'une des

[123] *Cf. :* Nicolas NEIERTZ, *La coordination des transports en France : De 1918 à nos jours, op. cit.,* p. 46.
[124] François CARON, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France : 1823-1937,* Genève : Éd. Droz, 2005, p. 396 (411 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

premières idées du transport ferroviaire fut alors de refondre son service, globalement autour du maintien des grandes lignes. Les destinations non rentables pouvaient être cédées aux transporteurs routiers. Dès 1932, un comité d'étude issu des deux modes est nommé à cet usage. A l'issue de ces prescriptions, l'équité intermodale pouvait être questionnée. Dans cette optique, Jean-Michel Spill (1973) déclarait que « depuis 1934, les transports routiers vivent sous un régime de coordination autoritaire, tendant à les confiner dans un rôle purement local de ramassage et de distribution afin de sauvegarder les intérêts du chemin de fer »[125]. La structure juridique de ce décret fut rédigée par Albert Lebrun. Il était composé de treize articles appuyés par la nécessaire organisation des transports, dont l'objectif n'était pas moins de diminuer la charge de l'État (Art. 1). Son ambition fondamentale était portée par la négociation au sein d'une équipe d'experts (Art. 2), dont le comité de coordination fut composé de cinq membres. Le premier était désigné par le comité de direction des grands réseaux des chemins de fer, le second par les organisations professionnelles des chemins de fer, le troisième le fut par les organisations professionnelles des transporteurs par route sous contrat avec l'État. Enfin, deux autres furent aussi nommées ; les organisations professionnelles des transporteurs par route qui ne bénéficiaient pas de contrat avec l'État, les départements ou les communes. Par la suite, un arbitre fut désigné par ces cinq experts à l'unanimité. Il fut présent à titre de conciliateur. Son but fut de soumettre au ministre des Travaux publics des propositions de création, de changement, ou de suppression de modes de transport en cas de non entente entre ces cinq experts (Art. 3), élus pour une période de trois ans, renouvelable.

Ce fut bel et bien à partir de ces deux précédents Articles 3 et 4 (*cf.* encadré n° 25), que s'appuyait le contingentement du transport routier (Art. 5). On découvre aussi dans l'Article 4 sa principale fonction : il conditionnait les horaires et les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de l'égalité de traitement entre les usagers. Sa cohérence fut d'autant plus étonnante que jamais cette loi n'a inclus de représentants d'usagers parmi ce comité de coordination.

En des termes plus synthétiques, aucun transport routier ne pouvait être créé sans l'avis du comité de coordination ou de l'arbitre, ni sans l'aval du ministre des Travaux publics.

[125] Jean-Michel SPILL, « Les méthodes de recherche pour l'étude du trafic routier de marchandises : l'exemple de la Bretagne », *Bulletin de l'Association de géographes français,* n°408-409, 50e année, mai-juin 1973, p. 570 (pp. 569-584).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Aucune modification ne pouvait non plus s'effectuer entre-temps. Les transporteurs publics ne travaillant pas dans un service public devront faire l'objet d'une « déclaration d'exploitation », telle que le fixait la loi.

Encadré n° 25 : « Article 3, lois-décret de coordination, avril 1934 »

« Article 3 – Le comité de coordination recherchera des ententes départementales et régionales, entre tous les transporteurs intéressés, pour l'organisation des transports publics de voyageurs et de marchandises, par fer et par route, y compris les transports à grande distance.

A défaut d'entente, l'arbitre soumettra au ministre des travaux publics des propositions pour le maintien ou les modifications des services existants, ou la suppression de certains d'entre eux dans un délai fixé spécialement dans chaque cas, et la création de services nouveaux.

Les ententes ou les propositions deviendront exécutoires après l'approbation, par arrêté, du ministre des travaux publics.

La composition et les attributions du comité de coordination pourront être étendues ou modifiées par un décret en Conseil d'État.

Article 4 – Les arrêtés ministériels sanctionnant les ententes ou les propositions de l'arbitre fixeront les conditions auxquelles devront satisfaire les transports routiers sur les relations prévues pour ces transports.

Ces conditions devront porter, notamment, sur les horaires et les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de respecter l'égalité de traitement entre les usagers, l'acceptation des transports postaux. Les arrêtés fixeront en outre, la durée de validité des accords ou propositions sanctionnés ». (Journal officiel, Lois et décrets, 1934-4, avril, Bibliothèque universitaire de Rennes, 175.002).

Les modalités du transport pour « compte propre »[126] et pour « compte d'autrui » sont aujourd'hui héritières de cette loi, comme le rappelle à ce titre, Patrick Hamelin (1999). « Les licences de transports donnaient le droit d'exploiter un camion d'un tonnage donné en transport public, c'est-à-dire de réaliser les transports pour des clients. Cette règle instituait ainsi juridiquement la distinction entre deux formes d'usage des véhicules routiers : les "transports privés" ou pour "compte propre" »[127]. Cependant, la seule exception au contingentement restait les transports occasionnels de voyageurs, c'est-à-dire, « les services spéciaux destinés à faire face à des besoins qui ne se renouvellent pas régulièrement » (*cf.* encadré n° 26, Art. 7). Les sanctions en cas de non-respect de la présente coordination pouvait s'étendre d'une contravention par infraction constatée allant de « 16 Frs à 200 Frs, jusqu'à la rétention des véhicules contrevenants, sur une période d'un mois à un an » (Art. 10) en cas de récidive.

[126] Par compte propre (aussi appelé transport privé), le transport est une activité secondaire d'une entreprise, elle achemine par elle-même son fret. Par compte d'autrui (ou transport public), il s'agit d'une entreprise de transport routier dont c'est l'activité principale, qui opère donc dans un rapport de sous-traitance. Les routiers qui y sont issus dépendent de la convention collective du transport, ce qui n'est pas le cas de ceux du compte propre, selon le secteur d'activité de leur entreprise. En revanche, tous sont soumis aux mêmes règles du temps de service (CE n° 561/2006), exclusions réglementaires mises à part.

[127] Patrick HAMELIN, « La durée de travail des conducteurs. Aspects sociaux du transport routier », 1999, *op. cit.,* p. 73.

Encadré n° 26 : « Article 7, Décret de coordination, avril 1934 »

« Article 7 – est considéré comme transport public, pour l'application du présent décret, tout service offert au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs ou de marchandises ». (Journal officiel, 1934-4, Lois et décrets, Avril, Bibliothèque universitaire de Rennes, 175.002).

En 1934 fut aussi publié un premier article sur ce qui deviendra une institution journalistique auprès du secteur du transport par route, le magazine *Les routiers*, sous la direction de François de Saulieu. Il créa par la suite les relais, à partir d'un réseau de restaurants situés en bord de route. Ces établissements permirent aux chauffeurs d'effectuer des haltes pour se restaurer. Toutefois, la loi de coordination de 1934 fut remise en question à partir de 1936, car elle fit l'objet de controverses par les transporteurs et elle était économiquement contre-productive en bloquant le développement de son activité. En parallèle à Jean-Michel Spill, l'analyse de Maurice Wolkowitsch (1954) ne faisait pas d'ambiguïté : le décret/loi de coordination du transport de 1934 fut « un non-sens économique »[128]. Qu'importe, le contingentement des camions fut maintenu. C'était à l'avant-guerre (1936-1939) une situation politique et économique inextricable qui s'instaurait entre les transporteurs et leurs confrères du ferroviaire, qui devaient faire face à un endettement important. A la suite de cela, le 31 août 1937, un décret-loi instituait à la fois un Conseil supérieur des transports et la Société nationale des chemins de fer (S.N.C.F.).

Le décret-loi de coordination de 1937 tenta d'aller plus loin dans la démarche du contingentement. Il fallait privilégier les zones longues pour le rail et effacer toute concurrence routière. En 1938, seul le camionnage fut décontingenté :

> « Le contingentement a été très rapidement supprimé pour le camionnage et remplacé dès 1938 par une simple formalité d'inscription. Cette activité n'a en effet jamais menacé celle du rail et le contingent n'avait donc pas de raison d'être. Il a par contre été maintenu pour tous les transports qui sortent de cette zone »[129] (Darrot, 1972).

En 1939, le bilan de ces dernières années d'exploitation et de comptabilité ferroviaire n'a pas eu les effets escomptés. Alors que le principal espoir était de redonner au ferroviaire de la marchandise et attirer des passagers, le mouvement de contingentement ne fut pas efficace pour faire face à cette crise. En outre, ce fut tout un pan de l'économie naissante qui fut freinée. Le secteur de l'industrie automobile se développait à grande vitesse aux États-

[128] Maurice WOLKOWITSCH, « Les transports routiers en France », *op. cit,* p. 111.
[129] Pierre DARROT, « La concurrence dans les transports routiers de marchandises (première partie) », *Economie et statistique,* n°40, Décembre 1972, p. 10 (pp. 3-14).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Unis, dont la Ford T et les modèles dérivés fabriqués entre 1908 et 1927. Toutefois, la période de l'après-guerre fut propice à une redistribution des modes de transport. Les proportions transportées de marchandises s'inversaient à la faveur du T.R.M., à la croissance du marché économique de cette période : les Trente glorieuses.

1.32 Le Décret de coordination de 1949

Une mise à jour des lois de contingentement fut nécessaire pour subvenir aux besoins de reconstruction à la suite de la Seconde Guerre mondiale. Pour la société, le transport ne pouvait faire fi des nouveaux symboles et des nouveaux modes de vie. Il requérait un système qui fut à la fois flexible et sur mesure. Seul le T.R.M. pouvait répondre à ces exigences. Plus que l'Allemagne ou les États-Unis, la France a vécu de profondes transformations sociétales[130]. Sur bien des aspects, la place du milieu technique[131] pour reprendre l'expression de Georges Friedmann (1971), tant sur la sphère productive que des loisirs, ont eu pour conséquence d'amples « transformation les conditions d'existence de l'homme »[132]. Car, en parallèle à la technique, la mobilité croissante des individus et des marchandises avait son importance. En 1949 fut publié un autre décret de coordination des transports. Celui-ci fut beaucoup plus complexe que le décret de 1934, dans la mesure où les acteurs du transport se sont structurés. Leur influence n'a fait qu'augmenter avec le temps, alors que celle des chemins de fer a perdu sur le terrain des négociations. Si le Décret de coordination du transport de 1934 ne faisait que treize Articles, la coordination de 1949 était découpée en trois Titres et constituée de cinquante-trois Articles beaucoup plus spécifiques par rapport à chaque type de transport : le premier titre concernait le « transport de voyageurs » découpé en quatre Chapitres. Le second, le « transport de marchandises », scindé en six Chapitres, et enfin « les dispositions communes aux transports de voyageurs et aux transports de marchandises ».

---

[130] Kristin Ross montre les mutations qui ont lieu en France à l'après-guerre, et ce de façon rapide. Elle s'intéresse aux symboles de la consommation, qui pourraient se traduire sous une forme de nouveau colonialisme. Kristin ROSS, *Laver plus blanc, rouler toujours plus vite, modernisation de la France et décolonisation,* Paris : Éd. Flammarion, 2006, 295 p.

[131] Le sens de *milieu technique* est à comprendre selon G. Friedmann (1971) par une assistance mécanique motorisée par le biais d'un moyen énergétique transformé à cet usage ; c'est-à-dire par le charbon, les hydrocarbures, ou l'atome. C'est ce qui l'oppose au *milieu naturel,* certes lui aussi mécanisé, mais par le biais d'une force naturelle, qu'elle soit hydraulique, éolienne, ou qu'elle soit une force musculaire animale ou humaine.

[132] Georges FRIEDMANN, *7 études sur l'homme et la technique, le pourquoi et le pour quoi de notre civilisation technicienne,* Paris : Éd. Denoël/Gonthier, 1971, p. 12 (214 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Contrairement à celle de 1934, les usagers et les territoires concernés (départements, villes) ont été inclus dans les négociations.

Les deux types de transports (public et privé) étaient concernés par ce texte, tels que les Articles 22 et 23 le mentionnaient. L'Article 23 précisait aussi les exclusions à la coordination : le transport agricole de petite envergure sur de petites distances, de l'aide d'un agriculteur pour un autre, ou les transports des travaux publics, et le compte propre. Les restructurations des infrastructures ferroviaires perduraient dans l'héritage de la coordination de 1934. Cette thématique concernait tout le chapitre 2 de cette loi (coordination de 1949). Elle permettait le remplacement du mode ferroviaire par les transports routiers. En effet, Nicolas Neiertz déclarait que « la S.N.C.F., comme la loi du 5 juillet 1949 et le décret du 14 novembre suivant l'y ont invitée, a proposé la fermeture totale de 1 101 km et la fermeture partielle de 207 km de ses lignes. De 1950 à 1953, 496 km sont fermés. En 1954, la direction générale des Chemins de fer et des Transports propose un programme portant sur 3.000 km de fermetures totales et 2.000 km de fermetures partielles, étalées sur six ans de 1955 à 1960. Les fermetures totales effectivement réalisées pendant cette période portent sur 885 km, l'ensemble des fermetures partielles prévues est différé »[133]. Si la S.N.C.F.voulait réduire ses dépenses, elle n'avait pas d'autres opportunités que de supprimer certaines de ses lignes. Le chapitre III définit par contre le type de transport : camionnage, sur des distances courtes au sein d'une ville ou sa périphérie, la zone courte, dans un rayon de 100 à 150 km, et enfin la zone longue, qui recouvre l'Hexagone.

Jean-Michel Spill (1973) rappelle que, « selon la réglementation actuelle, nettement assouplie depuis les décrets de 1949 et de 1963, les entreprises sont inscrites sur un registre tenu par le Comité Technique Départemental des Transports[134]. Chacune d'entre elle doit être titulaire de licences fixant une zone d'activité et s'appliquant aux véhicules d'une classe de capacité donnée. Pour le camionnage, chaque ville définissait sa zone, dans un rayon ne dépassant pas les 40 km (Art. 29). Par ailleurs, chaque transporteur et ses véhicules devaient être inscrits dans un « registre des transporteurs publics » tenu par « les comités techniques départementaux sous le contrôle du ministre des Travaux publics, des transports et du

[133] Nicolas NEIERTZ, *La coordination des transports en France : De 1918 à nos jours, op. cit.,* p. 297.
[134] « Composé de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, des conseillers généraux ainsi que des représentants des entreprises routières et de leur clientèle, le C.T.D.T. est l'instrument principal de la coordination ». (Spill, 1973).

tourisme » (Art. 30). Cependant, contrairement au contingentement du décret de 1934, qui figeait le nombre de transporteurs, celle de 1949 fixe la possibilité d'ouvrir des tonnages supplémentaires, selon les besoins économiques fixés par le Conseil supérieur des transports, selon les zones. De même, les transporteurs se voyaient attribuer une inscription en fonction des trois types de distances (camionnage, zone courte, zone longue) et selon le tonnage (Art. 31).

D'autres aspects furent inchangés à l'image de la spécialité du transporteur (*i.e. :* liquide en citerne, déménagements, animaux vivants, masse indivisible, viandes abattues, et frigorigène). « Dans les différentes zones les transports concernant : les liquides en citerne, les déménagements, les animaux vivants, les masses indivisibles, les viandes abattues ainsi que les transports munis de dispositifs frigorigènes ne pourront être effectués, exception faite par l'Article 23, que par des véhicules dont le certificat d'inscription mentionnera expressément la spécialité » (Art. 32). Chacune était quantitativement limitée. De même, l'Article 33 fixait l'assimilation des zones courtes à celles de petites distances et imposa des licences aux transporteurs selon la zone. Ils devaient spécifier le type de transport qu'ils effectuaient. Le réseau ferroviaire avait des relations protégées qui donnaient accès au fret, particulièrement sur les zones longues. L'objet du chapitre 4 de ce décret instaurait un contingentement sur ces distances de façon périodique et qui correspondait à ce que le transport ferroviaire ne pouvait effectuer. En effet, tous les types de marchandises ne rentraient pas dans le gabarit permis par les wagons, les voies ou de ses infrastructures sous-jacentes (*e.g. :* les hauteurs de tunnels, de ponts et de caténaires, etc.).

La distribution de ce contingentement entre les différents transporteurs s'effectuait par le biais de l'État. Dans le cas où cette répartition ne ferait pas l'objet d'un accord, la décision revenait aux cinq membres de la commission de conciliation (quatre sont désignés par les parties plus un fonctionnaire désigné par le ministre des Travaux publics). Si cette conciliation venait à l'échec, c'était alors le ministre précédemment cité qui tranchait. En dépit des transporteurs qui correspondaient à cette activité et qui n'étaient pas sélectionnés pour ce marché, ceux-ci pouvaient toucher une « indemnité d'éviction ». La tarification était soumise par comparaison avec celle de la S.N.C.F. – du prix minimum et maximum – et par les transporteurs ensuite confiée au Conseil supérieur des transports. D'ailleurs, l'Article 39

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

évoquait la possibilité de la S.N.C.F. d'aider financièrement les transporteurs qui utilisaient le mode combiné « rail-route ».

Enfin, il fut constitué un Comité technique départemental des transports. Sa présidence était tenue par le préfet ou son délégué, ainsi que des représentants des Administrations publiques, du Conseil général, des usagers, des entreprises du transport par fer, du transport routier et de location de camions. Le financement de ces comités passait par le budget du ministère des Travaux publics, des Transports et du tourisme, dont les frais étaient remboursés à la fois par la S.N.C.F., les transports routiers et les entreprises de location (Art. 44). Cette loi obligeait aussi d'inscrire les transporteurs auprès d'assurances au niveau de leur responsabilité civile, de l'usage de la route, de perte ou d'avarie (bagages, marchandises, etc.). Les véhicules étaient désormais « astreints à des visites périodiques concernant leur état général au regard de la sécurité du personnel, des usagers et du public » (Art. 47). C'était, d'ailleurs, à l'ingénieur en chef des services ordinaires des ponts et chaussées, sous l'autorité du préfet qui organisait le contrôle des transporteurs routiers. Au niveau de l'opération de transport, cela signifiait qu'elle devait tenir une comptabilité fixée par le ministère des Finances.

Pendant les années 1970, des transformations commerciales et politiques furent insufflées par la Communauté Économique Européenne (C.E.E.). Si la France était protectrice de ses infrastructures ferroviaires, l'ouverture progressive des biens et des personnes a imposé une nouvelle voie à l'Hexagone : l'idéologie libérale. Les entreprises du T.R.M. ont vu les effets de cette libéralisation dans un mouvement atypique. Elles passaient d'un contingentement quantitatif, qui limitait le nombre de poids lourds ou le tonnage transporté, à un décontingentement provisoire, au tournant de la décennie 1980. Cela a pesé lourd aux entreprises. Ce mouvement a poussé les transporteurs vers une concurrence dangereuse avant de rétablir un nouveau type de régulation, c'est-à-dire vers un contingentement plus qualitatif, qui visait à améliorer les conditions de travail des routiers, selon le projet du contrat de progrès, signé en 1994. L'enjeu devint la maîtrise du temps et de l'espace, dans un but économique et logistique.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2. De la libéralisation à la régulation commerciale du transport routier de marchandise

2.1 La « Loti » : une libéralisation du transport routier de marchandises ?

La libéralisation économique et sociale exposait le T.R.M. de façon très inégale, selon la taille de l'entreprise. Le transport routier détenait désormais la domination de la marchandise sur le ferroviaire. L'ouverture des frontières devait permettre la fluidité des échanges marchands à l'échelle européenne et la fin des longues files d'attente de poids lourds aux frontières. Pour faire face à une concurrence entre transporteurs, leurs chauffeurs furent contraints à leur limite physique. Face à cette situation instable, les modèles d'organisation logistique ne pouvaient faire fi très longtemps d'un contrôle des temps de conduite. La « Loti »[135] n'a pas institué un simple « décontingentement » afin de remplacer la dernière loi de coordination de 1949. Elle a permis une libéralisation économique qui s'était aussi justifiée par une diversification de la nature de la marchandise. Cela impliqua une limite opérationnelle de la Tarification routière obligatoire[136]. Cette dernière loi entrée en vigueur en 1961 est devenue obsolète et difficile dans son usage en France. Certains types de marchandises ne correspondaient pas *stricto sensu* à la liste des catégories définies selon une classe tarifaire. Très progressivement, c'est une « coordination » d'une autre nature qui fut pourtant réclamée dès 1936, sous l'égide du syndicat historique des chauffeurs, le S.A.C.R.[137] :

> « Le dimanche suivant, 24 février 1936, dans un Relais Routier : 3 rue de l'Entrepôt à Paris, trente-cinq conducteurs votaient leurs statuts et élisaient leur premier bureau national. L'Article 3 était extrêmement précis sur les buts que se proposait l'association :
> Défendre dans la vie sociale et juridique les intérêts du métier du chauffeur ;
> Obtenir un statut légal comportant essentiellement :
> La réglementation sur le temps de travail,

[135] Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Loti).
[136] L'objet de la Tarification obligatoire routière (T.R.O.) impliquait d'instituer un prix plancher afin de contrôler l'effet de la concurrence entre transporteurs.
[137] Selon qu'en décrit F. de SAULIEU (1985), le Syndicat Autonome des Chauffeurs Routiers allait au-delà de prestations de défense des routiers, mais instaurait ce qui serait perçu aujourd'hui comme un véritable prestataire de service. « Le syndicat offrait en échange des services : une assurance-vie […], la gratuité des avocats, du docteur de la défense médicale, un service d'assurance et bien entendu, l'abonnement au journal » (François de SAULIEU, *Le travail et la peine des hommes,* Paris : Éd. S.E.J.T., 1985, p. 47). Les activités du journal et du syndicat cessèrent en mai 1940, selon l'auteur, sous l'occupation allemande.

Le préavis de quinzaine payée en cas de licenciement,
La réforme de la loi sur les accidents du travail en ce qui concerne les conducteurs, etc. »[138].

Dans les faits, cette proposition fut actée au niveau européen en 1969, avec le Règlement CEE n° 543/69, sur les limitations du temps de travail des chauffeurs. Par la suite, il sera remplacé en 1986 par les règlements CEE n° 3820/85 et CEE n° 3821/85[139]. Depuis les Trente glorieuses, la mobilité devenait un impératif sociétal. Dès les années 1960, la construction d'autoroutes devient progressivement inévitable, en dépit de quelques résistances, comme le rappelle Jean-Claude Toenig (1987) : « Au cours des années 1920 s'élabore, en Italie et en Allemagne notamment, une nouvelle technologie routière : l'autoroute. En France, celle-ci suscite d'emblée un flot d'oppositions au nombre desquelles figurent en première ligne celles exprimées par l'Administration des Travaux Publics »[140]. Ceci explique pourquoi le premier tronçon autoroutier entre Lille et Paris n'a ouvert qu'à partir de 1967 : l'A 1.

Le mouvement libéral se confirmait à partir des années 1980. A ce titre, la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Loti) en a été un plan structurant pour les transports. Tandis que la T.R.O. était toujours effective, la « Loti » redéfinissait certains textes du décret de coordination de 1949. Elle incluait désormais les transports pour compte propre. C'était une condition *sine qua non* pour renforcer les règles et les contrôles de sécurité des amplitudes de travail des routiers (Art. 9). Son objectif répondait à « l'exigence des besoins économiques et sociaux les plus avantageux » (Art. 1). Elle visait aussi à l'équilibre des aménagements territoriaux ainsi qu'à faciliter les échanges européens et internationaux (*cf.* encadré n° 28 : Art. 1) :

[138] François de SAULIEU, *Le travail et la peine des hommes,* Paris : Éd. S.E.J.T., 1985, p. 46 (237 p.).
[139] Le Règlement CEE n° 3820/85 redéfinit les modalités des temps de travail des routiers. Le Règlement CEE n° 3821/85 rend l'installation obligatoire d'un chronotachygraphe, et définit son cahier des charges technique. C'est à l'intérieur de cet appareil que les chauffeurs installaient un disque journalier nominatif, qui inscrivait la vitesse du poids lourd, les durées de conduite et de repos, etc.
[140] Jean-Claude THOENIG, *L'ère des technocrates,* Paris : Éd. L'Harmattan (Coll. « Logiques sociales »), 1987, p. 86 (317 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Encadré n° 28 : « Article 1, Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs »

« Article 1er – Le système de transport intérieur doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou l'entreprise de son choix. »

Dans ses traits généraux, la France souhaitait une coordination multimodale possible vis-à-vis des usagers aux coûts de transport les plus avantageux (Art. 2), qu'elle indiquait davantage dans les Articles 3 et 14 dans le financement de nouvelles infrastructures de transport.

2.2 Une réglementation du temps de travail en question

Le transport routier de passagers restait globalement contingenté et contrôlé par le département, le Conseil Général ou les collectivités territoriales, tandis que les transports interurbains font l'objet « d'une convention à durée déterminée entre l'État et les transporteurs » (Art. 29). L'idée de coopération proposée par la « Loti » entre transporteurs s'est largement développée, dans le sens où elle permet de s'adapter aux besoins réguliers ou occasionnels d'affrètements, tant en rationalisant la marchandise, sa distribution et le maintien de ses coûts.

Encadré n° 29 : « Article 31, Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs »

« Article 31 – Le développement du transport de marchandises, fondé sur des avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelle, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles, et avec les autres modes de transport.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité et celle des systèmes de transport. »

Avec l'apparition du chronotachygraphe en 1986, la mesure du temps se précise. Selon Norbert Elias (1984) « l'expression ″temps″ renvoie à cette mise en relation de positions ou de segments appartenant à deux ou plusieurs séquences d'événements en évolution continue. Si les séquences elles-mêmes sont perceptibles, leur mise en relation représente l'élaboration de

ces perceptions par le savoir humain »[141]. Cette définition renvoie l'auteur à ajouter son degré de coercition, que de symboles appris au cours d'un long processus de civilisation, qui « permet de réguler les comportements de groupe »[142]. De la maîtrise du temps et de l'espace se jouent des relations de pouvoir, sinon même de domination ; celui qui les maîtrise détient un pouvoir social sur les autres.

Plus précisément, il est impossible pour un routier de ne pas se conformer aux normes qui se réfèrent à la division du temps. Norbert Elias ajoute que « le temps est ainsi devenu la représentation symbolique d'un vaste réseau de relations qui réunit diverses séquences de caractère individuel, social ou purement physique »[143]. En tant que moyen d'orientation reconnu par tous, le temps est une forme de connaissance autant que de distinction sociale (Elias, 1984). C'est aussi une arme de sanction et de contrôle social que de régulation. C'est en ce sens que fut instaurée l'Accord du « contrat de progrès », en fin 1994, notamment sur le temps de service, qui permit de pacifier les rapports de concurrence entre transporteurs.

2.3 L'accord du « contrat de progrès » de 1994 : les trois grandes orientations du T.R.M.

2.31 La polarisation logistique : les clés de la maîtrise du transport de marchandises

Au milieu des années 1990, l'objectif fut d'articuler une réduction du temps de travail des routiers, sans pour autant réduire leur rayonnement économique et de distribution. Cet objectif ne sera pas atteint par tous. Pour les plus petits d'entre eux, ils devront réorienter leur activité sur des territoires plus restreints. Les plus grands devront modeler une organisation plus segmentée de leur activité de transport, en coordonnant leur réseau de dépôts. Dans ce cadre, selon Claude Vauclare (1998), le contrat de progrès aura été l'occasion pour les transporteurs de rechercher l'optimisation de leur flotte :

> « L'itinéraire principal est segmenté en tronçons de zones courtes dont la distance est calculée par rapport à la durée maximum de 4h30 que le conducteur devra effectuer dans les deux sens avec une remorque différente qu'il aura échangée avec la première

[141] Norbert ELLIAS (1984), *Du temps,* Paris : Éd.Fayard (Coll. « Pluriel »), 2014, p. 16 (223 p.).
[142] *Ibid.,* p. 20.
[143] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

au point de relais : deux ou trois rotations par 24 heures peuvent ainsi être effectuées »[144].
« Ce passage en entrepôt permet une meilleure répartition du fret selon sa destination et diminue les temps d'attente des conducteurs. La productivité s'accroît avec un meilleur coefficient de remplissage des camions et une organisation des tournées facilitée. Cette organisation nécessite des plates-formes de groupage-dégroupage de marchandises gérées par un seul transporteur ou plusieurs, localement ou en tant que "base avancée" pour la zone longue »[145].

En deuxième lieu, cela ne peut être atteint que si les règles du jeu s'imposent à tous les transporteurs. C'est ce en quoi un « partenaire silencieux » (Friedberg, 1993), prend toute son importance dans les négociations. Car jusqu'à cette période Bruno Lefebvre et Patrick Hamelin (1993) notifiaient que « les rythmes de travail anachroniques que connaissent la majorité des conducteurs routiers de la branche des transports se traduisent par des durées excessives au regard des normes sociales communément admises »[146].

La puissance de la polarisation du pouvoir – sans qu'elle ne soit linéaire ou binaire – est déjà évoquée par N. Elias au sein du processus de civilisation. « A la suite d'une longue série de combats d'élimination, d'une lente centralisation des moyens de contrainte physique et des impôts, s'inscrivant dans la ligne d'une division progressive des fonctions et de la montée de la bourgeoisie professionnelle, la société française accède par étapes à cette structure sociologique qu'on appelle un *État* »[147]. Le même phénomène se retrouve aussi dans les organisations, dont celles du T.R.M. Il semble plus évident pour Erhard Friedberg (1993) : « Il n'y a guère de système qui ne soit sous la dépendance d'un tiers garant qui surplombe les participants et intervient dans leurs transactions pour assurer le respect d'un minimum de règles »[148]. L'enjeu est d'autant plus important que le modèle de transport utilisé par la plupart des entreprises semblait inconciliable entre cet accord et les temps de travail pour arriver à leurs fins. Depuis que les licences de transport et la T.R.O. furent abrogées entre 1986 et 1988, il n'y avait plus vraiment de régulation de la concurrence dans le T.R.M.

---

[144] Claude VAUCLARE, « Etude de l'impact du ″contrat de progrès″ sur l'organisation des entreprises de transport routier de marchandises », (note de synthèse du *S.E.S.*), 1998, p. 27 (6 p.).
[145] *Ibid*.
[146] Jean-Bernard POUY, Patrick HAMELIN et Bruno LEFEBVRE, *Les routiers, des hommes sans importance ?,* Paris : Éd. Syros (Coll. « Des gens »), 1993, pp. 165-166 (260 p.).
[147] Norbert ELIAS, *La dynamique de l'Occident,* Paris : Éd. Pocket/Calmann-Lévy (Coll. Agora), 2011, p. 148 (320 p.).
[148] Erhard FRIEDBERG, *Le pouvoir et la règle, dynamique de l'action organisée,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Sociologie »), 1993, p. 170 (404 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2.32 Les conditions d'une régulation sectorielle

L'accord du « contrat de progrès » fut signé le 23 novembre 1994. Il visait plusieurs points capitaux. Le premier tendait à diminuer et réguler, assurer la transparence du temps de travail des routiers, qu'imposa la coercition du respect des temporalités de travail (Article 3.1), du contrôle interne de leur temps de conduite (Article 3.2).

> « Extrait Art. 3.1 : L'objectif des parties signataires du présent accord est de prendre en compte les services passés par les personnels de conduite au service de l'entreprise, dans l'exercice de leur métier. L'ensemble de ces temps, ou temps de service, comprend par nature, des périodes d'activité d'intensité variable. »

> « Extrait Art. 3.2 : L'absence ou la mauvaise manipulation, dès lors qu'elles apparaissent systématiques sont du ressort du pouvoir disciplinaire de l'employeur lorsqu'elles sont du fait du conducteur. Sont sanctionnées conformément aux dispositions réglementaires en vigueur lorsqu'elles sont du fait de l'employeur. »

Selon Stéphane Carré (1999), « l'accord du 11 novembre 1994 se présente sans ambiguïté aucune comme un accord engageant les différentes parties, et plus précisément comme une convention collective du travail. Les formes et les dispositions de cet accord sont typiques des engagements contractuels, dont l'objectif est de s'obliger mutuellement »[149]. La finalité était moins d'instituer de nouvelles règles que de rendre plus normatives celles déjà existantes, quitte à les ajuster (décret 83-40 du 26/01/1983 sur la durée de travail, et le Règlement CEE n° 3820/85). Afin de rendre pérenne cet accord, certaines de ses dispositions tiennent d'une dimension illégale[150], comme le relève à nouveau Stéphane Carré (1999) : « il nous semble que le caractère juridique des dispositions illégales résulte d'abord des moyens pouvant être mis en œuvre afin d'inciter directement les parties à respecter leurs obligations. »

[149] Stéphane CARRE, « Un exemple de pluralisme juridique : l'accord "grands routiers" du 23 novembre 1994 » *Revue juridique de l'Ouest,* 1999-3, p. 383 (pp. 377-394).

[150] On peut mentionner les temps de service qui peuvent être supérieurs à ce que fixait à l'origine le Décret 83-40 du 26 janvier 1983, article 5, alinéa 6 (abrogé au 1er janvier 2017 par le Décret n°2016-1549 du 17 novembre 2016 - art. 1), de même que le temps de travail se calcule sur la semaine et non sur le mois comme le proposait le contrat de progrès.

Encadré n° 30 : « Article 5, Accord du 23 novembre 1994 »

« Extrait Art. 5 : tout personnel de conduite grands routiers ou longue distance doit bénéficier de repos récupérateurs effectifs en contrepartie des durées réelles de temps de service.

Ces repos récupérateurs accordés conformément aux dispositions de l'Article 5.2 du présent accord ne sauraient se cumuler avec les repos compensateurs déjà attribués dans les entreprises.

L'attribution des jours de repos récupérateur ne fait pas obstacle à l'application des dispositions réglementaires et conventionnelles plus favorables relatives au repos compensateur.

Les jours de repos récupérateur, cumulables avec les repos hebdomadaires au domicile, sont pris au plus tard dans les trois mois suivant leur inscription sur le bulletin de paye, par journée entière, ou, le cas échéant, par demi-journée, sur demande écrite du salarié. L'attribution effective du repos récupérateur est la règle, sous la responsabilité de l'employeur. Une indemnité compensatrice de repos récupérateur non pris est attribuée en cas de rupture du contrat de travail, quelle qu'en soit la cause.

Le repos récupérateur donne lieu à une indemnisation ne devant entraîner aucune diminution par rapport à la rémunération que le conducteur aurait perçue s'il avait travaillé pendant la ou les journée(s) ou demi-journée(s) considérée(s).

Le second point concernait la rémunération des routiers, fixé par l'Article 4. La rémunération correspond désormais au temps effectif de travail et non aux kilomètres parcourus, même si la notion de « zone courte » et « zone longue » sont conservées à travers les coefficients de rémunération[151]. En outre, la stabilité des conducteurs dans leur entreprise représente un avantage numéraire : il y a un effet croissant (Art. 4.3) des coefficients de rémunération présente aujourd'hui (*cf.* encadré n° 31) aujourd'hui incluse dans la Convention collective du transport routier (Art. 4.3)[152]. « L'activité des transporteurs est devenue une affaire de temps sous l'influence conjointe de la réduction et du paiement du temps travaillé des chauffeurs et de l'insertion du transport dans la fonction logistique »[153], indique Hélène Desfontaines, et qui constitue une « temporalisation » de l'espace. Pour les temps de repos, on peut y observer une complémentarité avec la Réglementation CEE n° 3820/85 d'un côté, et ceux du contrat de progrès, de l'autre. Les modalités sont complexes, d'après une distribution d'un temps de repos récupérateur à la durée de service antécédent. Il implique aussi un temps de repos dans la semaine, si nécessaire. Ils doivent être pris dans un délai de trois mois (*cf.* encadré 30, Art. 5). Le décompte des jours de repos se complexifie en fonction du nombre d'heures travaillées dans le mois, comme le fixe l'Article 5.2, qui se modifie progressivement et accentue le temps de pause, à partir d'octobre 1995 puis modifié à partir du 1er janvier 1997

[151] Il s'agit ici des coefficients de rémunération des routiers, selon leur zone, en ce qui nous concerne, les 138 M et 150 M.

[152] *Conventions collectives. Transport routier et activités auxiliaires du transport. Etendue, IDCC : 16,* Les éditions des Journaux officiels, 2009, pp. 325-326 (1005 p.).

[153] Hélène AUDOUIN-DESFONTAINES, *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi*. Thèse soutenue le 2 décembre 2002, sous la direction de Lucie TANGUY, Université PARIS X-NANTERRE, U.F.R. de Sciences sociales et administratives. Sociologie, 2002, p. 157 (263 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

(*cf.* encadré 32 bis, Art. 5.2).

Encadré n° 31 : « Modalités de rémunération des conducteurs routiers, Accord du 23 novembre 1994 »

« Extrait Art. 4.1 : les temps de service tels que définis à l'Article 3-1 et décomptés conformément aux dispositions de l'Article 3-2 doivent donner lieu au versement d'une rémunération effective correspondant à l'intégralité de ces temps. Les frais professionnels (frais de déplacement, de péage ...) ne font pas partie de la rémunération effective ».

« Extrait Art. 4.3 : il est créé une rémunération professionnelle garantie dont les montants sont fixés, pour une durée mensuelle de temps de service de 200 heures, par les barèmes annexés au présent accord.

Ces montants sont majorés :

- des indemnités conventionnelles prévues par les Articles 7, paragraphes a et b (jours fériés travaillés) 7 quater (dimanches travaillés) et 24 bis (travail de nuit) ;
- des pourcentages d'ancienneté à raison de :

2 % après 2 années de présence dans l'entreprise ;
4 % après 5 années de présence dans l'entreprise ;
6 % après 10 années de présence dans l'entreprise ;
8 % après 15 années de présence dans l'entreprise ;

L'ancienneté effective dans l'entreprise est décomptée à partir de la formation du contrat de travail. Pour les conducteurs titulaires du certificat d'aptitude professionnelle visés par le présent accord, l'ancienneté est majorée de 2 ans à l'embauche et lors du passage des tranches d'ancienneté successives ».

Encadré n° 32 : « Article 5.2, Accord du 23 novembre 1994 »

Art. 5.2 : Les jours de repos récupérateurs sont attribués à raison :

- de 1/2 journée à partir de 200 heures et jusqu'à 219 heures de temps de service par mois calendaire ;
- de 1 journée à partir de 220 heures et jusqu'à 239 heures de temps de service par mois calendaire ;
- de 1 journée et 1/2 pour 240 heures de temps de service par mois calendaire.

A compter du 1er janvier 1997

Les jours de repos récupérateurs sont attribués à raison :

- de 1/2 journée à partir de 200 heures et jusqu'à 214 heures de temps de service par mois calendaire ;
- de 1 journée à partir de 215 heures et jusqu'à 224 heures de temps de service par mois calendaire ;
- de 1 journée et 1/2 à partir de 225 heures et jusqu'à 229 heures de temps de service par mois calendaire ;
- de 2 jours pour 230 heures de temps de service par mois calendaire.

Le troisième point important concerne le temps travaillé sur un mois. Le présent accord avait fixé une réduction de leurs temps de service (*cf. :* encadré n° 33). Lors des entretiens que j'ai effectués, beaucoup de routiers m'ont fait part d'un taux de travail important jusqu'à cette époque. Aujourd'hui, le seuil courant est de l'ordre de 186 à 200 heures/mois. Cette diminution horaire a été progressive.

Encadré n° 33 : « Article 7.1 et suivant, temps de service réglementaire, Accord du 23 novembre 1994 »

« Extrait Art. 7.1 : 2 a. A compter du 1er octobre 1995, les durées maximales de temps de service des personnels de conduite grands routiers ou longue distance ne devront pas être supérieures à : 240 heures de temps de service sur 1 mois (soit 55 heures hebdomadaires en moyenne), 60 heures de temps de service sur 1 semaine isolée.

2 b. A compter du 1er janvier 1997, les durées maximales de temps de service des personnels de conduite grands routiers ou longue distance ne devront pas être supérieures à : 230 heures de temps de service sur 1 mois (soit 53 heures hebdomadaires en moyenne) ; 56 heures de temps de service sur 1 semaine isolée.

2 c. Au-delà du 31 décembre 1997, les entreprises de transport routier de marchandises françaises considèrent qu'elles ne peuvent s'inscrire dans la concurrence européenne que si des règles communes sont mises en œuvre dans toutes les entreprises de l'Union européenne ».

2.33 La régulation par les temps de travail

Le but de cet accord était double : il visait la sécurité des routiers et une amélioration de leurs conditions de travail face au risque d'endormissement en conduite. Pour les transporteurs, il était économique en vue d'une concurrence plus égalitaire en évitant une *compétition par l'endurance.* En d'autres termes, il permettait de pacifier les relations commerciales entre transporteurs, destinataires et chargeurs. « Les partenaires sociaux se sont engagés à ouvrir des négociations dans le but d'améliorer la sécurité et les conditions de travail des conducteurs grands routiers ou longue distance en prévoyant, d'une part, les conditions de transparence des durées des temps de service et de leur rémunération, d'autre part, une réduction programmée des temps de service »[154]. L'effectivité de cet accord trouvait sa source dès lors où tous les transporteurs instauraient un contrôle des temps de conduite et des délais de livraison de leur marchandise, que fixait déjà la Loti. Elle engageait aussi les conditions de responsabilité des chargeurs, destinataires et transporteurs inscrites dans les Art. 9, paragraphe 3 et Art. 32 (*cf.* encadré n° 34). Ils sont abrogés et remplacés aujourd'hui par les Articles L. 1432-2 à L. 1432-4 et L. 3222-1 à L. 3222-9, du Code des transports, qui fixent les « contrats type » et les « contrat de transport ».

[154] Source : *https://www.legifrance.gouv.fr,* Accord du 23 novembre 1994 sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandise "grands routiers" ou "longue distance".

Encadré n° 34 : « Temps et conditions de transport, Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs »

Article 9 :

« Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables ».

Article 32 :

« Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait ».

Le délai d'acheminement est défini par des « contrats types » de transport, généralement fixés par fraction de 450 km par jour (*cf.* encadré n° 35 : Art. 24) :

Encadré n° 35 : « Article 24, décret n° 2017-461 du 31 mars 2017 »

24.1. Délai d'acheminement :

Le délai d'acheminement comprend le délai de transport auquel s'ajoute le délai de livraison à domicile.

a) Le délai de transport court à partir de 0 heure du jour qui suit l'enlèvement de l'envoi ou sa remise au dépôt du transporteur. Il est d'un jour par fraction indivisible de 450 kilomètres. Les samedis et les jours non ouvrables ne sont pas compris dans le calcul de ce délai.

b) Le délai de livraison à domicile est d'un jour pour les agglomérations de 10 000 habitants et plus, et de deux jours pour toutes les autres localités. Le délai de livraison est ramené à un jour lorsque l'envoi est égal ou supérieur à trois tonnes. Les jours non ouvrables ne sont pas compris dans le calcul du délai de livraison.

Les manuels de gestion du transport routier et de logistique de marchandises sensibilisent déjà à la question du respect des directives ou des réglementations européennes[155].

Depuis le contrat de progrès, les entreprises diffusent des rappels réglementaires dans leurs vitrines murales, et en cas d'infraction, elles envoient des avertissements lorsque leurs routiers dépassent ou ne respectent pas les temps de pause (*cf.* encadré n° 36). De cette façon, les entreprises du T.R.M. assurent elles-mêmes le contrôle des temps de service de leurs salariés et elles se garantissent un système autorégulateur.

[155] Ceci à l'exemple de l'ouvrage de Nadine VENTURELLI et Walter VENTURELLI, *Le transport routier. Toutes les techniques d'exploitation en transport routier de marchandises*, où tout un chapitre de cette sixième édition est consacré à la réglementation européenne : pp. 201-212 et concernant la réglementation du temps de travail, pp. 213-222.

Encadré n° 36 : « Lettre d'avertissement donnée à un routier en raison d'un dépassement d'amplitude journalière » (cf. : version originale, annexe 12).

Le 7/12/2012

Objet : Infraction(s) à la réglementation sociale

Monsieur,

L'analyse de vos disques pour le mois de **NOVEMBRE 2012** laisse apparaître une nouvelle infraction pour « Amplitude excessive ». (Relevé d'infraction(s) – joint en annexe)

-1 (15h54 d'amplitude journalière)

Celle-ci est constituée par une amplitude excessive qui se traduit par une mauvaise gestion de vos heures. L'amplitude qui se caractérise par la période entre deux repos journaliers est mentionnée sur le Mémento et évoquée en formation obligatoire comme la FCO.

Nous vous rappelons que **la nouvelle législation du 11/04/2007 impose,** à tout chauffeur routier, une amplitude journalière de 15 heures maximum si vous prenez un repos réduit de 9 heures ou de 13 heures pour un repos de 11 heures.

Nous ne pouvons tolérer de tels manquements d'autant que vos instructions étaient largement compatibles avec le respect de la réglementation sociale.

Outre l'aspect sécuritaire qui est une priorité gouvernementale, nous vous précisons que ces infractions sont sévèrement réprimées par les Tribunaux de Police.

Nous vous demandons de bien vouloir tenir compte de ces observations et de respecter scrupuleusement la réglementation des transports.

Veuillez agréer Monsieur, nos sincères salutations.

Le Directeur Administratif et Financier.

En définitive, le contrat de progrès a fait suite à une période déréglementée. En devenant coercitive, les règles contribuent à une nouvelle traçabilité productive. Celle-ci est à comprendre sous deux sens, par une formation institutionnalisée (F.I.M.O. et F.C.O.) et par le contrôle du temps de travail. En conséquence, les temporalités réglementaires se chevauchent de façon plus aiguë au fur et à mesure des livraisons. Le temps devient la matrice universelle du système organisationnel du T.R.M. La division du temps de travail laisse entrevoir un caractère social, mais à l'examen, cette affirmation paraît discutable sur bien des points. De là, à chaque nouvelle règle publiée, les modes de concurrence au sein du T.R.M. s'y adaptent sans cesse et remettent en jeu les moyens de régulations précédemment édictés.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 4. Les règles du temps de travail, entre social et optimisation organisationnelle : le temps comme processus de civilisation

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 4. Les règles du temps de travail, entre social et optimisation organisationnelle : le temps comme processus de civilisation

> « Les résultats des travaux des physiologistes et des sociologues convergent vers l'idée que, dans l'industrie du transport routier, la question fondamentale est celle de la durée et du rythme de travail et non celle de la durée de conduite. C'est pourtant la notion de conduite qui est à la base de la réglementation européenne de sécurité ! Cette dernière est considérée comme pouvant à la fois servir un objectif de sécurité routière et un objectif d'encadrement des pratiques économiques. Concernant l'objectif de sécurité, il y a une contradiction entre les résultats des recherches et le fait que la philosophie de la réglementation repose sur l'organisation du temps de conduite et de repos, sans référence à la durée totale d'activité nécessaire à la réalisation des opérations de transport ». Patrick Hamelin, « Les aspects sociaux du transport routier : la durée de travail des conducteurs », Conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.), 1999, p. 72.

On vient de le voir, le contrat de progrès a marqué un tournant dans l'histoire du transport routier. Cet Accord a redéfini les modalités de travail des conducteurs. Avant cela, le T.R.M. fut régulé dès les années 1930 face à la menace qu'il constituait envers le ferroviaire. Puis, c'est au tournant des années 1980 et à la première moitié de la décennie 1990, envers lui-même qu'il constituait désormais une menace. Le non-respect des temps de service représentait un vecteur de concurrence déloyale. Si chaque transporteur s'évertue à le respecter, c'est alors l'ensemble du secteur qui en tirerait profit. Il importe, de ce fait, qu'ils puissent se réguler d'eux-mêmes et établir leurs propres contrôles.

Aujourd'hui, la Réglementation CE n° 561/2006 assure la régularisation des temps de travail et de pause des routiers à l'échelle européenne. Cependant, il s'agit ici de présenter ses limites et l'impact qu'elle implique sur les routiers. Je présenterai en premier lieu comment le temps de travail est réglementé. Le temps de service et de repos font l'objet d'une découpe extrêmement précise, dont faisaient déjà l'objet les précédentes Réglementations CEE n° 543/69 et surtout CEE n° 3820/85. La réglementation actuelle hérite directement de ces précédentes, dans une version numérisée et non plus analogique. Sa traçabilité et sa précision sont donc beaucoup plus importantes. Seulement, elle se révèle aussi floue sur certains points, elle permet des jeux d'interprétation selon les arbitrages entre routiers, exploitants et employeurs. En outre, l'association du temps réglementaire et productif laisse entrevoir une compression du travail qu'il s'agit d'examiner, et non négligeable dans la construction sociale du stress chez les chauffeurs.

Ensuite, la concurrence du marché du fret demeure totalement libre. La Directive 96/71/CE sur les travailleurs détachés affiche depuis plusieurs années ses limites. Non que ça

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

soit un manque de volonté politique européenne, le transport routier de marchandises est au centre de toutes les attentions : l'Union européenne est prise dans l'étau de sa volonté historique d'échange de biens et de liberté de circulation des hommes, d'un côté, quand, de l'autre, sa volonté régulatrice se trouve mise à mal. Dans tous les cas, les routiers font face à l'une des contradictions les plus fortes : ils sont soumis à une réglementation du temps, alors que le T.R.M est totalement libéralisé. Ce sont autant d'éléments qui instituent une incertitude du travail et une angoisse du lendemain.

1. La mesure du temps de travail

1.1 De la normalisation du temps

1.11 Du temps fractionné au temps sanctionné

Dans le droit européen, il y a deux types de codes : les directives et les règlements. Pour les premières, comme le précise Ali Aït Abdelmalek (2010), « par étapes successives, les directives européennes se sont imposées aux États, aux organismes nationaux, aux entreprises et aux particuliers. Les États doivent, en principe, conformer leurs règles juridiques internes au droit européen »[156]. C'est le cas de la directive 2002/15/CE convertie en droit national, qui définit les temporalités du temps de travail (conduite, repos, autre tâche, mise à disposition). Pour les secondes, les réglementations s'imposent directement comme telles à l'ensemble des pays membres de l'Union européenne, sans qu'il ne soit nécessaire de les retraduire en droit national. Parmi elles, depuis 2007, la Réglementation CE n° 561/2006 répond à deux problématiques : la première est liée à la sécurité routière et celle des chauffeurs. La seconde, a comme objectif d'« harmoniser les conditions de la concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier. » L'enjeu actuel pour un transporteur ne demeure ni dans la vitesse, ni dans la distance parcourue, mais à l'efficacité et à sa capacité de segmenter ses transports.

Ensuite, il s'ajoute le Règlement UE n°165/2014. Celui-ci est relatif à la définition, aux conditions d'utilisation, de contrôle, et d'installation des tachygraphes à bord des poids

[156] *Cf.* Ali AÏT ABDELMALEK, *Territoire et profession, essai sociologique sur les formes de constructions identitaires modernes,* Cortyl-Wodon (Belgique) : Éd. E.M.E. et s.p.r.l. (Coll. « Sociologie »), 2010, p. 152 (261 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

lourds. Si le premier règlement est davantage axé sur la fraction du temps de travail, la seconde tient sur des enjeux ciblés aux dimensions spatiales et au cahier des charges techniques des appareils de contrôle et de mesure. A ce titre, il abroge et remplace de son côté l'ancien Règlement CEE n° 3821/85. Ces nouvelles normes se caractérisent essentiellement par leur haut degré de normativité.

Selon Roger Sue (1994), « la mesure du temps a été en elle-même l'objet et le produit d'incessantes innovations techniques, depuis la clepsydre et le cadran solaire des Antiques jusqu'à l'horloge atomique aujourd'hui »[157]. Plus les techniques évoluent, plus les infractions et les mesures du temps sont précises et rapides à percevoir. De par ces éléments, les données sous-jacentes donnent à voir immédiatement la moindre anomalie : les ralentissements du véhicule, ses arrêts, l'action effectuée, autant qu'un dépassement réglementaire peuvent faire l'objet d'un contrôle et d'une justification. Selon Daniel Bollo et Michel Frybourg (2001), il existe quatre filières principales qui permettent la traçabilité numérique : la gestion de la marchandise, de la flotte (entretien et itinéraires), les ressources humaines et enfin, les services aux véhicules. La troisième plus particulièrement « concerne l'application de la législation sociale, le dépouillement du contrôlographe ou chronotachygraphe, le respect des temps de conduite, la répartition du temps de travail entre les différentes activités afin de disposer des éléments nécessaires au calcul des rémunérations, enfin une bonne gestion des temps de chargement et déchargement compte tenu des obligations des expéditeurs et destinataires »[158]. La moindre improductivité est instantanément perçue par le service d'exploitation. Selon Hélène Desfontaines et Stéphane Carré (2017). « Alors que la mesure temporelle industrielle du travail avait introduit une césure entre temps subordonné et un autre dit libre, dans le transport routier de marchandises, les conditions techniques et organisationnelles ont longtemps rendu difficile une matérialisation de la subordination au travers d'un lieu assignable et aisément contrôlable de l'effectivité au travail. Les modalités

[157] Roger SUE, *Temps et ordre social,* Paris : PUF (Coll. « Le sociologue »), 1994, p.71 (313 p.).
[158] Daniel BOLLO, Michel FRYBOURG, « La gestion de flottes et les technologies numériques », *Les Cahiers du numérique* 2001/1 (Vol. 2), 2001, p. 243 (pp. 239-253).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de réalisation du travail reposant, jusque dans les années 1990, sur une autonomie opérationnelle, faisaient déborder celui-ci du cadre temporel légal »[159].

1.12 La fatigue prescrite *versus* la fatigue réelle

Les systèmes numériques et géolocalisés actuels ont comblé le manque de traçabilité productive (informatique embarquée, géolocalisation et chronotachygraphe). La coercition des règles devient plus forte envers les routiers. Les productions des données sont archivées, elles se donnent à voir à n'importe quel instant. Plus on cherche à mesurer le temps, plus il devient une arme de coercition à mesure que le contrôle se précise. L'analyse de Gilles Pronovost va dans ce sens, où « il découle naturellement que l'on observe une insistance marquée sur la dimension quantitative du temps, et que conséquemment on cherche à le mesurer ; cela va de pair avec des notions de précision. […] C'est dans le travail que la mesure et la gestion du temps ont été les plus poussées. […] En fait, la mesure du temps mène à la synchronisation des activités »[160].

Dans les faits, le constat de la dimension sociale de la réglementation n'est pas aussi évident. La jonction entre la coordination en flux et aux réglementations amène les routiers à désynchroniser leurs cycles de sommeil dans ce système horaire de productivité. C'est moins leur fatigue physique qui importe, que le respect réglementaire des pauses prescrites et les objectifs à atteindre pendant cette période. L'hypothèse de cette réglementation est la suivante : en accordant une coupure périodique, par ricochet elle diminue alors la fatigue.

En contrepartie, les camionneurs sont contraints d'aller jusqu'au bout de leur temps réglementaire, quel que soit leur fatigue réelle. Il est donc plus aisé d'assurer une mise au travail et une subordination par le caractère obligatoire de cette règle. De plus, la pression augmente à la mesure des interdépendances du transport et de sa division du travail (dégroupage-regroupage/livraison/relais). Sur le long terme, les discours sur le stress des routiers deviennent alors la synthèse d'une nouvelle réalité pour exprimer les tensions vécues dans la régularité de leur travail.

---

[159] Stéphane CARRE, Hélène DESFONTAINES, « De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs. Mesure et norme temporelle du travail des chauffeurs routiers en France », *Éd. Juridiques associées | « Droit et société »,* 2017/1 N° 95, p. 136 (pp. 131-152).
[160] Gilles PRONOVOST, *Sociologie du temps,* Paris ; Bruxelles : Éd. De Boeck Université (Coll. « Ouvertures sociologiques »), 1996, pp. 55-56 (183 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

De ce resserrement temporel, une irrémédiable accélération du travail devient palpable. Elle n'est pas exclusive au T.R.M., elle déjà évoquée dans d'autres secteurs de production. Pour Michel Lallement (2003) « l'étonnant est que, s'agissant du temps au travail, les tendances dégagées valent non seulement pour les ouvrages industriels mais également pour la plupart des autres activités salariées exercées dans le secteur des services. Qu'observe-t-on ? Tout d'abord, des rythmes de travail de plus en plus contraignants. Cela signifie concrètement que le travail sous cadence a crû pour les ouvriers de l'industrie, que les délais de réponse se raccourcissent également pour les autres travailleurs (techniciens, agents de maîtrise, employés et cadres) »[161]. Il est utile de décrire les contraintes réglementaires afin de comprendre comment elles s'articulent avec le reste des prescriptions quotidiennes de l'affrètement routier.

1.2 Les délimitations des temps chronotachygraphiques

1.21 La conduite : l'étalon du temps de travail

Encadré n° 37 : « Extrait du règlement CE n°561/2006, Chapitre 1 »

Règlement CE n°561/2006, « Chapitre 1. Disposition introductive, Article premier : Le présent règlement fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier. »

Le fractionnement du temps de travail est complexe : il n'est pas que « journalier », il est aussi « hebdomadaire », « bihebdomadaire » – c'est-à-dire sur un cycle de deux semaines consécutives – et « mensuel ». L'Article 6 du Règlement CE n°561/2006 fixe la durée maximale hebdomadaire du travail. Elle se retrouve dans les paragraphes 2, 3 et 4 de cet Article. Cependant, ils ne fixent que les durées de conduite, sur une période de quinze jours et elles ne concernent pas les autres tâches. J'ai déjà évoqué (*cf.* chapitre 2) le fait que le temps de conduite ne représente absolument pas l'intégralité du temps de travail des routiers. En 1985, Patrick Hamelin faisait déjà le même constat : selon lui, le temps de conduite correspondait à 63,8 % du temps total des routiers de zone longue en compte d'autrui. Pour le

[161] Michel LALLEMENT, *Temps, travail et mode de vie,* Paris : PUF (Coll. « Sciences sociales et sociétés »), 2003, p. 46 (227 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

reste, 18,7 % du temps était consacré aux manutentions liées aux chargements/déchargement, 8,5 % constituaient les temps d'attente, et 4,8 % le pour des travaux manuels[162].

> *« Non, non non, la réglementation n'est pas du tout adaptée d'un point de vue physiologique. Pour faire court, dès lors où on commence notre journée, on doit être présent au travail pendant 15h. Voilà ! Vous commencez votre journée à 7h00 le matin, vous pouvez finir votre journée jusqu'à 22h00. Et le jour où vous travaillez sur une amplitude de 15h00, c'est évidemment le jour où vous vous reposez le moins. »* (Philippe, 44 ans, routier national/international).

Le travail se calcule selon le temps de service (réparti sur une amplitude maximum de 15h). Mais, les 56 heures qui sont évoquées dans le paragraphe 2 correspondent à la somme des temps de conduite journaliers établis sur six jours consécutifs de travail, à raison de 4x9 heures et 2x10 heures. En revanche, un routier qui accomplit une semaine de cinquante-six heures ne pourra dépasser la semaine suivante les trente-quatre heures. C'est pourquoi il peut être en règle sur son temps de conduite journalier, mais pas au niveau bihebdomadaire, où se comptabilisent les quatre-vingt-dix heures de temps de conduite. Mais là, sont les cas les plus extrêmes, lorsque l'on observe les temps de conduite moyens des routiers de zone longue, ils oscillent autour de 35h/semaine. La marge de manœuvre est donc plus large qu'elle n'y paraît pour les transporteurs (*cf.* encadré n° 15, *supra*).

Encadré n° 38 : « Article 6, réglementation CE n° 561/2006 »

1. « La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures. La durée de conduite peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine. »
2. « La durée hebdomadaire de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni entraîne un dépassement de la durée de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE. »
3. « La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures. »
4. « Les durées de conduite journalière et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers. »
5. « Un conducteur enregistre comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'Article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un autre véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement », etc.

1.22 Temps de repos normal et réduit

L'Article 8, quant à lui, spécifie les temps de repos journaliers et hebdomadaires, ce que les routiers appellent communément les « coupures de journée », à l'issue du temps de

[162] Patrick HAMELIN, « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises », *Économie rurale.* N° 1985, Tableau 3 : profils des répartitions du temps d'activité productive, p. 06 (pp. 3-6).

service et de week-end. Les repos journaliers sont comptabilisés par période de vingt-quatre heures de travail. De ce temps de repos quotidien existe deux variantes : le « temps de repos journalier réduit », compris d'une durée de neuf heures à moins de onze heures, non cumulable plus de trois fois par la semaine, et le temps de repos journalier normal, d'au moins onze heures (ou plus). Le temps de repos hebdomadaire suit la même logique ; il existe un temps de repos hebdomadaire réduit d'une durée de vingt-quatre heures et un temps de repos hebdomadaire normal. En revanche, au regard des documents issus de la Réglementation CE n° 561/2006, l'Article 8 ne définit en aucun cas la durée minimum du « temps de repos hebdomadaire normal. » Pour la France, il faut aller dans la Convention du transport routier pour y trouver le temps réglementaire de repos hebdomadaire normal, fixé à trente-cinq heures successives minimum. La moyenne de ce repos doit égaler quarante-huit heures.

Encadré n° 39 : « Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950 - Repos hebdomadaire, Article 8 bis »

« Le personnel roulant "marchandises" et "déménagement" bénéficie d'un repos d'une durée moyenne de quarante-huit heures sous la forme de repos successifs de durée égale ou inégale sans que cette durée puisse être inférieure à trente-cinq heures au domicile.

En cas de ou des repos continus hebdomadaires inférieurs à quarante-huit heures, le ou les reliquats du repos non pris s'ajoutent au plus proche repos continu hebdomadaire pris au domicile.

Dans le cas de repos inégaux, dont le plus court est pris hors domicile, la durée totale des deux repos hebdomadaires consécutifs est portée de quatre-vingt-seize à cent cinq heures. »

1.23 Pour une seconde division des temporalités de travail

Avec la limitation des heures que je viens d'exposer sur des échelles temporelles distinctes, il existe un second type de division du temps structurant au sein de cette réglementation. Elle existait déjà dans la précédente Réglementation 3820/85 et même 543/69. Elle se compose en quatre temporalités, qui correspondent aux sections d), e), f) et g) de cette seconde partie de l'Article 4. Le but est de quadriller au sein d'une journée la nature du travail et d'en justifier sa rémunération ou le respect plus global des amplitudes journalières. Chaque mode est précisé par l'un des quatre symboles ci-dessous sur l'écran du tachygraphe en cabine et sur les écrans d'ordinateur des exploitants, lorsque les cartes des conducteurs leur sont remises, sous forme de graphique en camembert qui reprend la forme d'un disque numérique journalier (*cf.* Annexes 13 et 14, *infra*).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Encadré n° 40 : « Les quatre modes quatre temporalités, Article 4, Réglementation CE n° 561/2006 »

d) « Le premier est la *période de conduite,* symbolisé par un volant. Elle est définie par « une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause, et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté. »

e) Il s'agit de la « pause » et du « repos », ils sont symbolisés par un lit. La première correspond à « toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer ». La deuxième, correspond à « toute période pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps. »

f) La troisième, est la « disponibilité », symbolisée par un carré barré, « c'est le temps d'attente à l'arrêt pendant lesquels le conducteur reste à proximité de son poste de travail pour répondre aux instructions de son employeur ou des clients. »

g) Enfin la quatrième est l'« autre tâche », c'est-à-dire, toute activité, à l'exception de la conduite. Les routiers l'appellent souvent par le mode « travail ». En effet, elle est définie comme temps de travail à l'Article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors. »

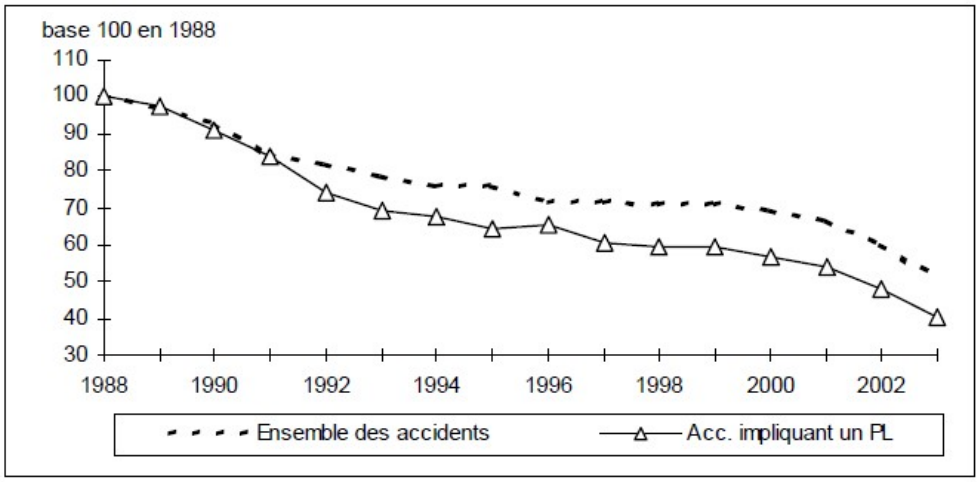
1.3 De la justification de la règle : ambiguïtés en mise au travail

1.31 La Réglementation CE n° 561/2006, vecteur de sécurité routière ?

Avec ce système, on s'attendrait à davantage de sécurité au travail. Nul ne peut douter qu'il en soit différemment. L'arrivée depuis le début des années 2000 des radars automatiques, alliés à une médiatisation accrue de l'accidentologie routière, de leur comparaison d'une année sur l'autre, à des publicités « choc » de la Sécurité routière, sont souvent reconnues comme une source de la baisse du nombre d'accidents impliquant les poids lourds, ou plus encore avec le respect des réglementations du transport. « Sur le long terme, les accidents de la route impliquant un poids-lourd diminuent avec l'augmentation de la qualification et la généralisation de la formation obligatoire des conducteurs routiers. De même, la réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos va dans ce sens »[163], d'après Bernard Korman et Olivier Dussart.

[163] KORMAN Bernard (dir.), DUSSART Olivier (dir.), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* Direction des Affaires économiques et internationales, Direction des Transports terrestres, mars 2005, p. 44 (68 p.).

Graphique 1 : « Accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd (PL) »[164]



Une question se pose : comment justifier une baisse drastique des accidents impliquant des poids lourds entre la fin des années quatre-vingt jusqu'à 1994, alors que le Règlement CEE n° 3820/85 n'assurait aucune coercition sur le secteur du T.R.M. ? Les explications les plus vraisemblables trouvent leurs sources davantage par l'organisation logistique des transports, qui a commencé dès les années quatre-vingt, où le travail s'est segmenté progressivement au niveau des trajets et s'effectuent de plus en plus en journée. Dans le même temps, le réseau routier ouvre davantage d'autoroutes sur ses principaux axes interurbains. Cet aspect contribue à sécuriser le transport routier. Par ailleurs, lorsque l'on observe la courbe de l'ensemble des accidents, celle des poids lourd lui est parallèle. De plus, les contrôles d'alcoolémie à partir de 1990 et l'apparition du permis à point à partir de 1992 peuvent être aussi une des sources explicatives. Aussi, la zone courte constitue maintenant la moitié du transport routier en poids lourds. La diminution des accidents poids lourds est davantage mise en lumière par la réduction du temps de travail, en vertu d'une rationalisation organisationnelle, plutôt que par la réglementation en elle-même. Par ricochet, l'hypothèse de F. Ocqueteau (1998) tend à être validée aujourd'hui, à savoir que l'efficience du contrat de progrès repose sur une régulation interne du transport, par ailleurs, inscrite maintenant dans l'Article 10 de la Réglementation CE n° 561/2006 :

[164] KORMAN Bernard (dir.), DUSSART Olivier (dir.), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises, op. cit.,* p. 42.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Encadré n° 41 : « Article 10, Réglementation CE n° 561/2006 »

« Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) n° 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) n° 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés ». (Règlement CE n° 561/2006, Chapitre III, Responsabilité de l'entreprise de transport, Art. 10, paragraphe 2).

Cette régulation peut donc tout à fait se justifier par l'optimisation logistique, à ceci près qu'elle est elle-même calibrée selon les règles du temps de travail des routiers. Toutes les données des heures travaillées sont enregistrées sur des serveurs informatiques. Elles donnent une visibilité du temps de service à l'exploitation et aux inspecteurs d'État. Elles permettent également une maîtrise de la concurrence et une loyauté au sein du secteur. Elles facilitent implicitement les instances de contrôle du transport afin qu'elles se concentrent sur des fraudes plus graves. Pour ma part, plus les pratiques sont homogènes et régulées et plus la productivité du secteur est élevée, puisque l'ensemble des acteurs sont sur un pied d'égalité au niveau réglementaire. Ensuite, il est plus aisé d'établir un quadrillage productif, selon l'homogénéisation taylorienne.

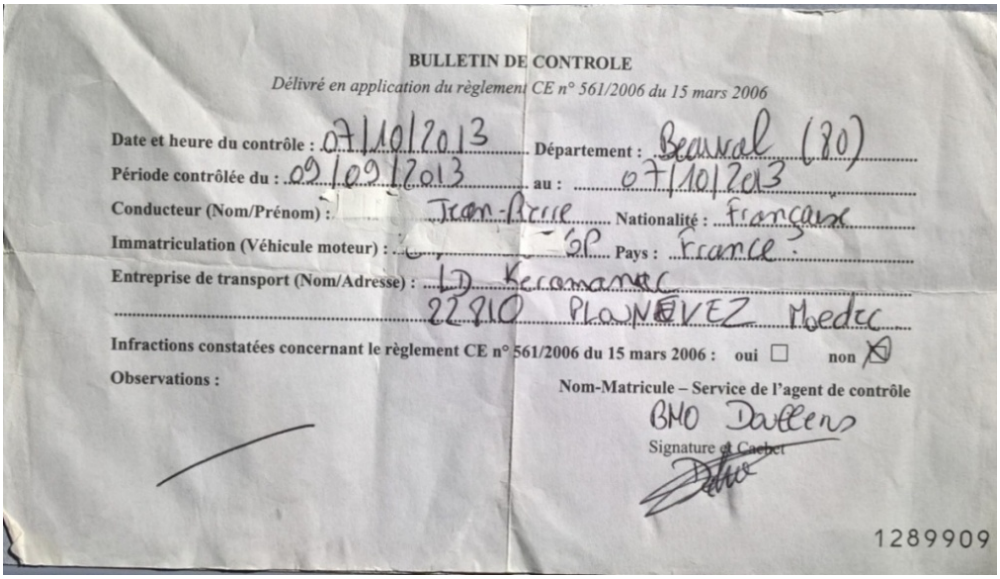
1.32 Une organisation des pauses : la pierre angulaire de la productivité

Contrairement au modèle réglementaire européen, les routiers nord-américains ne disposent pas de carte tachygraphique nominative, mais d'un *Driver Daily-log*[165]. Par ailleurs, ils peuvent répartir selon leur convenance leurs pauses, tandis que le Règlement CE n° 561/2006 est construit selon d'un principe de pause non sécable. Les routiers européens n'ont que deux possibilités parmi les deux tranches de 4h30 journalières de conduite : soit, ils choisissent de couper 15 minutes pendant la première tranche, et en effectuent 30 à son issue, soit, ils conduisent pendant toute la tranche et s'arrêtent 45 minutes. Leur restriction apporte un phénomène délétère au reste de la circulation routière ; les voies ne bénéficient pas suffisamment de lieux sécurisés à cet usage. Ce système est aussi justifié en raison des fraudes aux temps de pause, tandis que les chauffeurs effectuaient une autre activité ; décharger ou

[165] Les *« Driver daily Log »* sont des carnets de note dans lesquels les routiers indiquent par période de 24h, à la règle, selon les modes qu'ils ont effectués pendant leur journée – *Off duty, Sleeper berth, Driving et On duty* – notifiée par le *« Part. 395, Hours of service of drivers »,* issu de la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (U.S.A.) Cette réglementation est aussi valable au Canada. Elle demeure, toutefois, plus permissive que le Règlement CE n° 561/2006 européen, particulièrement au niveau de la gestion des pauses journalières, et de la traçabilité des temps de service. Cependant, il semblerait qu'une version numérique soit en cours de diffusion depuis fin 2017 sur les poids lourds Nord-Américains.

recharger pendant les livraisons. En procédant comme tel, ils pouvaient repartir sur un nouveau cycle de 4h30.

Encadré n° 42 : Procès-verbal de contrôle routier poids lourds de gendarmerie



BULLETIN DE CONTROLE

Délivré en application du règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006

Date et heure du contrôle : 07/10/2013 Département : Beauval (80)

Période contrôlée du : 02/09/2013 au : 07/10/2013

Conducteur (Nom/Prénom) : Jean-Pierre Nationalité : Français

Immatriculation (Véhicule moteur) : ... SP Pays : France

Entreprise de transport (Nom/Adresse) : D. Kermanec

22910 PLOUNEVEZ Medec

Infractions constatées concernant le règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006 : oui ☐ non ☒

Observations :

Nom-Matricule – Service de l'agent de contrôle

BMO Dauteens

Signature et Cachet

1289909

L'argument est alors le suivant : puisque les temporalités sont identiques pour tous, il est alors aisé de préparer à l'avance la planification des pauses, et par là, maîtriser les incertitudes. Pour illustration, un routier qui effectue un déchargement au bout de 3h30 de conduite sera amené à effectuer sa pause soit pendant la livraison, soit à l'issue de 4h30 de conduite. Précisons toutefois que la réglementation n'interdit pas d'effectuer des pauses, mais leur comptabilité en dessous de quinze minutes sera nulle.

Encadré n° 43 : « Article 7, Réglementation CE n° 561/2006 »

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

A l'inverse, la précédente Réglementation CEE n° 3820/85, permettait de scinder en 3x15 minutes de temps de pause, comme l'indiquait aussi son Article 7 :

Encadré n° 44 : « Article 7, Réglementation n° CEE 3820/85 »

« 1. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1 ».

En raison de ce système non sécable des pauses, les routiers ne peuvent procéder autrement. Un chauffeur qui fait plus de temps de pause peut paradoxalement terminer sa journée en infraction, si leur répartition ne correspond pas aux prescriptions de l'Article 7 du Règlement CE n° 561/2006. Lors du midi, certains routiers m'ont exposé le problème des repas, en se limitant souvent aux sandwiches, ils n'ont pas de temps de déjeuner. Plus encore, cela les expose au risque d'hypoglycémie, qui peut avoir des conséquences lourdes, au risque de provoquer des accidents[166]. Ce risque n'est pas à négliger, ils sont davantage exposés que le reste de la population au sein de leur travail en raison des décalages horaires, des cycles des tournées et que la réglementation n'apporte aucune prescription envers cette problématique.

Corrélativement à ce constat, l'articulation avec la pratique managériale infuse une logique de rendement : il ne serait pas admis qu'un routier s'arrête dans un relais pour se restaurer alors qu'il lui resterait du temps de travail, par exemple au bout de huit heure trente de conduite. Il est poussé au maximum de son temps autorisé de conduite, tandis qu'il avait l'opportunité de faire sa pause journalière davantage en sécurité. L'Article 12 est la conséquence de telles pratiques managériales, qui les poussent au bout de leurs temps de conduite (*cf.* encadré n° 45). Il incite leur dépassement, dans le sens où il ne s'avérerait pas nécessaire s'ils s'arrêtaient à un lieu de leur choix sur une marge de trente minutes voire moins avant la limite réglementaire. En complément de ces aspects, le système de pause laisse apparaître une certaine équivoque en faveur de la primauté de la productivité sur celle de la sécurité et le repos.

Encadré n° 45 : « Article 12, Réglementation (CE) n° 561/2006 »

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux Articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

[166] Un accident de cette nature a été suspecté, entre la collision d'un minibus face à un poids lourd, le 22 juillet 2014, avait coûté la vie à six individus, dont cinq enfants, proche de Troyes. (Source : *La dépêche.fr*)

1.33 Des ambiguïtés des temps de pause et de travail ?

Deux imprécisions s'ajoutent à l'idée de la primauté productive. La première affecte moins le compte d'autrui. Il apparaît entre le croisement de la Réglementation CE n° 561/2006 et la loi du Code du travail, par rapport à l'Article L3121-33 (*cf.* encadré n° 46). Elle exige, en effet, vingt minutes obligatoires au bout de 6h00 de travail, tel que fixé par le Code du travail français. Cette situation est néanmoins plus probable dans le transport pour compte propre, dans le sens où ces routiers conduisent sur de plus petites distances et dans le cas où ils effectuent dans la journée d'autres activités dans leur entreprise. Dans cette situation, l'Article L3121-33 remplace partiellement la précédente réglementation européenne.

Encadré n° 46 : « Article L3121-33 du Code du travail »

« Dès que le temps de travail quotidien atteint six heures, le salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes. Des dispositions conventionnelles plus favorables peuvent fixer un temps de pause supérieur ».

Sur ce sujet, Hélène Desfontaines (2002) évoquait cette loi – non encore établie – selon l'hypothèse qu'elle s'ajoute à la Réglementation CEE n° 3820/85[167]. En cela, deux sens sont possibles au terme « ajouter » : dans un cas, l'auteure rejoint l'exemple que je viens de montrer ; il y a un effet alternatif entre les règles, les routiers ont un système de pause « par défaut », grâce à l'Article L3123-33. Dans le second, elle s'additionne à la Réglementation 3820/85 (aujourd'hui à la Réglementation n° 561/2006). C'est-à-dire, qu'en plus des 45 minutes obligatoires, 20 minutes de pause supplémentaires se cumulent au bout de 6 heures. Cet aspect n'est pas à négliger, car je me suis aussi posé cette question en ces termes ; doivent-ils aussi s'arrêter au bout de 6h de travail, en plus des 45 minutes obligatoires qui succèdent à la tranche de 4h30 de conduite ? Deux arguments me permettent de penser que non, selon l'interprétation que je propose. En premier lieu, la réponse est déjà dans la question : s'ils dépassent les 6 heures de travail cumulé, ils seraient déjà en fraude depuis 1h30. Ils bénéficient d'un système régulateur dont ne disposent pas les autres ouvriers, y compris dans le transport. En second lieu, la dernière phrase de l'Article ci-dessus montre

[167] Hélène DESFONTAINES, *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi, op. cit.,* l'auteure l'évoque dans sa note de bas de page n° 346, à la page 174.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

bien que « des dispositions conventionnelles plus favorables peuvent fixer un temps de pause supérieur ». C'est le cas avec le Règlement CE n° 561/2006.

Plus important encore, la seconde incertitude soulevée par Hélène Desfontaines (2002) laisse apparaître un problème que j'avais aussi perçu pendant certains entretiens. Il est lié à la situation des acteurs ou à la polyactivité qu'ils peuvent effectuer. « Le caractère fragile de la distinction donne alors lieu à d'âpres échanges à propos de sa disponibilité de fait au service de l'employeur, qualifiée comme telle mais que son patron enjoint de mesurer comme repos de manière à reprendre la route au plus vite »[168]. Cette problématique est toujours vraie, certains transporteurs contraignent leurs conducteurs à se mettre en « pause » pendant les attentes lors des livraisons. Le même type d'exemple pourrait valoir aussi sur le nettoyage du véhicule, ou l'« entretien » léger (changer des ampoules, vérifier la mécanique, etc.) ou encore certaines tâches administratives. On peut y voir un paradoxe, entre la circonscription d'une règle, et des pratiques sociales. Michel Crozier et Erhard Friedberg (1977) en commentent le fondement : « Les règles sont en principe destinées à supprimer les sources d'incertitude. Mais, le paradoxe c'est que non seulement elles n'arrivent pas à les évacuer complètement, mais encore elles en créent d'autres qui peuvent immédiatement être mises à profit par ceux-là mêmes qu'elles cherchent à contraindre et dont elles sont censées régulariser les comportements »[169]. Dans l'état actuel des choses, tous les acteurs du T.R.M. peuvent tirer le fruit, chacun à leur manière, d'une zone d'incertitude. Le temps de service est au cœur de ce phénomène, tantôt à l'avantage du chauffeur, tantôt à celui de son employeur.

1.34 Les modalités dérogatoires

Encadré n° 47 : « Article 11, Réglementation (CE) n° 561/2006 »

Chaque État membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues aux Articles 6 à 9. Ce faisant, les États membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le présent règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.

[168] Stéphane CARRÉ et Hélène DESFONTAINES, « De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs. Mesure et norme temporelle du travail des chauffeurs routiers en France », *op. cit.,* p. 149 (pp. 131-152).

[169] Michel CROZIER & Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Sociologie politique »), 1977, p. 75 (436 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

A côté de la productivité, il existe un système de dérogations. Parmi elles, les produits périssables ont des contraintes bien plus fortes que ceux du « sec », c'est-à-dire, les produits n'impliquant pas de date limite à court terme. Mais une distinction entre le « transport frais » et le « transport froid » peut se fonder. Selon Eric Foulquier, « il ne faut pas entendre la distinction entre froid et frais selon des critères strictement thermiques. La différence porte sur les contraintes temporelles d'acheminement. Le froid permet le stockage et autorise donc du temps de transport, alors que les logiques du frais reposent sur la réduction maximum des délais d'approvisionnement des marchés »[170]. Cette ambiguïté réglementaire entre « frais » et « froid » peut coïncider dans la logistique : elle permet, en effet, de faire rouler des poids lourds lors de restrictions pendant que ledit transport, même en condition réfrigérée, en n'assurant aucunement sa nécessité :

> *« Quand j'étais en bétaillère c'était le décalage quoi. On ne savait jamais quand est-ce qu'on rentrait. Ce n'était pas planifié euh... Là je sais que je vais rentrer samedi parce qu'il m'a donné un boulot à faire. Mais le patron que j'avais avant, ben des fois le jeudi soir ou le vendredi il te faisait descendre dans le sud quoi. […] Ah le week-end tu étais bloqué... Alors que tu avais dit à tes enfants que je rentrais et puis finalement non. Alors c'est pour ça j'ai arrêté parce que... Mais après dans le transport ça peut arriver qu'on reste bloqués un week-end pour des raisons d'intempéries ou autres voilà ça peut arriver. Si tu bosses dans le transport tu le sais. »* (Albert, routier de zone longue, 51 ans, entretien n° 18).

Encadré n° 48 : « Article 14 Réglementation CE n° 561/2006 »

1. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'Article 1er, les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, accorder des dérogations à l'application des Articles 6 à 9 pour des opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles.

2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils notifient immédiatement à la Commission.

1.35 Les limites de la réglementation à la question de la santé au travail

La Réglementation 561/2006 nécessite avant tout des outils de mesure qui vont au-delà d'une simple carte de pointage. Les avions sont connus pour être équipés de « boîtes noires », dont une enregistre les données de conversation et l'autre les données de navigation et les systèmes de l'appareil. Il en va de même pour les poids lourds. Jusqu'en 2016, c'était le Règlement 3821/85 qui établissait les normes des tachygraphes. La Réglementation CE n°

[170] Eric FOULQUIER, « Le froid, les agrumes et la mer. Logiques de flux, logiques d'espace dans le bassin de *La Plata*. (Argentine, Uruguay) », *Géographie, économie, société* 2007/3 (Vol. 9), 2007, p. 318 (pp. 315-327).

561/2006 a déjà instauré les lecteurs de cartes numériques nominatives à partir de 2007. Ce fut une première étape vers la généralisation des données numériques, plus faciles à contrôler et plus ardues à falsifier. Car antérieurement, les chauffeurs inséraient un disque de la taille d'un « CD » en papier, dans le tachygraphe (CEE n° 3821/85). Cela permettait des fraudes sur l'identité des conducteurs, afin d'occulter des heures de travail. Michel en donne une illustration, datant de la première moitié des années 2000 :

> ***Est-ce que vous avez été amené à prendre des risques au cours de votre carrière ?***
>
> *Ben ouais, si on revient 10 ans en arrière on ne respectait rien, on prenait des risques, ben oui !*
>
> ***Et aujourd'hui vous ne pouvez plus ?***
>
> *Ben aujourd'hui ils ne veulent plus, c'est simple on a signé une feuille comme quoi on doit respecter les horaires et tout, et s'il y a un procès pour dépassement d'horaire c'est à notre charge... Alors personne ne le fait !*
>
> ***D'accord ! C'est l'entreprise qui vous a fait signer ça ?***
>
> *Oui, c'est un peu à cause de moi, parce qu'il y a une dizaine d'année, j'ai été en prison en Angleterre pour ça et ils m'ont payé une brique en Francs, parce que j'avais trafiqué les disques et que j'avais fait trop d'heures. »* (Michel, 56 ans, routier international, entretien n° 13).

Avec les cartes nominatives, le type de fraude que révèle Michel, ci-avant, n'est plus possible à moins de procéder à des transformations matérielles du chronotachygraphe, qui recodent le signal numérique. La manipulation relate plus du piratage informatique, au demeurant beaucoup plus criminalisé que de la petite « bidouille » artisanale avec les anciens disques. Le graphique ci-dessous montre la répartition des fraudes. Indéniablement, la « R.S.E. »[171] (respect de la Réglementation 561/2006), figure parmi les plus enfreintes. Toutes proportions gardées, les infractions au temps de travail restent assez limitées chez les routiers[172]. Selon la Dreal Bretagne (2015), « la part des véhicules en infraction est en hausse de 2 points pour atteindre 14,2 % des véhicules contrôlés. 81 % des véhicules contrôlés en infraction sont des non-résidents. Les infractions à la réglementation sociale européenne

[171] R.S.E. : Réglementation sociale européenne.
[172] Ces infractions peuvent être assez larges : elles sont repérées sur les 28 derniers jours de travail des routiers. Elles recouvrent principalement les dépassements de temps de conduite et d'amplitude journalière, de temps de pauses non respectés, de temps de service à la semaine, en bi-hebdomadaire et au mois.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

représentent 66 % des infractions relevées. Les fraudes les plus souvent constatées concernent les temps de repos et de conduite ainsi que les défauts de documents de transport »[173]. J'avais évoqué précédemment le fait que les transporteurs contrôlent les temps de travail de leurs conducteurs. Comme tous le font, cela assure alors une autorégulation du secteur. En prêtant davantage d'attention à ce détail, une forme de discrimination apparaît subséquemment.

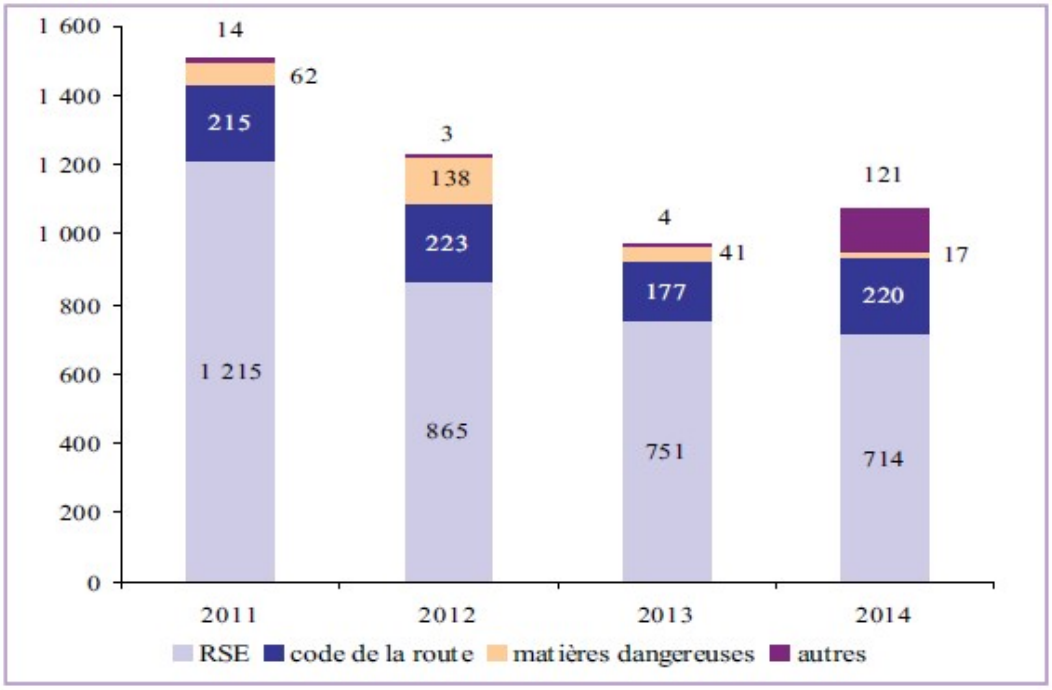
Lors de ceux-ci (*i.e. :* contrôles sur aires de repos), les autorités assurent – entre autre – lutter contre le *dumping* social, par les contrôles au cabotage et des amplitudes et respects de la réglementation du droit du transport, du temps de travail[174]. Un écueil toutefois demeure. Si le pavillon étranger fait l'objet d'un contrôle sur l'ensemble des données documentaires et numériques (feuilles de route, chronotachygraphe, etc.), parallèlement, les transporteurs français font l'objet d'un arbitraire à leur avantage. Non que les transporteurs français ne fassent pas l'objet de contrôles par ailleurs, et ce, dans la limite de mes observations, du croisement documentaire et de mes entretiens, on constate que parmi ces grandes entreprises, certaines d'entre elles alimentent le *dumping* social, généralement, par des travailleurs détachés. Elles contribuent à instaurer davantage d'inégalités envers leurs concurrents.

Explicitement, elles font l'objet d'un *passe-droit* lors des contrôles routiers, soit, autant de marges de manœuvre et de zones d'incertitude qu'elles peuvent mobiliser. En conséquence, tout en luttant contre le *dumping* social, *in fine,* ces contrôles éprouvent aussi leurs limites (*cf.* graphique n° 2). La viabilité du relevé statistique des fraudes est en jeu : elles ne montrent pas la différence entre les poids lourd qui passent le barrage sans contrôle et ceux faisant l'objet de la vérification d'au moins le contenu du chronotachygraphe. Dans la pratique, ce biais s'appuie aussi par les moyens dont disposent les contrôleurs pour assurer ces missions aux abords des routes, face à l'ampleur du trafic poids lourds sur le réseau national.

[173] Marc NAVEZ (sous la dir. de), *Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne, Compte-rendu d'activités 2014,* Dreal Bretagne, Service Infrastructures Sécurité Transport, 2015, p. 39 (47 p.).
[174] http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/le-controle-des-transports-routiers-a932.html

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Graphique 2. Répartition des infractions relevées sur route (hors surcharges), Dreal Bretagne/Greco, sur la région Bretagne (contrôles poids-lourds marchandises et passagers) [175]



Également, la sécurité est moins questionnée envers la flexibilité horaire des routiers. « Beaucoup de conducteurs doivent circuler durant les périodes habituellement consacrées aux repas et aux repos, sinon au sommeil »[176], précisait déjà Patrick Hamelin (1985). Ce constat perdure aujourd'hui :

> *« Moi, j'ai ma glacière, je mange vite fait et je préfère prendre mon temps le soir. Le problème maintenant avec les trente-cinq heures, c'est qu'il y a plein de sociétés qui arrêtent à dix-sept heures le soir. Et après, ça y est, on ne peut plus livrer. »* (Albert, 51 ans, routier de zone longue, entretien n° 18).

Les conséquences de ce décalage sont d'autant plus importantes, que de nombreux rapports médicaux concluent à une surexposition aux pathologies liées au diabète de type 2, à l'obésité, aux problèmes cardio-vasculaires, vibratoires, de stress chronique, les risques d'exposition aux hydrocarbures (Thierry, Chouanière, Aubry, 2008)[177]. Cependant, les

[175] Marc NAVEZ (sous la dir. de), *Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne, Compte-rendu d'activités 2014, op. cit.,* p. 39.
[176] Patrick HAMELIN, « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises », *op. cit.,* p. 05.
[177] D. CHOUANIERE, S. AUBRY et S. THIERRY, « Conduite et santé, une revue de la littérature, 2008, dossier médico-technique », *Document pour le Médecin du Travail,* n° 113, 1er trimestre 2008, I.N.R.S., 18 p.

conducteurs qui travaillent la nuit sont moins fréquents. L'amplitude est plus réduite la nuit par rapport au travail diurne, comme le définissent les Articles L3312-1 et L1321-7 (*cf.* encadré n° 49), du Code des transports français :

Encadré n° 49 : « Réglementation du travail de nuit, Code des transports »

Article L3312-1 : « lorsqu'un salarié appartenant au personnel roulant d'une entreprise de transport routier, à l'exception des entreprises de transport sanitaire, est un travailleur de nuit au sens de l'Article L. 3122-31 du code du travail et sans préjudice de la période définie à l'Article L. 1321-7 ou lorsqu'il accomplit, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures, sa durée quotidienne du travail ne peut excéder dix heures. Il ne peut être dérogé à ces dispositions qu'en cas de circonstances exceptionnelles, dans des conditions et selon des modalités fixées par voie réglementaire, après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés du secteur. »

« Article L1321-7 : Tout travail entre 22 heures et 5 heures est considéré comme travail de nuit. Une autre période de sept heures consécutives comprise entre 21 heures et 7 heures, incluant l'intervalle entre 24 heures et 5 heures, peut être substituée à la période fixée à l'alinéa précédent par une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. A défaut d'accord et lorsque les caractéristiques particulières de l'activité de l'entreprise le justifient, cette substitution peut être autorisée par l'inspecteur du travail, après consultation des délégués syndicaux et avis du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'ils existent. Pour l'application des dispositions de l'Article L. 3122-31 du code du travail, la période nocturne à retenir est celle définie en application des deux alinéas précédents. »

Certes, le respect de la réglementation a été très progressif. Les fraudes sont toujours une réalité sociale, mais les contraintes sont davantage intériorisées par les camionneurs. La gestion au sommeil est aussi un facteur non négligeable dans l'organisation du travail, indifféremment de la zone longue ou courte. Un routier, même en repos (y compris le *week-end*), est plus ou moins en train de préparer son prochain cycle de travail. C'est-à-dire que son sommeil est réglé par rapport à son heure départ supposée. Par exemple, cela peut bannir les grasses matinées ou au contraire imposer des siestes. Il doit être d'appoint, tel un pilote de course, prêt à partir sur la ligne de départ. Ces décalages horaires représentent des cycles difficiles à accommoder avec la réalité biologique et physiologique du sommeil, sinon même du reste des activités sociales du week-end. Les heures de livraisons ne sont pas systématiquement reproductibles d'une journée à l'autre, ni d'une tournée à l'autre. J'avais expérimenté cela lors des premiers trajets que j'avais effectués bien avant cette recherche. Parfois, tels des sportifs de haut niveau, ils utilisent des médicaments pour faciliter leur endormissement. Les conditions sont rendues plus difficiles en raison de la chaleur ou du bruit environnant (semi à température dirigée, circulation routière et des autres poids lourds, climat, etc.).

– *« J'essaie de me coucher aussitôt que je me suis arrêtée. J'essaie de manger rapidement pour aller me coucher, pour pouvoir récupérer un maximum. »* (Belina, 45 ans, routière zone longue, entretien n° 36).

– *« Ben moi de mon côté je prends ce qu'on appelle un régulateur de sommeil. J'ai ma petite sœur qui est infirmière, c'est elle qui me l'a préconisé au fur et à mesure des années, que les infirmières prennent elles aussi à cause de leurs horaires décalés, donc depuis quelques années, je prends un cachet pour pouvoir réguler le sommeil et éviter de ressentir trop les décalages. »* (Olivier, 39 ans, routier international, entretien n° 37).

– *« Ah il y a la fatigue aussi, quand tu as fini ta semaine, tu es content de rentrer chez toi ! Moi je ne dors pas ! J'ai l'habitude de ne pas dormir… Même si je prends des comprimés pour dormir, je ne dors pas plus que 4 ou 5 heures.* ***Vous prenez des somnifères ?*** *Non non, ce sont des tranquillisants. Ca ne t'assomme pas, c'est de la Noctamide à 2 mg ce n'est pas très fort ! »* (Joël, 57 ans, routier de zone longue, entretien n° 7).

– *« Je sais que quand je pars en vacances, si j'ai pris l'habitude de me lever à 5h du matin, même si je me couche à 1h à 5h je suis debout, ça rend ma femme folle mais bon. Alors bon je prends ma douche, je vais me raser, je vais chercher les croissants. »* (Pierre, 47 ans, routier de zone longue, entretien n° 23).

Olivier légitime l'usage des médicaments (sans qu'il n'en précise le nom) par le biais de sa sœur infirmière. Joël est plus explicite, en utilisant du Noctamide, mais tous les deux ont en commun d'euphémiser, de banaliser ou d'ignorer leurs effets réels sur la santé. J'ai voulu en savoir plus sur les risques de ce médicament. L'explication ci-dessous, de la part d'un médecin de prévention de l'Université Rennes 1 et que j'avais contacté par e-mail ; le docteur Laurence Richard, est sans ambiguïté :

« Les effets secondaires et les précautions d'emploi de ce médicament sont bien connus. Le Noctamide (Lormétazépam) est une benzopdiazepine, avec des effets sur l'aptitude à conduire des véhicules ou à utiliser des machines. En cas de conduite de véhicules et l'utilisation de machines, ce médicament psychoactif (hypnotique) peut provoquer une somnolence et une baisse de vigilance. Également, il y a un risque de dépendance sur le long terme. Donc son usage est déconseillé pour des chauffeurs. […] Une incitation à des siestes "naturelles" serait de mise pour dormir pendant les heures de coupure. » (Laurence Richard, médecin de prévention, Université Rennes 1, S.M.U.T.).

De ces faits, même les pauses constituent une course à la performance – à laquelle s'ajoute la cigarette pendant la conduite. Les médicaments, les drogues ou les cigarettes impliquent une forme de violence biologique et médicale au travail pour atteindre les objectifs de l'entreprise. Ces substances deviennent des substituts de soutien social des chauffeurs face

au stress pour tenir à la densité du travail, au prix de s'aliéner le corps. Ce constat rejoint l'analyse d'Angel Martinez Hernaez : « Le consommateur du capitalisme tardif tend à feindre ces dérèglements et à se les représenter dans une langue naturalisée qui en appelle au corps plus qu'aux relations sociales, aux substances (antidépresseurs) plus qu'au discours »[178]. En conséquence, leur usage ne s'explique pas tant pour des motivations transgressives, qu'au contraire, pour s'aligner envers les règles. Il y a une production d'un « homme augmenté » pour faire face au poids de la coercition. Par ailleurs, cette course trouve aussi ses fondements dans la régulation de la concurrence au sein du T.R.M. à l'échelle européenne. Étrangement, la situation avant le « contrat de progrès » semble se répéter, cette fois-ci, à l'échelle européenne.

2. Le pavillon français face au pavillon européen

2.1 Quels risques d'une concurrence non maîtrisée dans le T.R.M. ?

2.11 La règle : l'atout arbitraire du *manager*

Le transport est régulé en contrôle du temps de travail et non plus au niveau quantitatif, en matière de limitation de poids lourds, comme ce fut le cas particulièrement en France dès 1934 jusqu'à la libéralisation du transport routier. En contraste à une coercition des règlements actuels, le constat n'est pas le même dans les rapports de concurrence économiques au sein de l'U.E. :

> *« Ce que je trouve dégueulasse, il y a une réglementation, il y a deux vitesses, moi je gagne 3 fois plus cher que lui, lui trois fois moins cher que moi. Avec les pays de l'Est, on pratique des tarifications qui n'ont pas lieu d'être. Dans le temps il y avait la T.R.O., c'est ça qu'on devrait réinstaurer ! Les gars ils roulent, ce sont des miséreux, les Français, c'est pareil. »* (Pascal, 52 ans, routier zone longue, entretien n° 6).

J'émets qu'au contrôle social dont ils font l'objet, s'ajoute la concurrence du pavillon étranger, qui augmente le risque d'une dégradation des conditions de travail (Hilal, 2006). Le cabotage routier et le travail détaché constituent un énième mode de concurrence au sein de l'histoire du secteur, au risque d'obtenir une offre supérieure à la demande. Pierre Darrot (1972) affirmait déjà que « le caractère non stockable du transport et la multiplicité des

[178] Angel MARTINEZ HERNAEZ, « Le Prozac est la meilleure de toutes les inventions », *Socio-anthropologie*, 21 | 2007, p. 6 (11 p.).

entreprises artisanales du secteur entraîne l'existence quasi-permanente d'une offre excédentaire. C'est pour éviter qu'elle ne soit l'occasion d'une concurrence excessive et désordonnée entre les transporteurs routiers que la réglementation concerne également le contrôle interne de la profession »[179]. Dans la condition où de tels équilibres sont effectifs, selon Georges Dobias (1993) « ce cadre élargi de compétition ne doit pas empêcher le transport routier de participer au développement économique dans de nouvelles conditions assurant une meilleure sécurité pour les tiers et les salariés, dans un environnement social et économique acceptable »[180].

La problématique du *dumping* social du T.R.M. rappelle amplement celui des travailleurs détachés du monde agricole. L'analyse qu'effectuent Frédéric Décosse et Augustina Desalvo (2017) où ce système atteint son niveau le plus élevé en optimisation du personnel. Il s'agit de recruter des travailleurs selon les besoins saisonniers, ponctuels ou à plus long terme (des travailleurs espagnols naturalisés) et aux contrats de type ofii[181] recrutant des Maghrébins. D'après ces auteurs, « la longue histoire de la mobilisation de force de travail étrangère en agriculture intensive montre qu'il existe une grande volatilité des mécanismes de recrutement employés et une interchangeabilité des bassins et des formes d'emploi dans le temps »[182]. Avec cette diversité contractuelle où la précarité du travail est souvent révélée, la question de la santé reste complètement en suspens, comme l'indique Loïc Lerouge (2009). Il précise que « la multiplicité des statuts et le nombre de travailleurs précaires qui passent dans l'entreprise sont une autre difficulté rendant très complexe leur suivi médical. Cette inégalité avec les travailleurs à durée indéterminée perturbe la connaissance des atteintes à la santé au travail et la détection des inégalités sociales de santé »[183].

> *« La facilité d'embaucher pour eux des transporteurs étrangers, ou tout simplement de créer une filiale à l'étranger juste avec une boite postale, et donc cette facilité-là d'embaucher et aussi, hélas, de débaucher, si j'en crois les nouvelles règles qui vont arriver en France on va en arriver au même point, et donc l'économie du tarif horaire,*

---

[179] Pierre DARROT, « La concurrence dans les transports routiers de marchandises (première partie) », *Economie et statistique,* n°40, Décembre 1972, p. 9 (pp. 3-14).
[180] Georges DOBIAS (sous la dir. de), *Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises,* Commissariat général au plan, 1994, p. 3, 122 p.
[181] Office français de l'immigration et de l'intégration
[182] Frédéric DECOSSE et Augustina DESALVO, « Les détachés de l'agriculture intensive », *Plein droit* 2017/2 (n° 113), p. 10, pp. 7-10.
[183] Loïc LEROUGE, « Les effets de la précarité du travail sur la santé : le droit du travail peut-il s'en saisir ? », *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé,* 11-1 | 2009, p. 4 (23 p.).

c'est-à-dire que moi si on considère mon nombre d'années d'expérience, si j'étais resté tout le temps dans la même société, ou même par rapport... J'ai travaillé à l'étranger aussi bien chez des transporteurs belges, espagnols qu'hollandais. On va dire qu'en considérant, par exemple, qu'en Belgique on est à 12 € de l'heure brute, si moi je vais coûter 12 € de l'heure, on va dire que si je monte à Saint-Pétersbourg, mon patron va me payer 70 ou 80 € en heures de volant, alors que si il prend un Russe ou un Polonais, il descend en dessous de 5 ou 7 € de l'heure ». (Olivier, 39 ans, routier international, entretien n° 37).

Au travers du travail détaché et du cabotage, c'est aussi un sentiment de malaise qui s'instaure chez les routiers hexagonaux. Ils se sentent déconcertés par la facilité administrative avec laquelle les entreprises du T.R.M. recrutent des travailleurs détachés. Daniel Mercure (2005) présente la thématique de la fracture sociale que je détaillerai ultérieurement (chapitre 6) : « l'impartition flexible, de même que la financiarisation et la mondialisation de l'économie n'ont pas comme seuls effets de modifier le contenu du travail ou encore de remettre en question le lien social dans l'entreprise. De telles pratiques, parce qu'elles changent radicalement les conditions d'emploi dans nos sociétés, conduisent de manière plus dramatique tant à fragiliser une grande partie de la population qu'à ébranler l'ensemble des anciennes formes de solidarité sociale »[184].

« Le pire pour moi, ce sont les entreprises françaises qui emploient ces gens-là ! Ah ben oui, là c'est au détriment de... Ils licencient des chauffeurs français, pour embaucher ces gens-là et puis à prendre des marchés pour beaucoup moins chers ! » (Gérard, 61 ans, routier zone longue, entretien n° 5).

2.12 Le sentiment de paupérisation des routiers : le spectre de la perte du statut social

L'expression du sentiment de paupérisation sociale s'affermit amplement par la flexibilité induite par le détachement et par le cabotage, compte tenu de leur caractère « provisoire ». Il faut rappeler que le recrutement dans le T.R.M. de travailleurs étrangers, dès les « Trente Glorieuses », n'est pas récent. Il n'est pas erroné d'affirmer que le pavillon français dispose de toute une histoire à travers l'Europe, des Italiens, Espagnols, Portugais immigrés venus travailler en France. L'accès à cette profession était la garantie d'une insertion sociale, en dépit du don de soi et de son investissement physique, que ne permet pas le détachement. Car le travail, « permet en effet de partager des expériences avec d'autres et

[184] Daniel MERCURE, « Libéralisme et lien social : une analyse critique », *Cahiers internationaux de sociologie* 2005/2 (n° 119), p. 337 (pp. 333-346).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de s'impliquer dans des activités dont les finalités dépassent l'intérêt individuel. […] Le travail permet d'acquérir un statut social qui détermine la place occupée dans la société, son identité sociale »[185], comme le rappelle Michel Vezina (2001). Les plus anciens routiers étaient familiers des grandes distances en transport international, le territoire comme les coutumes constituaient l'attractivité et le folklore du métier de chauffeur, dans ses bons comme ses mauvais côtés. Pour Andrea Rea (2013) « en regard de la période fordiste, l'immigration de travail s'est fortement diversifiée, notamment en raison des changements de statuts sur le marché du travail, de leur précarisation et de leur fragmentation »[186]. Ce n'est pas uniquement le travail que détruit le *dumping* social, c'est aussi le statut et l'image de soi qu'il remet en question. C'est en cela que le travail détaché constitue un des obstacles à l'attractivité professionnelle du secteur du T.R.M.

La situation sociale des travailleurs détachés n'est pas plus enviable, où s'ajoutent les problèmes de la langue, de la méconnaissance du droit qui les fragilisent, pour reprendre le constat de Rebecca Zahn (2016)[187]. Mobiliser des travailleurs détachés, c'est aussi avoir moins de résistance au travail, dans la mesure où ils sont plus à même d'accepter davantage les contraintes. Comparativement, un salarié « local » est, d'évidence, plus socialisé aux règles et lois de son pays et sera plus à même de se défendre en cas de litige avec son employeur.

> *« Quand j'ai commencé à travailler on pouvait dire au patron "tu m'augmentes ou je vais ailleurs" et il réfléchissait, maintenant il te dit "bah pars". C'est plus la même mentalité. Et puis maintenant avec tous les étrangers qui arrivent, moi je pense que dans 5 ans il n'y a plus de chauffeurs français. Si on regarde en Belgique, ils ne sont plus que 6 % de Belges. Tous les autres ce sont des Polonais, des Portugais, des Lituaniens… Et puis on ne se fréquente pas beaucoup. Quand on tombe sur un comme ça on peut discuter mais déjà il faut qu'il parle la langue, il n'y en a qui ne parlent pas du tout la langue. […]*
>
> *Bah moi j'ai rien contre eux hein, c'est contre les patrons et la France qui laissent faire ça quoi. Si on calcule bien, ils sont payés au salaire de leur pays, donc c'est*

[185] Michel VEZINA *et al.,* « L'impact de l'organisation du travail sur l'isolement social », *Travailler* 2001/1 (n° 5), p. 101 (pp. 101-117).
[186] Andrea REA, « Les nouvelles figures du travailleur immigré : fragmentation des statuts d'emploi et européanisation des migrations », *Revue européenne des migrations internationales,* Vol. 29, n° 2 | 2013, p. 16 (35 p.).
[187] Rebecca ZAHN, *« Revision of the Posted Workers' Directive: Equality at Last ? » European (Legal) Studies on-line papers Queen's University Belfast - School of Law – Centre of European and Transnational Legal Studies,* Volume 5, Issue 1, 2016, 17 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

avantageux pour les patrons et eux ils sont payés encore un peu plus parce qu'ils travaillent à l'étranger, donc ils sont tentés de venir évidemment. Mais ce sont les patrons qui décident. Ils laissent faire, ils profitent du système. Moi je sens un fort risque de perdre mon travail. La société, elle va très vite. J'ai vu une boite ouvrir, acheter des camions, et quinze jours après, elle fermait. Ça va très très vite. Maintenant on n'est plus sûr de rien. Les anciennes sociétés on connaissait bien le patron, et il nous connaissait, on savait comment travailler etc. Maintenant on ne peut plus discuter de rien, ils ne nous laissent pas donner notre avis ou quoi que ce soit. Bon je ne cherche pas non plus, il faut dire mais je sais que c'est comme ça. » (Pierre, 47 ans, routier de zone longue, entretien n° 23).

De toutes les classes ouvrières, les routiers étaient les plus susceptibles de communiquer entre eux, en dépit de leurs différentes nationalités respectives. Il y a une manœuvre d'évitement entre les routiers français et leurs confrères Est-européens. Ce malaise est rendu plus fort qu'il est organisé par l'industrie du transport à l'échelle européenne. En France, un effet symétrique se manifeste si on prend en considération l'origine de la Tarification Routière Obligatoire. Sa création se justifiait afin d'éviter que les petits transporteurs n'alignent des tarifs plus régressifs que ne le proposaient ceux de plus grande taille. L'ouverture européenne fut l'opportunité de changements réglementaires, à l'arbitre du libéralisme économique. « La disparition complète de la Tarification Routière Obligatoire depuis le 1er janvier 1988 a eu un effet indéniable sur les prix : entre 1987 et 1988, ceux-ci ont baissé de près de 10 %, tendant à se stabiliser en 1989 »[188] (Braibant, 1991). Pour cet auteur, la tendance du marché ne se discerne pas uniquement dans un rapport de concurrence, le conflit de la Guerre du Golfe augmenta le prix du carburant, et des excédents brut d'exploitation régressèrent ensuite. Or, le problème du travail détaché trouve sa source dans sa dimension juridique et économique, essentiellement avec la directive européenne 96/71/CE.

2.2 La Directive 96/71/CE : la dévalorisation symbolique du travail à l'échéance du libéralisme européen

2.21 Les signes d'une coordination à établir

A la veille de l'ouverture européenne (1989-1990), la question du cabotage se posait déjà. Dans la configuration de l'époque, les transporteurs nationaux pouvaient y trouver un

[188] Michel BRAIBANT, « Le transport routier de marchandises à la veille de l'échéance européenne », *Économie et statistique,* n° 239, janvier 1991, p. 9 (pp. 3-17).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

certain intérêt, car ce qui valait pour la France dans son rapport au pavillon étranger, tenait une réciprocité pour le pavillon français à l'étranger (Braibant, 1991). C'est qu'au même moment, au cours des années 1980, apparaissent d'autres acteurs dans une approche beaucoup plus globalisante, dont le coût du transport était leur principale préoccupation ; les transitaires. En effet, Bruno Lefebvre (1996) explique que « ces derniers ne se préoccupent alors plus d'exécuter ou de maîtriser les opérations de transport mais au contraire mettent en concurrence de manière internationale les professions de transport entre elles »[189]. Plus de vingt ans plus tard, les textes de la directive 96/71 n'évoquent pas l'hypothèse de la situation actuelle : les pays de l'U.E. ont les modèles fiscaux et les niveaux de revenus très contrastés. Les routiers affrontent la contradiction d'un système sécuritaire et organisationnel face à un système libéralisé du transport. Le modèle européen ne peut s'adapter aux contraintes politiques, que les ministres du Travail successifs n'ont pas réussi à modifier. Auprès des élus politiques européens, c'est la dualité des partisans d'une libre circulation des produits et des travailleurs, et ceux pour qui ce prétexte consiste à déréguler ce secteur, en imposant le *dumping* social comme moyen de monopolisation du marché. Cette situation politique devient inextricable au niveau réglementaire qui oppose aujourd'hui l'Europe Occidentale – *i.e. :* la France, les principaux pays du Benelux et l'Allemagne –, et l'ensemble des pays de l'Europe de l'Est – *i.e. :* Pologne, Bulgarie, Roumanie, Estonie, Lituanie, etc. C'est aussi au Sud ibérique, dont l'Espagne est une terre d'accueil auprès des latino-américains (Uribe, 2012)[190].

C'est qu'au côté du coût se pose la question de la sécurité routière. Car même si la France arrive à faire égaliser les salaires sur son territoire, il demeure encore la problématique des contrôles. A cet égard, Eric Bocquet (2014) souligne dans son rapport parlementaire que « les contrôles restent en effet difficiles à mettre en œuvre en l'absence de carnet de cabotage. Les vérifications se font uniquement au regard des lettres de transport censées être remises pour chaque opération »[191]. Lors des *interviews* avec certains chauffeurs, j'avais l'intuition que des rumeurs se diffusaient aux éléments réels. Elles manifestaient néanmoins leur degré d'inquiétude de leur l'avenir :

---

[189] Bruno LEFEBVRE, « Espaces professionnels et flux tendus », *Actes de la recherche en sciences sociales.* Vol. 114, *Les nouvelles formes de domination dans le travail (1),* p. 80, septembre 1996, pp. 79-88.
[190] Guillermo URIBE, « La population latino-américaine en Espagne : nouvelle diaspora, nouvelles mobilités », *Revue Européenne des Migrations internationale,* Vol. 28-n°1|2012, pp. 169-178.
[191] Eric BOCQUET, *Le droit en soute : le dumping social dans le transport européen.* Rapport d'information n° 450 (2013-2014), fait au nom de la Commission des affaires européennes, 2014, p. 21 (89 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

« On a appris ça il n'y a pas longtemps, les mecs [les routiers] des pays de l'Est qui sont là, ils restent deux, trois, quatre mois, et de temps en temps, ils ont des semis complets qui viennent les ravitailler. Ils amènent de l'eau, de la nourriture, etc. C'est comme s'ils allaient faire les courses quoi. Et en fait, le patron les fait partir avec une enveloppe, des fois ce sont des cartes de crédit, ça dépend. Et en fait, avec ça, le chauffeur doit se démerder pour payer les péages, le carburant… Donc des fois ils n'ont plus les moyens d'avancer, s'ils n'ont pas bien géré leur argent, on les trouve au bord des routes, ils sont bloqués pendant deux ou trois semaines. Parce qu'ils n'ont rien, ils n'ont pas d'argent. Des fois c'est même simplement les entreprises qui ont coulé ! Ils ont envoyé un camion avec un chauffeur, ils l'ont fait rouler pendant un mois ou deux, et l'autre il n'a plus de nouvelles du patron ni rien, et il est comme un con, abandonné sur un parking et voilà. Les mecs après ils volent du gasoil pour rentrer chez eux. » (Jérôme, 28 ans, routier zone longue, entretien n° 21).

La Pologne, la Bulgarie, la Roumanie, l'Espagne et le Portugal sont perçus – à tort ou à raison – comme les principaux caboteurs de fret, en même temps qu'ils font venir en France des travailleurs détachés, à la demande d'entreprises françaises. C'est alors la directive européenne 96/71/CE sur les travailleurs détachés qui s'applique. Les fondements de cette directive sont d'ordre économique et au profit de règles privilégiant une logique libérale. Comme le disait Howard Becker, « ce n'est pas parce qu'une norme existe qu'elle est automatiquement en vigueur »[192]. L'histoire du transport ne montre pas l'inverse, et qu'une règle ne peut fonctionner efficacement sans qu'il n'y ait derrière un accord global – comme l'a été le contrat de progrès en France. La circulation des poids lourd serait indéniablement coûteuse à contrôler, sans que le secteur du T.R.M. ne puisse se réguler par lui-même. Toutefois, il est important de saisir comment le travail détaché est analysé par les sciences sociales et politiques.

2.22 Les trois grandes « figures » du travail détaché

Comme le présente le sénateur Eric Bocquet (2013), « si le détachement des travailleurs répond en théorie au besoin de travailleurs spécialisés en vue d'effectuer une tâche de nature complexe dans un autre État membre confronté à un manque de main d'œuvre dans ce domaine précis, il est également devenu ces dernières années synonyme d'optimisation sociale, voire de *dumping* social »[193]. Lola Isidro (2017) va plus loin encore, « le travail détaché est bel et bien une marchandise ; les entreprises qui détachent des

[192] Howard BECKER, *Outsiders. Etudes de sociologie de la déviance,* (traduit de l'américain par J.-P. BIRAND et J.-M. CHAPOULIE), Paris : Éd. Métailié, p. 145 (247 p.).
[193] Eric BOCQUET, *Le droit en soute : le dumping social dans le transport européen, op. cit.,* p. 18.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

travailleurs recherchent un travail au prix le plus bas possible, et ce *dumping* social constitue une fin en soi »[194]. Le discours tenu par les routiers eux-mêmes s'inscrit dans ce même ordre des choses, d'où ces sentiments d'injustice et d'impuissance souvent ressentis :

> *« Ce que je trouve injuste, moi j'ai rien contre les pays de l'Est, ils sont payés à partir du moment où ils travaillent. Ils peuvent rester une semaine sur un parking sans être payés. Je les plains ! Ce que je trouve dégueulasse, il y a une réglementation, il y a deux vitesses, moi je gagne 3 fois plus cher que lui, avec les pays de l'Est, on pratique des tarifications qui n'ont pas lieu d'être. »* (Pascal, 52 ans, routier national, entretien n° 6).

> *« On ne peut pas rivaliser, sur un tour de Grèce, on peut avoir un billet de 1000 ou 1500 € de différence, donc le client va privilégier le prix, il s'en fou du service. Il voit le prix, il n'a rien à foutre du service. C'est une histoire de prix, ce sont les chargeurs, les gens qui leur donnent le boulot. C'est un gros souci, c'est une concurrence où on ne peut pas rivaliser ! Ben tant que nous on n'aura pas descendu et eux monté, il y aura une distorsion à ce niveau-là ! »* (Pierre-Yves, 32 ans, routier international, entretien n° 19).

Pourtant, pour reprendre Eric Bocquet, l'arrivée, effectivement, d'un travailleur détaché se justifierait dans le sens où il y a un manque de salariés spécialisés d'un métier donné, dans le cadre d'une pénurie à laquelle elle répond au moins provisoirement. Une seconde raison organiserait le détachement dans le cadre de formations européennes, à l'image des échanges d'étudiants européens au sein du programme *Erasmus.* Les entreprises seraient amenées à envoyer leurs travailleurs dans un autre pays, ou recevoir des ouvriers étrangers y compris entre filiales. Il y aurait à la fois des transferts de connaissances professionnelles, que des échanges culturels. Seulement, ce ne sont pas tout à fait ces réalités qui sont à l'œuvre.

Au niveau de la directive 96/71/CE, il existe trois grandes configurations de travailleurs détachés (Article 1, paragraphes 3, alinéas a, b et c). La première s'effectue d'entreprise à une de ses filiales, au sein d'un État membre. La seconde s'opère dans un rapport de sous-traitance ou de service entre entreprises européennes. Enfin, la troisième passe par le travail intérimaire. Par exemple, dans le premier cas, Jérôme R. est formateur routier dans son entreprise établie à Besançon. Celle-ci vient d'ouvrir une base logistique en Allemagne, il doit former puis évaluer les nouveaux conducteurs recrutés. Une autre

[194] Lola ISIDRO, « Travailleurs détachés, travailleurs délaissés », *Plein droit* 2017/2 (n° 113), p. 6 (pp. 3-6).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

configuration du détachement s'effectuerait dans le cadre d'une prestation de service pour le compte d'une autre entreprise, pour lequel Jérôme R. intervient aussi pour former le personnel. Une troisième configuration est davantage liée au travail temporaire. Le travailleur est aussi à disposition pour un tiers opérateur dans l'enceinte d'un pays de l'Union européenne, qui n'est pas le sien. Dans les trois cas, il y a systématiquement une relation de travail obligatoire entre l'entreprise d'envoi (ou intérimaire) et le travailleur, ainsi qu'une durée limitée. Par rapport à ces trois configurations, on parle aussi respectivement de « travailleur détaché intra-groupe », de « travailleur détaché classique » ou de « travailleurs détaché intérimaire » (Bocquet, 2013).

2.23 De la justification destructrice du travail

Les conditions d'application de la directive 96/71/CE sont parfois contradictoires, en raison du nombre des dérogations permises, dont l'une d'elles mobilise l'attention, comme le font remarquer Aukje Vanhoek et Mijke Houwerzuk (2011) : « L'interprétation des notions de *taux de rémunération* et de *salaire minimum* est incertaine. La Directive délègue la définition de la notion de taux de salaire minimal aux États membres »[195]. Un peu plus tard, Étienne Pataut (2014) effectuait le même constat. « Ni le règlement Rome 1, ni la directive de 1996 ni le règlement 583/2004 ne définissent de façon absolument claire le détachement de travailleurs salariés »[196].

De façon générale, la rédaction de la directive est telle que les marges de manœuvre de contournement facilitent les pratiques frauduleuses, quelque soit la nationalité des entreprises de l'U.E. pour recruter un travailleur détaché. Les paragraphes 14, 15, 16 (*cf.* encadré n° 50) remettent en question la condition du paragraphe 5. Le paragraphe 16 est d'ailleurs assez explicite ; à l'image de l'O.S.T. de Frederick W. Taylor, il vise sous référence d'une « moindre intensité de travail », de diminuer la rémunération du travailleur, afin d'amoindrir son coût :

---

[195] Aukje VAN HOEK, Mijke HOUWERZIJL (sous la dir. de), « Étude complémentaire sur les aspects juridiques concernant le détachement des travailleurs dans le cadre des prestations de services dans l'Union européenne », pour La Commission européenne, Nº de contrat VC/2011/0096, Université d'Amsterdam, 2011, p. 9 (27 p.).

[196] Étienne PATAUT, « Détachement et fraude à la loi – Retour sur le détachement de travailleurs salariés en Europe », *Revue de Droit du Travail,* Paris : Dalloz, 2014, p. 26 (pp. 23-34).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Encadré n° 50 : « Directive 96/71/CE, conditions d'application »

« (5) Considérant qu'une telle promotion de la prestation de services dans un cadre transnational nécessite une concurrence loyale et des mesures garantissant le respect des droits des travailleurs. »

« (14) Considérant qu'un « noyau dur » de règles protectrices, clairement définies, devrait être observé par le prestataire de services, *nonobstant* la durée du détachement du travailleur. »

« (15) Considérant qu'il convient de prévoir que, dans certains cas délimités de travaux de montage et/ou d'installation d'un bien, les dispositions concernant les taux de salaire minimal et la durée minimale des congés annuels payés ne sont pas d'application. »

« (16) Considérant que, en outre, il convient d' assurer une certaine souplesse dans l'application des dispositions concernant les taux de salaire minimal et la durée minimal des congés annuels payés ; que lorsque la durée du détachement ne dépasse pas un mois, les États membres peuvent, sous certaines conditions, déroger aux dispositions concernant les taux de salaires minimal ou prévoir la possibilité de dérogation par voie de conventions collectives ; que, en cas de faible ampleur des travaux à effectuer, les États membres peuvent déroger aux dispositions concernant les taux de salaire minimal et la durée minimale des congés annuels payés. »

Le « socle dur » de la directive 96/71, alias l'Article 3 (Alinéas a à g) tend initialement à sécuriser les conditions de travail (*i.e. :* période de travail et les périodes de repos minimales, la durée minimale des congés payés, salaires minimaux, etc.). Pourtant, les dérogations de ce même Article remettent en cause ces mêmes conditions :

Encadré n° 51 : « Remise en cause des clauses sociales de la Directive 96/71/CE »

1. « La présente directive s'applique aux entreprises établies dans un État membre qui, dans le cadre d'une prestation de services transnationale, détachent des travailleurs, conformément au paragraphe 3, sur le territoire d'un État membre ». (Article 1, alinéa 1).

3. « Les États membres peuvent, après consultation des partenaires sociaux, conformément aux us et coutumes de chaque État membre, décider de ne pas appliquer le paragraphe 1 second tiret point c) dans les cas visés à l'Article 1er paragraphe 3 points a) et b), lorsque la durée du détachement n'est pas supérieure à un mois ». (Article 3, alinéa 3).

4. « Les États membres peuvent, conformément aux législations et/ou pratiques nationales, prévoir qu'il peut être dérogé au paragraphe 1 second tiret point c) dans les cas visés à l'Article 1er paragraphe 3 points a) et b), ainsi qu'à une décision d'un État membre au sens du paragraphe 3 du présent Article, par voie de conventions collectives, au sens du paragraphe 8, concernant un ou plusieurs secteurs d'activité, lorsque la durée du détachement n'est pas supérieure à un mois ». (Article 3, alinéa 4).

5. « Les États membres peuvent prévoir l'octroi d'une dérogation au paragraphe 1 second tiret points a) et c) dans les cas visés à l'Article 1 er paragraphe 3 points a) et b) en raison de la faible ampleur des travaux à effectuer ». (Article 3, alinéa 5).

Dans le travail détaché, les sous-traitances en cascade sont régulières et rendent les contrôles plus difficiles. De ce fait, « plus la chaîne de sous-traitance est longue, plus elle présente l'avantage de rendre délicats les contrôles tout en déresponsabilisant le donneur d'ordre initial »[197] (Bocquet, 2013). Il n'existe pas, en effet, de procédures uniformes

[197] *Cf.* Éric BOCQUET, *Le droit en soute : le dumping social dans le transport européen*, *op. cit.,* p. 22.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

d'échange d'informations ni de protocoles fixés à l'échelle européenne, comme le présente Kristina Maslauskaite (2014) :

> « D'un côté, les autorités nationales de régulation doivent s'assurer que leur action et leurs exigences sont nécessaires, appropriées et proportionnées. De l'autre, l'échange d'informations entre les pays d'accueil et ceux d'origine reste limité. Par conséquent, les moyens dont disposent les régulateurs nationaux pour garantir que les entreprises détachant des travailleurs respectent la loi sont limités »[198].

Ce constat amène les sociologues F. Décosse et A. Desalvo (2017) à constater qu'en dépit de certaines réformes allant dans ce sens, « pour les services d'inspection, il est matériellement compliqué de vérifier la réalité de ces affiliations à l'étranger et *a fortiori* de s'assurer que toutes les heures travaillées en France sont bien déclarées à la sécurité sociale espagnole[199] ». Pour le sénateur Bocquet, il existe principalement trois grandes configurations frauduleuses :

Encadré n° 52 : « Les trois types de fraudes au détachement »

• la société « coquille vide » qui n'exerce aucune activité significative dans son pays d'origine mais qui œuvre plutôt de façon permanente et stable dans le pays d'accueil en étant moins chère que ses concurrentes en raison du différentiel de cotisations sociales. Reste qu'agissant de la sorte, ces entreprises sont en situation de défaut d'établissement au regard du droit, puisqu'elles devraient en fait être immatriculées au registre du commerce du pays où elles exercent réellement leurs activités ;

• la société « réservoir de main d'œuvre » qui n'exerce pas réellement d'activité significative dans son pays et se contente de détacher des travailleurs auprès d'une autre société, sans pour autant se présenter comme une entreprise de travail intérimaire. Il s'agit-là de prêt de main d'œuvre déguisé, interdit par la législation française notamment ;

• l'entreprise « boîtes à lettres » qui n'a aucune activité réelle dans le pays où elle est affiliée et pour cause puisqu'il s'agit en fait d'une pure société de domiciliation utilisée par une entreprise issue d'un autre pays où les cotisations sociales sont plus élevées. L'entreprise mère met ensuite en place un faux détachement. L'entreprise de transports Norbert Dentressangle avait ainsi créé une filière en Pologne qui travaillait exclusivement sur le sol français ». (Eric BOCQUET, *op. cit.,* pp. 22-23).

2.3 De la Guerre froide à la guerre des coûts

2.31 Une distribution hétérogène du fret européen

Selon un rapport du C.N.R. (Comité national routier) de 2015, les transports routiers allemands ont affrété plus de 314.677 millions de t.km, avec une croissance de 1,5 % par rapport à 2014, et qui constitue 17,4 % de l'activité du T.R.M. européen. En des termes

[198] Kristina MASLAUSKAITE, « Travailleurs détachés dans l'UE : état des lieux et évolution réglementaire », *Notre Europe* – Institut Jacques Delors, 2014, p. 13 (20 p.).
[199] Frédéric DECOSSE et Augustina DESALVO, « Les détachés de l'agriculture intensive », *op. cit.,* p. 10.

quantitatifs, les Allemands sont les plus gros transporteurs de l'U.E. (*cf.* tableau n° 9). La Pologne est seconde avec 260.713 millions de t.km. Sa croissance est plus forte que l'Allemagne, à 3,9 % et elle constitue 14,5 % de l'activité du fret routier européen. Les transporteurs espagnols ont atteint 209.390 millions de t.km, avec une croissance à 7 % par rapport à 2014, et occupent 11,6 % de l'activité européenne du T.R.M. Le pavillon français a transporté quant à lui 153.580 millions de t.km. Son activité a régressé de 7 % par rapport à 2014, et l'Hexagone détient 8,5 % cette même activité européenne. La France et l'Allemagne ont une activité très forte sur leur marché intérieur, respectivement de 269.526 et 141.242 millions de t.km (*cf.* tableau n° 10) tandis que l'internationale est secondaire. Elle s'établit à 8 % (12.339 millions de t.km) pour la France et 14 % (45.151 millions de t.km) pour l'Allemagne.

Par contraste, selon ce même rapport (2015), la Pologne est le premier transporteur européen international, qui détient 156.034 millions de t.km, ce qui constitue 60 % de son activité totale, suivi par l'Espagne à 72.154 millions de t.km et qui représente 34 % de son activité. La Roumanie, la Bulgarie, la Lituanie et le Portugal – souvent cités par les routiers que j'ai interviewés – ont transporté respectivement entre 26.955 et 21.000 millions de t.km chacun en international sur le territoire de l'U.E. Aussi, les principaux caboteurs ne sont pas forcément les pays qu'on penserait, selon l'hypothèse du moindre coût. Si la Pologne (9.550 millions de t.km) est effectivement le premier d'entre eux, les autres pays de l'Est sont dominés avant par L'Espagne (2.473 millions de t.km), les Pays-Bas (2.275 millions de t.km) et l'Allemagne (1.792 millions de t.km). En outre, le cabotage européen (en France) est assez minoritaire, par rapport au reste du transport international. Cependant, ces statistiques ne rendent pas compte du travail détaché dans l'affrètement international opéré par ces mêmes pays.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Tableau n° 9 : Tous transport routier de marchandises par pavillon – 2015[200]

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	Poids dans l'ensemble	% par rapport au premier pavillon	Evolution 2015/2014
1	Allemagne	314 677	17,4%	100%	1,5%
2	Pologne	260 713	14,5%	83%	3,9%
3	Espagne	209 390	11,6%	67%	7,0%
4	Royaume-Uni	158 924	8,8%	51%	11,0%
5	France	153 580	8,5%	49%	-7,0%
6	Italie	116 820	6,5%	37%	-0,8%
7	Pays-Bas	68 900	3,8%	22%	-4,8%
8	Rép. tchèque	57 200	3,2%	18%	5,7%
9	Suède	41 502	2,3%	13%	-1,1%
10	Roumanie	39 023	2,2%	12%	11,1%
11	Hongrie	38 353	2,1%	12%	2,2%
12	Slovaquie	33 540	1,9%	11%	7,0%
13	Bulgarie	32 297	1,8%	10%	16,0%
14	Portugal	31 835	1,8%	10%	-8,7%
15	Belgique	31 729	1,8%	10%	-0,2%
16	Lituanie	26 485	1,5%	8,4%	-5,6%
17	Finlande	24 488	1,4%	7,8%	4,6%
18	Autriche	24 436	1,4%	7,8%	0,6%
19	Norvège	23 136	1,3%	7,4%	7,1%
20	Grèce	19 764	1,1%	6,3%	2,8%
21	Slovénie	17 909	1,0%	5,7%	10,1%
22	Danemark	15 500	0,9%	4,9%	-4,2%
23	Lettonie	14 690	0,8%	4,7%	7,5%
24	Suisse	12 441	0,7%	4,0%	-4,8%
25	Croatie	10 439	0,6%	3,3%	11,3%
26	Irlande	9 900	0,5%	3,1%	1,5%
27	Luxembourg	8 850	0,5%	2,8%	-7,8%
28	Estonie	6 263	0,3%	2,0%	-0,7%
29	Chypre	563	0,0%	0,2%	4,6%
	Ensemble	**1 803 347**	**100,0%**		**2,4%**

[200] *Cf. Classement européen T.R.M. 2015,* Conseil National Routier, avril 2017, document de travail, p. 2 (8 p.).

Tableau n° 10 : « T.R.M. national par pavillon – 2015 »[201]

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	Poids du national pour le pavillon	Poids du pavillon dans l'ensemble de l'activité nationale	% par rapport au premier pavillon	Evolution 2015/2014
1	Allemagne	269 526	86%	22,8%	100%	2,5%
2	Royaume-Uni	151 731	95%	12,8%	56%	11,9%
3	France	141 242	92%	12,0%	52%	-6,5%
4	Espagne	137 236	66%	11,6%	51%	7,1%
5	Pologne	104 679	40%	8,9%	39%	8,3%
6	Italie	104 104	89%	8,8%	39%	1,7%
7	Suède	38 106	92%	3,2%	14%	-1,8%
8	Pays-Bas	32 170	47%	2,7%	12%	-0,3%
9	Finlande	21 434	88%	1,8%	8,0%	5,6%
10	Rép. tchèque	21 099	37%	1,8%	7,8%	25,5%
11	Norvège	20 462	88%	1,7%	7,6%	7,5%
12	Belgique	18 935	60%	1,6%	7,0%	-1,2%
13	Grèce	15 023	76%	1,3%	5,6%	-0,6%
14	Autriche	14 690	60%	1,2%	5,5%	5,1%
15	Danemark	12 532	81%	1,1%	4,6%	-3,2%
16	Roumanie	12 068	31%	1,0%	4,5%	-0,6%
17	Portugal	10 791	34%	0,9%	4,0%	3,1%
18	Suisse	10 362	83%	0,9%	3,8%	-2,1%
19	Hongrie	10 356	27%	0,9%	3,8%	8%
20	Irlande	7 760	78%	0,7%	2,9%	0,7%
21	Bulgarie	7 172	22%	0,6%	2,7%	5,1%
22	Slovaquie	5 245	16%	0,4%	1,9%	3,0%
23	Croatie	4 055	39%	0,3%	1,5%	3,2%
24	Lituanie	2 913	11%	0,2%	1,1%	5,2%
25	Lettonie	2 753	19%	0,2%	1,0%	0,5%
26	Slovénie	2 069	12%	0,2%	0,8%	0,3%
27	Estonie	1 524	24%	0,1%	0,6%	-1,1%
28	Luxembourg	1 103	12%	0,1%	0,4%	-2,2%
29	Chypre	548	97%	0,0%	0,2%	4,2%
	Ensemble	**1 181 688**	**65,5%**	**100,0%**		**3,4%**

En France, c'est l'équivalent de 15.5 milliards de tonnes.km en moins affrété par le transport routier de marchandises que vaut le différentiel entre 2000 et 2013, soit 203.6-188.1. (*cf.* tableaux n° 11 et n° 11.1). En s'appuyant sur la synthèse de ces mêmes tableaux, depuis les années 1980 jusqu'en 2007, le T.R.M était en croissance régulière. Alors que le pavillon étranger est à 11.2 % en 1984, il est progressivement monté jusqu'en 2013, sans montrer une croissance exponentielle en 2004 ou 2007 – ces deux années figurent les arrivées des nouveaux pays membres (N.E.M.)[202]. La comparaison est particulièrement intéressante si on la recoupe avec le différentiel entre 1989 et 1990 (*cf.* Tableau n° 4), où le transport du pavillon étranger a plus que doublé en France, notamment par les premières activités de cabotage autorisées en Europe, c'est-à-dire des activités de transport routier de marchandises

[201] *Classement européen T.R.M. 2015,* Conseil National Routier, avril 2017, *op. cit.* p. 3 (8 p.).
[202] Les N.E.M. concernent la Pologne, la Bulgarie, la Croatie, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, Chypre, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie.

de ville à ville ou de dépôt à dépôt au sein d'un pays. Ce système évite les retours à vide suite à un affrètement international, par exemple de la Belgique vers l'Espagne.

Tableau n° 11 : « Transport intérieur terrestre de marchandises, en milliards de tonnes-km »[203]

	1984	1986	1988	1989	1990
Total	217,4	221,3	250,0	252,1	274,7
dont transport routier	125,9	134,6	161,1	168,6	195,7
pavillon français	114,7	121,4	145,3	151,7	157,7
pavillon étranger	11,2	13,2	15,8	16,9	38,0

Source : SOeS, Rapport CCTN 2014 - édition 2015.

Tableau n° 11.1 : « Transport intérieur terrestre de marchandises, en milliards de tonnes-km »[204]

	2000	2002	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2014
Total	364,0	373,1	374,5	384,5	412,4	343,7	361,3	356,5	339.6
dont transport routier	277,4	293,9	297,4	315	341,1	284,7	302,1	292	288,5
pavillon français	203,6	209,2	210,2	214,8	229,5	187,2	200,6	188,1	182,6
pavillon étranger	73,8	84,7	87,2	100,3	111,7	97,5	101,5	103,9	105,9

Source : SOeS, Rapport CCTN 2014-édition 2015.

[203] Annexe 1A.1, Transport intérieur terrestre de marchandises, rapport CCTN, 2014, *in* Laurence MONNOYER-SMITH (directrice de la publication), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* Observatoire social des transports, Service de l'observation et des statistiques et Direction des services des transports, Direction des services de transport, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2015, 96 p.

[204] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2.32 L'organisation du cabotage : de la vision réglementaire transversale à une pratique circulaire

Les difficultés des ajustements de la directive 96/71, vaut par deux aspects majeurs. Le premier est le plus médiatique. Il oppose les pays Occidentaux de l'U.E. accusés de protectionnisme économique par les pays de l'Europe centrale et de l'Est, face à l'idéal du libre-échange constitutif de la construction européenne. Des difficultés de mises à jour de cette directive apparaissent, afin d'en limiter les effets pervers (fraudes et *dumping* social). En 2006, Nadia Hilal établissait le constat libéral du modèle européen du transport routier de marchandises : « ce secteur économique est totalement déréglementé, entièrement soumis à la concurrence, sans quota ni restriction depuis le 1er juillet 1998 »[205]. En effet, c'est à partir de cette date que le Règlement 3118/93[206], voté en 1993 est entré en vigueur[207]. Or, les impératifs de circulation et les réglementations du marché sont indépendants l'un de l'autre dans l'U.E., comme le précisent aussi Olivier Boylaud et Guiseppe Nicoletti : « on distingue deux grandes catégories de réglementations en matière de transport routier de marchandises dans les pays de l'OCDE : les réglementations relatives à la circulation et aux véhicules et les réglementations concernant le fonctionnement du marché »[208]. Bien que très coercitifs sur certains aspects, la coordination des contrôles est encore difficile, en raison de la croissance exponentielle des travailleurs détachés à travers les pays de l'U.E.

Encadré n° 53 : « Cas particulier du cabotage routier en rapport à la directive 96/71/CE et au-delà de la durée et du nombre de chargements réglementaires (1072/2009) »

« Le cabotage est rattaché au régime juridique du détachement. Le détachement transnational de travailleurs, au sens de la directive de 96 et du code du travail (cf. articles L. 1261-1 à L. 12623-2 et articles R. 1261-1 à R.1264-3), désigne toutes les situations où un employeur établi hors du territoire national, intervient en France avec ses propres salariés pour y effectuer une prestation de services, dans la plupart des cas dans le cadre d'un contrat passé avec une entreprise cliente établie en France. Pour toute intervention en France pendant une durée égale ou supérieure à huit jours, les entreprises prestataires de transport routier doivent adresser à l'inspection du travail du lieu de départ de la première opération de cabotage une déclaration préalable de détachement spécifique ».

Source : Analyse des déclarations de détachement des entreprises prestataires de services en France en 2014, Direction générale du travail, p. 07, janvier 2016, 52 p.

[205] Nadia HILAL, « Effets pervers des déréglementations européennes : le cas du transport routier de marchandises », *Sociologie du travail,* Vol. 48 – N° 2 –, p. 176, avril-juin 2006, p. 175-187.
[206] Ce règlement permettait aux poids lourds du pavillon étranger d'effectuer des opérations de cabotage.
[207] Comité National Routier, *« Cabotage routier en Europe, Réglementation communautaire et française, Résultat d'activité,* 2011.
[208] Olivier BOYLAUD et Giuseppe NICOLETTI, « La réforme de la réglementation dans le secteur du transport routier de marchandises », *Revue économique de l'OCDE* 2001/1, n° 32, p. 260 (pp. 255-279).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Si contemporain que se manifeste le *dumping* social, sa définition est assez floue. Je n'ai évoqué, jusqu'à présent, que le versant général. Un second est, par contre, plus typique au transport routier de marchandises : le cabotage. Il est représenté comme le symbole du *dumping* social, même s'il n'en demeure objectivement qu'une partie. Cette activité de transport est cadrée juridiquement par le Règlement CE n° 1072/2009.

Encadré n° 54 : « Article 8, Règlement CE n° 1072/2009 »

« Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci.

Dans le délai visé au premier alinéa, les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés en vertu dudit alinéa dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre. »

Le cabotage routier est défini selon que « tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage » (Art 8, paragraphe 1). J'avais souvent entendu les acteurs du transport (chefs d'entreprise, routiers) évoquer des dépassements à ce règlement communément appelées les « fraudes au cabotage ». Or, c'est en se référençant particulièrement à l'Article 8, à partir du paragraphe 2 qui formalise la limite son usage, sur lequel les experts s'appuient, d'où qu'il tienne d'une vision transversale.

Initialement, les opérations de cabotage sont conçues pour ne pas « rentrer à vide » avec un même véhicule que celui ayant servi au transport international à l'aller. Selon l'Insee, en matière d'économie, ce type de transport représente environ 7,5 millions de tonnes.km du pavillon étranger en France, tandis que le transit représente 43,4 millions de tonnes.km et l'international 55 millions de tonnes.km sur l'année 2014[209]. Sur le total des 288.5 millions de

[209] Jean-Philippe de PLAZAOLA, Gisèle LAHI (sous la coordination de), *Tableau de l'économie française, Édition 2016,* Paris : Éd. Institut national de la statistique et des études économiques (Collection « Insee Référence »), 2016, p. 191 (262 p.)

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

tonnes.km transportées sur cette année par le T.R.M. (compte d'autrui, compte propre et pavillon étranger), le cabotage ne représente en fait que 2,6 % du trafic routier de marchandises en France, sur la même année. Cette activité est minoritaire dans l'activité du transport étranger, alors que c'est la plus dénoncée par les transporteurs, comparativement à ce que représentent à la fois le transit et le transport international, largement dominés par le pavillon étranger. Seulement, cette activité de transport est en croissance régulière.

La principale explication que je propose se fonde sur la faible activité à l'international des transporteurs français. Ils se sont spécialisés davantage sur des moyennes distances, dont le groupage et le dégroupage. Dit autrement, la segmentation du fret n'est pas moins qu'une forme de cabotage. Il y a donc une concurrence directe entre les transporteurs locaux et européens. En période de stagnation économique, l'effet ressenti en devient alors plus fort. Les inquiétudes qui remontent le plus souvent de mes *interviews* (routiers) sont des dépassements du nombre de chargements et déchargements autorisés (trois pour chacun) sur une période limitée (sept jours). Il se produit un effet circulaire, où certains transporteurs européens « tournent » en France pour charger, décharger au meilleur prix, et non plus de façon transversale, dans leur but de revenir à leur point de départ :

> *« Parce que si vous voulez, dans le temps, quand une entreprise étrangère venait en France, il vidait, il rechargeait, admettons un Anglais amène de la marchandise, il rechargeait et il repartait, il ne restait pas sur le sol français. Alors que maintenant, ils ont autorisé le cabotage, c'est-à-dire que le gars, un Hongrois, pour décharger en Espagne, il arrive en France, à partir du moment où il est ici, il peut faire ce qu'il veut ! Il n'est pas limité dans la durée, non c'est fini, le cabotage est ouvert dans la durée, donc c'est l'ouverture. »* (Pascal, 32 ans, routier zone longue, entretien n° 6).

Le succès de ce mode de transport s'explique amplement par l'usage ouvert dans une période de croissance économique, à la fois permis par la route en même temps que par manque de contrôle. Ce développement nécessite un mode de transport qui soit à sa mesure. En contrepartie, sa durabilité suppose un principe de régulation sectorielle, au risque d'une concurrence mortifère[210], comme le dirait Olivier Biencourt (1996). A l'image d'un processus de civilisation (Elias, 1939), il s'est constitué de façon très progressive, que l'on pourrait distinguer en trois étapes successives. La première est liée à l'émergence de nouvelles

[210] Olivier BIENCOURT, « Concurrence par la qualité dans le transport routier de marchandises : normes ou réseaux ? », *Revue d'économie industrielle.* Vol. 75. 1er trimestre 1996, pp. 211-222.

contraintes. Les revendications envers une loi du temps de travail sont apparues à la même période que la première coordination du transport (1934). Elles furent d'abord marginalisées. Dans la seconde étape, elles ont pris une forme juridique à la fin des années 1960 avec le Règlement CEE n° 543/69. Puis elles se sont sophistiquées et automatisées avec l'imposition d'un système de traçabilité automatisé à partir de la conjonction des Réglementations CEE n°3820/85 et CEE n° 3821/85. Enfin, en troisième lieu, le secteur du transport s'est coordonné de sorte à asservir les réglementations du temps de travail à un système productif et numérisé.

De ces trois étapes découlent en parallèle deux stades pour les routiers. Le premier relève de l'état physique de leur condition, par le manque d'un modèle régulateur ou de son efficacité, et aux interdépendances assez limitées. En second stade, il se développe, à l'inverse, des interdépendances importantes, en maîtrise des émotions de par le système commercial et réglementaire. Leurs effets articulés aux impératifs organisationnels et économiques incitent à aller jusqu'au bout des heures pour répondre aux contraintes marchandes. Comme le nombre d'heures par jour est limité, la démarche organisationnelle implique *de facto* son optimisation sur chacune des échelles du temps de service.

Encadré n° 55 : « Repos hebdomadaire : Patinter épinglé »

Près de Tarbes (65), Patinter (la plus grosse entreprise de transports portugaise) s'est fait épingler par les gendarmes, lors d'un contrôle. Les chauffeurs du camion venaient de prendre leur repos hebdomadaire dans la cabine de leur véhicule, en totale infraction de la législation en vigueur. Le conducteur, de nationalité bulgare, a d'ailleurs reconnu avoir dormi dans son camion. La Dréal des Hautes-Pyrénées a rappelé qu'il s'agissait d'une très grosse entreprise portugaise forte de plus de 1 500 véhicules qui inondent le marché du travail européen. De surcroît, les chauffeurs ne sont souvent même pas portugais. Selon notre confrère La Dépêche, c'est cette affirmation des gendarmes que l'avocat de la défense a souhaité atténuer : « Le dumping social, ici, ne s'applique pas. Le salarié, certes bulgare, est rémunéré au salaire portugais. Depuis juillet 2016, la société a mis en place un suivi pour que ses chauffeurs respectent les règles françaises ». Des explications qui n'ont pas convaincu la cour puisque celle-ci a suivi les arguments du procureur sur cette « infraction constituée » : l'entreprise a été condamnée à 5 000 euros d'amende. – CF, Journal *« Les routiers »,* le 16/08/2017.

Enfin, alors que la réglementation ambitionne la sécurité, elle n'en demeure pas moins l'instrument managérial par lequel s'instaurent d'autres divisions ; celles du travail. Le stress des routiers se structure dans un tiraillement organisationnel et social dont les interdépendances deviennent plus nombreuses au fur et à mesure du nombre de prescriptions. Le pouvoir social et l'emprise professionnelle des routiers sur leur travail sont remis en cause, parfois au prix de leur propre santé. Le flux de fret est très irrégulier et difficilement prédictible, même à court terme. Cette imprévisibilité se recoupe, par ailleurs, dans d'autres

secteurs où le fonctionnement est très analogue, pour ne pas dire identique au T.R.M. notamment dans le ferroviaire, (Cohen et Dressen, 2011). Ces auteurs précisent que « le rythme de travail des conducteur (de chemin de fer) n'est pas reproductible d'une journée, d'une semaine, d'un mois à l'autre. […] La même prise de poste au cours d'une même GPT (grande période de travail de 6 jours encadrée par des "repos périodiques") n'est pas nécessairement un lundi, et peut débuter en pleine nuit, au milieu de la matinée ou de l'après-midi, en début de soirée[211]. Si les règles permettent de limiter l'arbitraire « impulsif » des acteurs, un autre type de violence fait son apparition : l'*arbitraire symbolique*[212]. Pierre Bourdieu et Jean-Claude Passeron (1970) avaient défini la violence symbolique afin de marquer le processus de la domination sociale. Il s'agit en effet pour ces auteurs de « tout pouvoir de violence symbolique, *i.e.* tout pouvoir qui parvient à imposer des significations et à les imposer comme légitimes en dissimulant les rapports de force qui sont au fondement de sa force, ajoute sa force propre, *i.e.* proprement symbolique, à ces rapports de force »[213]. Il aurait été de première évidence de justifier la violence symbolique plus que l'arbitraire symbolique. Or, elle est immuable, tandis que l'arbitraire symbolique est plus difficile à prévoir, selon les marges de tolérance, les zones d'incertitude que les groupes dominants s'accordent dans leurs règles du jeu, ou dans une situation anomique.

---

[211] Marnix DRESSEN, Jean-Pierre DURAND (coordinateurs), *La violence au travail,* Toulouse : Éd. Octarès (Coll. « Le travail en débats, série Colloques & Congrès »), 2011, pp. 102-103 (381 p.).

[212] Alors que les règles servent à se protéger d'un quelconque arbitraire de type impulsif, mon postulat se fonde selon lequel ces mêmes règles disposent aussi de leurs ambiguïté et qu'elles ne recouvrent pas l'intégralité des situations. Au lieu que leurs marges soient mobilisées comme moyen de négociation, elles le sont comme celui d'imposer et de légitimer son pouvoir, selon une ascendance sociale, qu'elle soit d'origine sociologique, statutaire ou organisationnelle. Elle est aussi relative aux zones d'incertitude dont les groupes dominants font usage pour arriver à leur fin, mais elle peut aussi faire l'objet d'une contre-stratégie par les groupes sociaux les plus bas et mobiliser à leur tour les marges de manœuvre qui sont les leurs.

[213] *Ibid.,* p. 18.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 5. Le pôle organisationnel endogène

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 5. Le pôle organisationnel endogène

L'organisation constitue le point le plus abouti dans le procès de production, dont se structurent des rapports de pouvoir entre les différents protagonistes impliqués. Il s'agit de coordonner des intérêts différents dans un même objectif. Cependant, c'est aussi comprendre le concept d'« organisation », au sein d'une division du travail, par son caractère endogène ou intrinsèque à l'entreprise, d'une part. D'autre part, je tenais aussi à mettre en perspective l'ensemble des interdépendances et le jeu des acteurs, comme l'indique E. Friedberg (1993). Parmi les théoriciens, Adam Smith a été l'un des premiers à penser la nécessité productive. Cette philosophie fut suivie par le développement de l'organisation scientifique du travail (O.S.T.) de Frederick W. Taylor. Ce modèle managérial est mis en œuvre au sein d'une unité de production automobile avec Henry Ford. Ainsi, dans ce chapitre, je souhaite montrer trois choses : en premier lieu, les formes d'organisation contemporaines ne visent pas toujours la coordination des travailleurs. En second, l'individualisation du travail implique des déséquilibres dans la division du travail. Alors que le management actuel attribue davantage la stratégie de développement économique, organisationnelle et les responsabilités envers son encadrement, les ouvriers (dont les routiers) sont au contraire dessaisis de leur travail. En troisième, cette répartition remet en cause l'engagement social des acteurs. Les opportunités d'obtenir un quelconque gain, dont la reconnaissance sociale est alors réduite.

La compréhension du sens de l'organisation passe aussi par son étymologie, dont sa nature laisse entrevoir un paradoxe dans son fondement : il y a une diversité dans l'unité. La musique est une illustration assez frappante, où chaque instrument et chants forment une harmonie. Ensuite, le fait d'organiser un groupe social n'est pas nouveau, nous l'avons vu avec le Traité d'Évagre le Pontique. Mais ce fut vraisemblablement avec Frederick Taylor, puis avec Henry Ford qu'apparaissent à l'échelle industrielle la division du travail dans un cadrage caractérisé par une logique de domination sociale technique. Dans ce contexte, on comprend en quoi la division du travail entraîne un désengagement contraint. Enfin, tandis que les routiers sont confrontés aux contraintes spatiales, le temps est l'unité de mesure.

1. L'organisation dans la division du travail

1.1 Un enjeu de territoire et de productivité

1.11 De la complexification industrielle à la simplification du travail

> « Organisation n. f. 1. Action d'organiser, de structurer, d'arranger. 2. Manière dont les différents organes ou parties d'un ensemble complexe, d'une société, d'un être vivant sont structurés, agencés ; la structure, l'agencement eux-mêmes… **3.** Groupement, association, en général d'une certaine ampleur, qui se propose des buts déterminés »[214].

L'étymologie latine d'organisation provient de « l'emprunt d'*organum,* au même sens, *organicus* (du grec *organon,* propr. qui signifie instrument (en général) » d'où « instrument de musique » et « organe du corps », *organikos,* de même sens que l'adj. lat.) »[215]. Selon ce même dictionnaire, le mot lui-même est apparu en 1791. Outre les origines étymologiques, l'*organum* est aussi un style musical. Il recèle, à lui seul, un sens pour le moins paradoxal ; des chants sacrés contenant au moins deux voix : une principale et une voix secondaire. Prises séparément, les voix ne sont pas coordonnées, entendues ensemble, elles dégagent une symphonie musicale. Ce paradoxe forme un tout : dans l'unité, il y a de la multiplicité qui en donne sa cohérence.

A travers les différents sens proposés par le dictionnaire, *Le petit Larousse illustré* (1992), plusieurs définitions sont envisageables dans le sens commun d'organisation. Le Français Henri Fayol et l'Américain Frederick W. Taylor apparaissent comme les premiers ayant justifié un système d'organisation du travail. Pourtant, Selon Stephen A. Marglin (1973), « la division sociale du travail, la spécialisation des tâches est une caractéristique de toutes les sociétés complexes et non un trait particulier des sociétés industrialisées ou économiquement évoluées […] »[216]. Ce constat est aussi confirmé par François Vatin (2014), qui fait écho à la fois au physicien Guillaume Amontons (1663-1705), qui évaluait le nombre de personnes qu'une machine pouvait remplacer, et à l'ingénieur militaire Charles-Augustin Coulomb (1736-1806). *In fine,* cela revient à établir « Le meilleur usage des forces de

[214] *Dictionnaire encyclopédique, Le petit Larousse illustré en couleur,* Éd. Larousse, 1992, p. 703, 1750 p.).
[215] Oscar BLOCH (dir.), Walter von WARTBURG (dir.), *Dictionnaire étymologique de la langue française,* Paris : PUF, 2012, p. 448 (736 p.).
[216] Stephen A. MARGLIN, « Origines et fonctions de la parcellisation des tâches », *in :* André GORZ, *Critique de la division du travail,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Point »), 1973, p. 48 (295 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

l'homme est celui qui maximise ce rendement »[217], comme le précise François Vatin. Sans être aussi formalisée, un retour dans l'histoire montre que l'enjeu d'une organisation du travail était une préoccupation déjà réelle, à l'exemple d'Evagre le Pontique et de Jean Cassien. Cette tendance s'élargira avec les moines cénobites au sein des monastères. A partir de la Révolution industrielle, l'organisation a commencé à s'imposer face à l'artisanat, où la division du travail découpait les différentes tâches à produire, alors que l'artisan en effectuait l'intégralité, ou selon ses besoins, il pouvait en sous-traiter d'autres. Le nouvel enjeu revient à découper, séquencer, spécialiser, simplifier le travail.

Le management justifie que le travail se complexifie au sein de l'entreprise, tandis qu'il se simplifie pour l'ouvrier. Les routiers y n'échappent pas, bien que la « prolétarisation »[218] dont ils ont fait l'objet ait été plus tardive que les autres ouvriers. L'ensemble du tout perd son sens dans la chaîne de fabrication et d'assemblage, au profit de ses parties. La mécanisation est la condition même de la faisabilité productive, avec l'avantage d'en abaisser les coûts tout en améliorant son rendement. A l'inverse des artisans où les machines sont polyvalentes, elles se complexifient et se spécialisent dans l'industrie pour fabriquer en grande quantité un nombre de pièces déterminées (Touraine, 1955). Dans ce sens, Adam Smith proposait une grille de lecture selon laquelle la compétitivité d'un territoire se détermine par son industrie et part une division du travail efficace. Frederick Winslow Taylor a conçu un modèle organisationnel opérationnel qui fut d'autant plus articulé et mis en pratique aux besoins des usines Ford, dont le célèbre modèle T fut la réussite industrielle la plus marquante. Plus encore, c'est ensuite avec l'automatisation et la robotisation des chaînes qui ont permis d'assurer une production répondant à la demande et aux contraintes de place.

1.12 L'émiettement du travail comme modèle d'efficacité de production ?

Si l'émiettement n'est pas propre au capitalisme, c'est néanmoins à l'aube de la Révolution industrielle qu'elle apparaît davantage : elle échappe aux travailleurs. En effet, Adam Smith (1776) met l'accent sur la subdivision du travail, qu'il illustre à partir du métier

[217] François VATIN, *Le travail, activité productive et ordre social,* Paris : Presses Universitaire de Paris Ouest, 2014, p. 25 (117 p.).
[218] Le sens de « prolétarisation » est à comprendre dans un mouvement de cloisonnement de l'action du travail sous la responsabilité d'un tiers, qui contrôle et prescrit le travail. Les routiers ont toujours été « prolétaires » au sens propre du terme, mais ils bénéficiaient d'arbitrages et de connaissances en techniques d'affrètement qu'ils ne maîtrisent plus aujourd'hui.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

d'épinglier : « de la façon dont se fait maintenant cette activité, non seulement tout l'ouvrage constitue un métier singulier, mais il est subdivisé en branches, dont la plupart constituent autant de métiers singuliers »[219] (Smith, 1776|1995). L'auteur ajoute qu'« un homme tire le fil à la bobille, un autre le dresse, un troisième le coupe, un quatrième l'empointe »[220]. Il ressort tout à fait de ce système une nécessité fonctionnelle, dans le sens où, « la division du travail occasionne dans tout art un accroissement proportionné des facultés productives du travail »[221].

Pour Adam Smith (1776), la division du travail représente trois avantages. Le premier est lié à l'habileté de l'ouvrier, car « elle accroît nécessairement la quantité d'ouvrage qu'il peut exécuter, et que la division du travail implique "une seule opération simple". » En second, « il est impossible de passer très rapidement d'un type d'ouvrage à un autre »[222]. Enfin, en troisième, que les machines facilitent le travail. On saisit par-là que « tout le monde sait combien l'application des machines appropriées facilite et abrège le travail »[223]. Dans la continuité d'A. Smith, Frederick W. Taylor fut aussi amené à penser la division du travail. En procédant comme tel, il le stratifie et instaure un modèle de contrôle managérial. En étant découpé ou parcellisé, le travail ne nécessite plus une longue période d'apprentissage. Plus tard, Pierre Naville (1956) avait déjà effectué ce constat : « pour situer ces marges, il suffit de rappeler qu'au XVIIIe siècle un métier qualifié ne pouvait être appris qu'en cinq ou sept ans. De nos jours, les métiers qualifiés sont appris en deux ou trois ans »[224].

Cette transformation d'une société polyvalente représente un paradoxe du lien social qui se comprend au travers des solidarités mécaniques et organiques chez Émile Durkheim (1893). Elle est le fruit d'une spécialisation sociale dont découle un principe d'interdépendance où la société trouve son équilibre. « La solidarité organique n'est possible que si chacun a une sphère d'action qui lui est propre, par conséquent une personnalité. [...] Plus cette région est étendue, plus forte est la cohésion qui résulte de cette solidarité. En effet, d'une part, chacun dépend d'autant plus étroitement de la société que le travail est plus divisé,

[219] Adam SMITH (1776), *Enquête sur la nature et les causes de la richesse des Nations, Livres I-II,* Paris : PUF (Coll. « Pratiques théoriques »), 1995, p. 6 (432 p.).
[220] *Ibid.*
[221] *Ibid.,* p7.
[222] *Ibid.,* p. 10.
[223] *Ibid.,* p. 11.
[224] Pierre NAVILLE (dir.), *Essai sur la qualification du travail,* Paris : Éd. Librairie Marcel Rivière et Cie (Coll. « Recherche de sociologie du travail »), 1956, p. 73 (148 p.).

et d'autre part, l'activité de chacun est d'autant plus personnelle qu'elle est plus spécialisée »[225]. La solidarité organique représente le risque de l'augmentation de l'individualisme lié à une concurrence et à une spécialisation des acteurs. C'est l'institution (mode de croyance, règles, etc.) qui régule l'équilibre à travers des rôles fonctionnels entre l'individu et la société. Au niveau organisationnel, les apports respectifs de Frederick W. Taylor, du côté de l'organisation scientifique du travail (O.S.T.) sont un point de départ dont l'héritage est toujours significatif aujourd'hui.

1.2 La systématisation de l'émiettement l'organisation scientifique du travail de Frederick W. Taylor (O.S.T.)

1.21 La lutte à la flânerie taylorienne à l'écho de l'acédie évagrienne

Le modèle wébérien de la bureaucratie est formel et son architecture est davantage idéale-typique, où se manifeste le principe de domination selon le paradigme de l'autorité sociale. Max Weber y décèle effectivement « la chance pour des ordres spécifiques (ou pour tous les autres), de trouver obéissance de la part d'un groupe déterminé d'individus […]. En ce sens, la domination (l'autorité) peut reposer dans un cas particulier, sur des motifs les plus divers de docilité […]. Tout véritable rapport de domination comporte un minimum de volonté d'obéir, par conséquent un intérêt, extérieur ou intérieur à obéir »[226]. En ce qui concerne l'organisation de M. Weber, la *domination légale* se légitime, de par « son caractère rationnel. Elle s'est appuyée sur la croyance en la légalité des règlements, arrêtés et du droit de donner des directives qu'ont ceux qui sont appelés à la domination par ces moyens »[227]. Pour Frederick W. Taylor, la domination est plutôt une nécessité productive.

Son premier *leitmotiv* s'érige contre la flânerie. Le parallèle est très explicite quand on revient à l'acédie des moines. A cet effet, les prescriptions d'Évagre le Pontique relèvent, à traves l'*hésychia,* d'une véritable mise au travail. Pour Frederick W. Taylor, disposer d'une grande unité de production n'est pas suffisant, encore faut-il que son efficacité soit mesurée, analysée et améliorée. La condition *sine qua non* pour y arriver est de procéder à

[225] Émile DURKHEIM, *De la division du travail social, Introduction de Serge Paugam,* Paris : PUF, 2013, p. 101 (416 p.).
[226] Max WEBER, *Concept fondamentaux de sociologie,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « Tel »), 2016, p. 285 (405 p.).
[227] *Ibid.,* p. 289.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

l'homogénéisation les méthodes de travail. Norbert Alter (2008) rappelle à ce titre que « le traitement technique des difficultés identifiées représente le cœur de sa doctrine : il faut remplacer la connaissance empirique du travail par son étude scientifique pour parvenir à l'amélioration de la productivité »[228]. Ainsi, l'ouvrier doit appliquer un ensemble de protocoles formels et de labels. Ceux-ci font fi de toute façon de penser le travail, sous l'égide du *one best way.* Il en résulte d'une déshumanisation du travail : ce système « scientifique » passe à la mesure, sans considérer la mesure du sens. Michel Crozier (1963) affirmait que « les rationalistes de l'organisation scientifique classique ne considéraient pas les membres d'une organisation comme des êtres humains, mais comme de simples rouages d'une machine »[229]. Dans ses fondements, le modèle taylorien repose sur cinq grandes prescriptions et d'une sixième moins explicite. Le premier est le salaire selon un principe méritocratique. Le deuxième concerne l'homogénéité de la production. Le troisième principe repose sur deux divisions du travail ; selon qu'il y ait un corps décisionnel (division verticale), et un autre exécutant (division horizontale). Le quatrième axe est lié à la nécessité d'élaborer un système de règles. Puis, en cinquième, selon une orientation très fonctionnaliste, il impose une qualification face aux besoins des tâches qu'ils auront à produire. Un sixième point peut être cité, de façon plus marginale, par la nécessité de l'intégration immédiate de l'O.S.T. dans une manufacture.

1.22 Les cinq principes du modèle de l'organisation scientifique du travail

Le premier principe taylorien était l'institutionnalisation d'un salaire méritocratique. Selon Roger Sue (1994), « il est une composante fondamentale de la mise en œuvre du système technique et de son exploitation maximale. Selon la doctrine de Taylor, le temps est lui-même considéré sous un angle technique ; traité comme objet technique, le temps est susceptible d'être parfaitement organisé, rationalisé et mis en équation selon la règle du *One best way* »[230]. Plus l'ouvrier produit, plus il sera rémunéré. Cela a une conséquence : en plus d'être divisé, le travail est atomisé et quadrillé. Quant à la difficulté sous-jacente qu'il puisse représenter, rien n'est évoqué à ce sujet. Le contrôle social au sein de l'atelier est alors à son apothéose : les ouvriers doivent rendre compte à leurs supérieurs de leur productivité journalière. Pour Frederick W. Taylor, le niveau de production par l'incitation doit éviter

[228] Norbert ALTER, (sous la dir. de) *Sociologie du monde du travail,* Paris : PUF, 2008, p. 9 (356 p.).
[229] Michel CROZIER, *Le phénomène bureaucratique,* Paris : Éditions du Seuil, 1963, p. 202 (413 p.).
[230] Roger SUE, *Temps et ordre social,* Paris : PUF (Coll. « Le sociologue »), 1994, p. 70 (313 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

qu'un « bon ouvrier » ne soit pas tenté d'être nivelé par le bas, par la faute d'un « mauvais » collègue. Mais, au-delà de la négation du travail en lui-même, c'est aussi l'adversité et la dualité qui émergent entre ouvriers, la méfiance, la suspicion[231] :

> « 49. Cette tendance commune d'en prendre à son aise s'accroît lorsqu'on met un certain nombre d'ouvriers ensemble sur un travail similaire et qu'on les paye à un tarif uniforme. 50. Dans ce système, les meilleurs ouvriers ralentissent, graduellement mais sûrement, leur vitesse jusqu'à celle des ouvriers les plus mauvais et les moins productifs. Quand un homme naturellement énergique travaille pendant quelques jours à côté d'un paresseux, il est amené logiquement au raisonnement sans réplique suivante : Pourquoi travaillerai-je plus que ce fainéant qui gagne autant que moi et qui produit moitié moins ? »[232] (Frederick Winslow Taylor, 1911|1990, p. 41).

Le second principe découle du premier : il faut que tout les travailleurs produisent de façon homogène et à la même vitesse. Dès lors, les *managers* ne sont pas les seuls à contrôler les ouvriers, particulièrement où l'un d'entre eux serait moins performant. Ils se contrôlent entre eux, les failles de l'un se répercuteront sur les autres. Le point d'orgue du modèle s'articule selon le postulat que tout le monde puisse travailler à la même vitesse. Les ouvriers ont bel et bien une contrainte supplémentaire, la cadence et la productivité :

> « 92. […] L'élément le plus important pour le patron comme pour les ouvriers, à savoir la vitesse à laquelle se fait le travail, est sujet à variations au lieu d'être dirigé et contrôlé intelligemment… 94. En se basant sur une connaissance précise du temps, on peut arriver à des résultats étonnamment élevés, avec tous les systèmes d'organisation depuis le travail à la journée. Il est indiscutable que ce dernier même, s'il repose sur cette base, se montrera beaucoup plus satisfaisant qu'aucun des systèmes en usage courant qui repose sur le principe de la flânerie. » (Frederick Winslow Taylor, *op. cit.,* p. 47).

Frederick W. Taylor démontre la preuve de son système dans un atelier ; la *Bethlehem Steel C°* – les ouvriers devaient décharger des wagons pour recharger leur contenu dans des fourneaux. Le temps est un atout pour l'ingénieur, dans la mesure où c'est l'un des aspects scientifiques de son modèle :

> « 133. Ce que l'auteur désire surtout établir, c'est que tous les systèmes reposent sur une étude précise et scientifique des temps élémentaires […]. Grâce à cette étude, on peut atteindre des résultats meilleurs et plus durables, même dans les conditions

[231] Frederick Winslow TAYLOR & *al, Organisation du travail et économie des entreprises,* (Textes choisis et présentés par François VATIN), Paris : Les Éditions d'organisation, 1990, p. 61 (203 p.).
[232] Chacune des règles que Frederick W. TAYLOR exposa était précédée d'un numéro qui indiquait son classement dans l'ouvrage.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

ordinaires de travail à la journée et aux pièces […]. » (Frederick Winslow Taylor*, op. cit.,* p. 54).

Dès lors où la productivité est mesurée, elle peut être bonifiée, ou au contraire, l'ouvrier ne pourra recevoir son « acompte complet » s'il ne parvient pas à son quota requis :

> « 161. […] Chaque ouvrier reçoit automatiquement et journellement un supplément de salaire en cas de succès complet, ou subit une perte en cas d'insuffisance, même légère ». (*Ibid.,* p. 61).

Et ceci prend en considération toutes les mesures nécessaires à la production, comme il le justifie lui-même :

> « 162. […] En aucun cas cependant, on ne devra essayer d'appliquer ces principes sans avoir fait au préalable une étude précise et complète du temps pour tous les facteurs intervenant dans la tâche journalière. (*Ibid.,* p. 61).

Le troisième propose une division du travail, décisionnelle d'une part, et des tâches d'autre part, l'un ne se confond jamais avec l'autre. De par cet émiettement du travail[233], (Friedmann, 1956), les postes se spécialisent. La vision « scientifique » de Frederick W. Taylor est très proche d'un système organique, dans la mesure où il distingue celui qui doit décider, et celui qui doit faire, tel un cerveau et ses organes. Les organes eux-mêmes sont spécifiques à une tâche précise et circonscrite, sans chevauchement :

> « 154. […] Dans le cas d'un atelier de construction mécanique faisant des travaux variés, pour assigner journellement à chaque ouvrier une tâche soigneusement mesurée, il faut un service spécial de répartition du travail, établissant la tâche de chacun au moins un jour d'avance. Tous les ordres doivent être donnés aux ouvriers en détail et par écrit, et afin de fixer la besogne de la journée suivante et d'organiser la marche complète des travaux de l'atelier, les agents du service de répartition doivent recevoir les ouvriers des rapports journaliers indiquant exactement ce qui a été fait. (*Ibid.,* pp. 57-58).
> 155. […] On ne doit pas perdre de vue que, sauf l'étude des temps élémentaires, il n'est guère de travail à faire dans le service de répartition qui ne se fasse déjà dans l'atelier… (*Ibid.,* p. 58).
> 156. […] Aujourd'hui, les services techniques sont centralisés au Bureau des études, comme l'organisation moderne se concentre dans le service de répartition »… (*Ibid.,* pp. 58-59).

[233] Georges FRIEDMANN, *Le travail en miettes, spécialisation et loisir,* Paris : Éd. Gallimard, 1956, 347 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Le quatrième principe impose un système de règles, de protocoles de façon à standardiser les comportements. En disciplinant les ouvriers, l'unité de production tire un gain de productivité. D'ailleurs, ceci n'est en rien contradictoire avec l'homogénéisation de la production. Tout au contraire, il permet de limiter l'arbitraire de chaque travailleur. En étant prescrite, l'organisation du travail est de nature autoritaire. « Cette organisation est absolument nécessaire si l'on veut réussir à fixer des tâches journalières assez larges et pouvant être faites avec certitude »[234] (Taylor, 1911). La réglementation est pour Taylor la source « d'énormes profits dans l'économie d'exploitation »[235].

Le cinquième émet une contradiction, Frederick W. Taylor insiste sur le niveau de qualification de l'ouvrier, il doit être compétent dans le travail qu'il accomplit. L'organisation est liée à l'interchangeabilité des ouvriers, quand dans d'autres cas, le travail peut demander certains talents spécifiques. Frederick W. Taylor admet que le travail fasse l'objet d'une négociation avec les ouvriers, entre eux, et aussi avec leur hiérarchie. Il a néanmoins conscience que la compétence des ouvriers passe par un apprentissage progressif, pour maintenir au maximum l'attention des ouvriers. Cependant, que ça soit Adam Smith, et plus encore chez Frederick W. Taylor ou Henry Ford, la question de la culture générale et scolaire est peu discutée. Inversement, selon Georges Friedmann (1963) la formation doit faire l'objet d'un équilibre entre deux éléments : culturels et techniques. Le premier est lié à « l'écueil du danger de l'abstraction » d'un côté, en raison de l'éloignement de la formation technique aux « réalités de l'entreprise. » Le second est lié à l'écueil de l'emprise de l'enseignement en atelier, qui « ne peut prétendre se hausser à la dignité culturelle du second degré, et moins encore du supérieur »[236]. L'auteur ajoute que « la formation ne doit céder à une conception mesquine, purement étriquée, purement utilitaire de l'apprentissage […] d'autre part, céder à une tendance trop scolaire. […] C'est entre ces deux écueils qu'il doit rechercher aujourd'hui, en France, à réaliser le plus possible sa double mission, économique et humaine »[237] :

> 159 … Il est de pratique universelle d'assigner chaque jour une leçon définie, commençant à telle ligne de telle page et finissant à telle autre, et l'on obtiendra le maximum de progrès quand on fixera une heure ou une période précise d'étude dans

[234] Frederick W. TAYLOR, *Organisation du travail et économie des entreprises, op. cit.,* p. 87.
[235] *Ibid.,* p. 90.
[236] Georges FRIEDMANN, *Où va le travail humain ? Nouvelle Édition revue et augmentée,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « NRF »), 1963, p. 293 (446 p.).
[237] *Ibid.,* p. 294.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

> laquelle la leçon doit être apprise. Pendant une grande partie de leur existence, beaucoup d'entre nous restent, à cet égard, de grands enfants, et nous ne donnons notre maximum que sous la pression d'une tâche de durée relativement courte. » (Taylor, *op. cit.*, p. 60).

Enfin, Frederick W. Taylor a conscience que tout nouveau système intègre des changements qui sont complexes. L'introduction d'une nouvelle méthode de travail astreint de nouvelles compétences, justifiant par là son rôle de conseiller. Pendant ce temps, les directeurs doivent attester du maintien de la production. Ce changement n'est pas un test, il n'y a aucun essai. « La plus lourde faute qu'on puisse commettre est de considérer une partie quelconque du nouveau système comme à l'essai »[238]. Toutefois, ce que Frederick W. Taylor pose en principe, Henry Ford le met en pratique à travers ce qui deviendra, au court du XXe siècle, un symbole de la grande consommation : l'automobile.

1.3 Du travail à la chaîne : l'étalon fordien

1.31 L'enjeu fordien : l'homogénéisation du processus de fabrication

Nous avons vu précédemment que la question de l'organisation préexistait aux théoriciens du management au début du XXe siècle. La réflexion d'Henry Ford s'est inspirée de l'agroalimentaire. Les carcasses de viande suspendues à une chaîne étaient progressivement découpées, morceau par morceau, par des bouchers ou des ouvriers spécialisés dans les abattoirs de Chicago (The Yards), depuis les années 1870. En conséquence, on peut affirmer que le travail à la chaîne a commencé à partir de la chaîne du travail. C'est véritablement l'automobile qui généralisa ce principe pour ses propres besoins. Vendre en grande quantité se concrétisait dans les ambitions d'Henry Ford. Les enjeux et sa passion pour l'automobile ne se démentaient pas, malgré ses précédents échecs industriels, avant que ne soit fabriquée la Ford T à partir de 1907. Certaines de ses ébauches sont, d'ailleurs, reprises de celles de Frederick W. Taylor, dont celle de l'homogénéité productive. Selon Henry Ford, plus les pièces identiques à produire sont importantes, moins elles sont coûteuses. Vu de l'extérieur, la Ford T ne se différenciait pas tant des modèles précédents du constructeur automobile. C'est plus dans la manière dont cette série fut fabriquée qu'il fallait chercher cette distinction, comme le fait remarquer l'industriel lui-même. « La méthode d'industrialisation a été bien plus importante que dans la conception d'origine du véhicule.

[238] Frederick W. TAYLOR, *Organisation du travail et économie des entreprises, op. cit.,* p. 98.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

[…] Les principaux changements ont été apportés dans l'industrialisation et non au travers de nouveauté dans ses éléments »[239].

Henry Ford partage avec Frederick W. Taylor l'homogénéisation : la standardisation. C'est une condition immuable pour « faire du profit », comme il le détaille[240]. Pour augmenter les chances de son succès commercial, l'élaboration d'une chaîne de fabrication fut nécessaire. A côté de l'agroalimentaire, son autre source d'inspiration provenait des voitures de course. Elles lui servaient de modèle pour développer le processus industriel de l'usine Ford de Detroit (U.S.A.), où furent fabriquées les Ford T. La standardisation prenait toute son expression sur les chaînes de montage. Ce ne furent pas un, mais plusieurs modèles dérivés conçus à partir d'un châssis identique. L'utilisation de pièces communes est une « évidence » industrielle aujourd'hui. Pourtant, cette idée est développée pour la première fois par Henry Ford. Le succès fut immédiat : il affirmait avoir « vendu 10 607 voitures – un nombre largement supérieur à ce qui n'a jamais été vendu auparavant. Sur le même châssis, nous avons développé une citadine à 1000 $, un *roadster à* 825 $*,* un coupé et une décapotable à 950 $ chacun »[241].

1.32 La perspective de l'émiettement

Un autre processus industriel très contemporain a émergé avec Henry Ford : la décentralisation et la sous-traitance. « Aussi longtemps que la centralisation a existé, dans la mesure où les manufactures exploitaient un nombre limité de fournisseurs, alors leur capacité à augmenter leur production était impossible »[242]. L'objectif fut d'externaliser les sources de ravitaillement de son usine. Voici son hypothèse : les moyens qui contribuent à augmenter compétitivité d'un article vont permettre de mieux le vendre, par une réduction du coût de production. L'O.S.T. de Frederick W. Taylor repose sur les modalités de la productivité elle-même et dans une ergonomie instrumentale, c'est-à-dire qui vise à amplifier la production avec des outils adéquats. Par exemple, la diminution des effets de la fatigue est une conséquence, non un acte recherché. A cela, le modèle fordien limite aussi les déplacements des ouvriers, dans la mesure où c'est le travail qui se déplace au travers de la chaîne. La

[239] Henry FORD, *Ford on management, Harnessing the American Spirit,* Ed. Basil Blackwell Oxford (Coll. « Developmental Management »), 1991, p. 17 (157 p.).
[240] *Ibid.,* p. 40.
[241] *Ibid.,* p. 60.
[242] *Ibid.,* p. 106.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

production fordienne est un système d'interdépendance asymétrique : une entreprise importante demande à une multitude d'autres, plus petites, de fabriquer pour elle des sous-éléments selon son cahier des charges. En synthèse, on constate que l'agglomérat de la baisse des coûts de production, l'augmentation des salaires des ouvriers et la standardisation et la nécessité de la sous-traitance répondent à la problématique productive posée par Henry Ford. Au final, la standardisation, l'émiettement du travail d'un côté et des prix compétitifs de l'autre furent la clé du succès du constructeur automobile.

Par le taylorisme et le fordisme, on peut se rendre compte comment le *management* entrepreneurial s'est développé au cours de la première partie du siècle dernier. Toutefois, l'incertitude et l'adaptabilité sont devenues progressivement les normes alors que ces modèles reposaient plutôt sur une stabilité du travail. A la question homme/machine friedmannienne, s'ajoute celle de l'homme/ordinateur, dont le suivi informatisé des performances. Une question tout de même demeure : comment expliquer, d'un côté, que le travail « aliène », et de l'autre, qu'il créé autant d'attachement ? N'est-il pas, aussi, un acte politique, voire même, pour aller plus loin, un acte citoyen où s'appliqueraient les modèles de la démocratie ? Cette inspiration, héritant d'Hannah Arendt[243], est encore mieux articulée avec Renaud Sainsaulieu, au fondement de la "culture de métier" :

> « Le style de comportement de solidarité démocratique, que nous avons retrouvé chez les ouvriers de métier, correspond à une situation de travail où les moyens sont largement donnés aux individus pour faire reconnaître leur désir dans les relations interpersonnelles et imposer leur point de vue de groupe, tant auprès du reste des ouvriers que dans le système social d'entreprise. L'accès aux valeurs et à la condition d'idéologies triomphantes sont fortement développés dans ce milieu de travail professionnel au point qu'on parle, à juste titre, d'une véritable culture. Les ouvriers de métier sont en fait des maîtres professionnels qui, à ce titre, ne supportent pas qu'on nie leur pouvoir au nom d'une hiérarchie quelconque… Toute remise en question de ce pouvoir déclenche une lutte »[244].

L'auteur montre qu'en dépit des prescriptions, il existe toujours la possibilité entre un jeu de démarcation sociale et de pouvoir : ils sont constitutifs d'une culture ouvrière. Il fait l'objet d'un sens à travers cette culture dans un modèle socialisé et négocié. Dans cette idée,

---

[243] Hannah ARENDT, *La condition de l'homme moderne* (1958), Paris : Éd. Calmann-Lévy (Coll. « Agora/Pocket »), 2016, 406 p.
[244] Renaud SAINSAULIEU, *L'identité au travail,* Paris : Éd. Presse de Science Po (Coll. « Référence académiques »), 1993, p. 360 (476 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

le travail est un construit de normes et de procédures. Elles sont le fruit de négociations et de jeux de pouvoir (Crozier, 1963).

La prolétarisation du travail ne s'est pas instituée d'un coup. Selon Alain Touraine (1955), un métier se définit par la connaissance de toutes les étapes de fabrication**,** dans lesquelles s'imbriquent les savoir-faire et l'autonomie du travailleur. Dans un atelier, un outil peut avoir plusieurs usages de même qu'une machine, pour des réalisations en petite quantité (phase A). Puis, dans une usine se développe un système d'interdépendances stratifiées composé d'outils et de machines de plus en plus spécialisées. Elles se complexifient dans la chaîne du travail. De l'artisan de la phase précédente, nous passons à l'ouvrier déqualifié, qui a l'avantage d'être rapidement opérationnel dans la chaîne de production (phase B). Aujourd'hui, les machines nécessitent moins de main d'œuvre. Les quelques hommes qui restent sont soit des techniciens, pour les éventuelles pannes, soit ce sont quelques ouvriers pour faire ce que la machine ne peut (phase C)[245], à l'image des observations de Michel Crozier (1963).

Le modèle d'Alain Touraine est pratique dans le sens où il est évolutif dans le temps. Nous pourrions ajouter un processus de fabrication cadencé, à la fois en quantité et en qualité, et inscrit en flux tendu, où l'informatique joue une place centrale. Cette fois-ci, il ne s'agit plus de fabriquer en masse à la fordienne, mais de fabriquer en fonction des besoins. A l'origine, par manque de place, les Japonais ont alors mis au point un système organisationnel qui garantit un minimum de stock. Le principe est ce qu'il y a de plus « pragmatique » : fabriquer selon les commandes. Au niveau de la mobilité marchande, l'approche est identique. Le système d'organisation logistique dans le transport routier est largement inspiré du toyotisme, où se justifient en même temps que des règles complexes des méthodes de prévisions de flux. De là, tout laisse à penser que l'*O.S.T.* demeure dépassé par les nouvelles technologies. Tout au contraire, les fondements tayloriens sont plus que jamais inscrits dans la logistique et le transport routier de marchandises.

[245] Alain TOURAINE, *L'évolution du travail ouvrier aux usines Renault,* Paris : Éd. du CNRS, 1955, 202 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2. L'organisation logistique du transport

2.1 Les aspects stratégiques, tactiques et opérationnels de la logistique

2.11 Éléments théoriques de logistique

Le temps est une donnée fondamentale. C'est la clé de voûte de l'organisation. Par ailleurs, c'est à travers la logistique que l'on perçoit l'héritage de la culture militaire. Selon cette conception, elle se fonde sur trois séquences déterminées à tout processus industriel, dont les transporteurs ne sont qu'un maillon de ce chaînon. Les flux sont organisés selon des enjeux de trois natures différentes : « stratégiques », « tactiques » ou « opérationnelles », et selon une logistique « amont » ou « aval. » La logistique « stratégique » est à long terme (plusieurs années) tandis qu'à son opposée, la logistique « opérationnelle » est à très court terme (quelques mois), comme le propose Philippe Vallin :

> « Est stratégique toute question qui engage l'entreprise sur un horizon supérieur à trois ans et qui remodèle une partie importante ou la totalité de la chaîne logistique (stockage + distribution ; approvisionnement + production). Ces questions se posent toutes les quatre à cinq ans »[246].
> « Est tactique tout choix dont les conséquences portent sur un horizon de 6 à 36 mois et couvrent l'intégralité d'une des phases du flux logistique : organiser l'approvisionnement des matières premières, localiser l'activité de conditionnement final, confier la distribution à tel prestataire. La fréquence de tels choix, est en général, biannuelle »[247].
> « Est opérationnelle toute décision à court terme de un à six mois ; son champ d'action s'étend sur une partie d'un des maillons de la chaîne logistique. Choisir le chemin de livraison (livraison directe ou regroupement suivi d'éclatement), anticiper une livraison, répartir la pénurie, augmenter le volume d'approvisionnement pour bénéficier d'une réduction tarifaire, définir un plan de production mensuel… C'est quotidiennement ou hebdomadairement que sont prises ou ajustées ces décisions »[248].

De même, la logistique s'entend selon cinq grandes catégories, entre la coordination de l'offre à la demande, la maîtrise des transports et des stockages, le renouvellement des approvisionnements au sein d'un système de production, comme ceux à caractère plus commercial de distribution. Mais cela inclut aussi une logistique de suivi de maintenance, dans le cadre de machines industrielles, aéronautique, militaires, informatiques ou du secteur

[246] Philippe VALLIN, *La logistique, Modèles et méthodes du pilotage des flux, 2e édition,* Paris : Éd. Economica (Coll. « Technique de Gestion »), 2001, p. 12 (242 p.).
[247] *Ibid.*
[248] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

automobile, etc. Parallèlement à la parcellisation de l'industrie, la « logistique intégrée » centralise tous les stades énumérés précédemment, des achats au service après-vente. Aujourd'hui, les logisticiens parlent aussi de *Supply chain Management,* dont Karine Evrard Samuel et Alain Spalanzani (2006) rappellent sa définition, elle-même issue de E. B. Baatz (1995) : « le management de la *supply chain* démarre dès l'extraction des matières premières pour se terminer à la fin de la vie du produit, incluant éventuellement son recyclage »[249]. Par distinction, la logistique « amont » se définit selon le processus industriel et la logistique « aval » concerne plutôt la distribution commerciale et les retours après-vente (logistique inversée) des produits concernés (Mathe et Tixier, 2005).

Sophie Giordano-Spring et Denis Travaille (2006) précisent que la logistique intégrée *(reverse logistics)* marque cependant des traits complexes : « d'un point de vue stratégique, à la différence d'une relation de marché classique qui se fonde sur l'unique critère de prix, le management logistique intégré se construit à l'aide d'un ensemble de facteurs clés de succès plus variés qui sont largement développés dans la littérature »[250]. Elle est la garantie apportée par le fabricant du bon fonctionnement de l'appareil réalisé pendant toute sa durée de vie probable au moyen d'une maintenance assurée sur le lieu d'utilisation de ce dernier. Pour Sandra Roumi et Gaël Thomas « le soutien logistique intégré doit intégrer la totalité des phases de vie d'une marchandise, sa conception, sa réalisation et sa distribution, mais également l'ensemble des moyens pour assurer sa maintenance »[251]. Cette complexité opérationnelle engrange une refonte de la distribution du travail. Les *dispatchers* sont devenus le point d'orgue de la logistique pour assurer sa coordination et son suivi, ce qui comprend la gestion de ses aléas et de ses imprévus. La définition que proposent, à cet égard, Hervé Mathe et Daniel Tixier va dans une logique très fonctionnaliste. « La logistique a pour finalité de coordonner l'établissement de l'offre de l'entreprise afin qu'elle rencontre son marché dans les meilleures conditions de rentabilité globale. […] Ainsi, c'est bien dans l'articulation du champ de la demande et de la constitution de l'offre qu'apparaît la logistique moderne »[252]. Si certains transports demeurent réguliers, l'enjeu de la logistique n'est pas tant circulatoire que

[249] Karine EVRARD SAMUEL et Alain SPALANZANI, « Stratégies de localisation et *Supply Chain Management* », *La Revue des Sciences de Gestion* 2006/6 (n°222), p. 26 (pp. 25-34).
[250] Sophie GIORDANO-SPRING et Denis TRAVAILLE, « Chaîne logistique intégrée et intégration des informations comptables », Revue *Logistique & Management,* Vol. 14, 2006, p. 04 (10 p.).
[251] Sandra ROUMI et Gaël THOMAS, *En toute logistique,* Paris : Éd. Jacob-Duvernet, 2004, p. 81, (175 p.).
[252] Hervé MATHE et Daniel TIXIER, *La logistique,* Paris : PUF (Coll. « Que sais-je ? »), 2005, p. 11 (127 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de synchroniser cet ensemble dans un système productif, à travers « une succession de phases de transformation, de stockage et de transfert »[253], comme l'énoncent Jean-Pierre Campagne et Patrick Burlat *& al.* (2001). Une incertitude subsiste tout de même : pouvoir compter sur la qualité de la prestation de chaque routier. C'est selon cet angle que les entreprises du transport partagent fondamentalement leur travail en plusieurs grands secteurs effectifs. L'« exploitation » assure les aspects commerciaux, administratifs, juridiques et techniques du transport. Selon les entreprises, ces activités peuvent être segmentées. Outre le service d'exploitation, qui coordonne les transports, le service des quais s'occupe pour sa part de la réception, du stockage et du départ de la marchandise en vue des chargements prévus. Enfin, le service administratif s'occupe des ressources humaines et de la rémunération du personnel.

L'aspect circulatoire de la marchandise ou tactique de la logistique ne constitue désormais qu'une partie de l'activité d'un transporteur. Comme le rappelle Philippe Vallin, « Le concept de chaîne de transport fait référence à un ensemble de maillons. Peut-être devrions-nous parler de cycle de transport, car lorsque l'article est livré, rendu à sa destination, il est nécessaire de s'interroger au moins sur l'utilisation du vecteur transport (camion, wagon, bateau…) rendu disponible et plus généralement sur le retour du matériel de conditionnement (palettes, conteneurs, rolls…). C'est clairement la planification des cycles avec un minimum de transport à vide qui est l'objectif des transporteurs »[254].

2.12 Les restrictions capacitaires : l'imbrication circulatoire et logistique des flux de transport

Outre le fait de choisir le gabarit du véhicule (puissance du tracteur, porteur, train routier, ensemble articulé, type de remorque, etc.), chaque transport va relever en plus des aspects réglementaires ou humains, des contraintes spécifiques par rapport à la marchandise, et parfois, par rapport aux territoires traversés, ou des exigences commerciales particulières. Selon Robert Damien et Salvatore Maugeri (1996), « pour fluidifier l'écoulement des marchandises, le logisticien doit avant tout se garantir une maîtrise optimale des informations – techniques, commerciales, administratives – échangées entre tous les partenaires économiques, leurs différents prestataires de services et les pouvoirs publics chargés du

[253] Jean-Pierre CAMPAGNE et Patrick BURLAT (sous la dir. de), *Maîtrise et organisation des flux industriels,* Paris : Éd. Lavoisier (Coll. « Hermès »), 2001, p. 33 (162 p.).
[254] Philippe VALLIN, *La logistique, Modèles et méthodes du pilotage des flux, op. cit.,* pp. 85-86.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

fonctionnement de l'économie »[255]. Un exploitant va devoir trouver dans sa flotte existante, un matériel adéquat, avec le meilleur taux de remplissage, parmi un ensemble de choix qu'il aura préalablement déterminés.

Les logisticiens définissent deux typologies dans la nature des transports ; « fonctionnelle » et par « rayon d'action » (Venturelli & Venturelli, 2014), qui prennent en compte des spécificités au niveau du déchargement et du chargement. Par exemple, pouvoir vider ou remplir latéralement une remorque et/ou la vider par les portes arrière. Un destinataire n'a pas toujours des quais pour la marchandise. Cela peut justifier, par exemple, l'usage d'une semi bâchée au lieu d'une caisse solide. Elle peut aussi s'effectuer par rapport aux contraintes urbaines, en prenant en compte des arrêtés municipaux conditionnant les périodes de livraison, le gabarit, le tonnage des véhicules. Le rayon d'action définit le type de cabine, avec ou sans couchette, selon le type de transport, étalé sur plusieurs jours, etc. Cela peut aussi inclure divers types d'abonnements ; aux péages d'autoroutes, ou encore d'équipements spécifiques relatifs aux réglementations de certains pays de l'U.E. traversés, selon la charge à l'essieu réglementaire ou les contraintes climatiques (*e.g. :* chaînes en cas de neige ou pour des routes en altitude). Dans tous les cas, il y a l'aménagement d'un matériel nécessaire pour pouvoir obéir aux pratiques et de confort des routiers aux réglementations locales ou nationales de certains pays, que les exploitants ne peuvent négliger. Pour Nadine Venturelli et Walter Venturelli (2014) quatre éléments sont importants à saisir dans un transport.

Le premier d'entre eux est la *capacité utile.* C'est-à-dire « la charge utile exprimée en poids ou en volume et définie par la nature des produits transportés et les tonnages ou volumes moyens livrés »[256]. En deuxième la *nature de la carrosserie,* « elle est imposée par la nature et les sujétions particulières de la marchandise »[257]. En troisième, le *support mécanique nécessaire,* selon le type de remorque, train routier, porteur, semi-porteur, etc. Enfin, en

[255] Robert DAMIEN et Salvatore MAUGERI, « Normaliser pour mieux dominer », *Les cahiers de médiologie,* 1996/2 N° 2, p. 239, pp. 237-245.
[256] Nadine VENTURELLI et Walter VENTURELLI, *Le transport routier, 6e édition, Toutes les techniques d'exploitation en transport routier de marchandises,* Chambéry : Éd. Le génie des Glaciers, 2014, p. 38, (502 p.).
[257] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

quatrième, « la puissance, le couple, la consommation, l'ergonomie du véhicule »[258]. Et à chaque fois, « ces critères seront modulés par les contraintes réglementaires, le conditionnement des marchandises, [et enfin] l'organisation des circuits commerciaux »[259].

Pour comptabiliser un trajet, toutes les données sont matérialisées : les règles du Code de la route, c'est-à-dire les restrictions et les limitations de conduite ou de circulation sur route nationale et sur autoroute (Art. R413-8 du Code de la route). Par exemple, en France, un poids lourd ne peut dépasser 80 km/h sur une route nationale, tandis qu'il ne peut rouler les samedi soir de 22h jusqu'au dimanche soir 22h. Une quantification réglementaire est par nature complexe, dans le sens où les exploitants ont tout un ensemble de règles à prendre en compte avant même d'élaborer un trajet, au plus faible coût kilométrique à la tonne transportée. La mise en réseau du transport permet d'éliminer les incertitudes. A cette fin, la normalisation de l'espace devient incontournable. Des algorithmes permettent justement de calculer au plus juste le kilométrage des poids lourds lors de leurs voyages ainsi que le type de schéma de tournée qu'ils effectueront.

2.2 Calculs et optimisation des réseaux

2.21 Les schémas des tournées

Les situations de travail des routiers sont très différentes d'une entreprise à l'autre. Par exemple, le choix du trajet pouvait être à sa charge, et avec, toute la conscience du travail « bien fait », pour reprendre l'expression de Danièle Linhart. A l'image du processus d'homogénéisation industrielle, les modèles mathématiques s'affirment dans l'organisation du travail. Mon hypothèse consiste à penser que le contrôle mathématique des incertitudes contribue à réaffecter auprès de l'encadrement des tâches autrefois dévolues aux routiers. En conséquence, la suprématie mathématique des *managers* devient un moyen de domination sociale du travail. Par ailleurs, cette diversité s'éprouve par la nature-même de la marchandise. Aujourd'hui, mis à part certains produits en particulier, une cargaison complète envers un seul client est plus rare. Les transports sont souvent le fruit d'un ou plusieurs groupages. La centralisation logistique en « lots » trouve toute sa place sur une succession de

[258] Nadine VENTURELLI et Walter VENTURELLI, *Le transport routier, Toutes les techniques d'exploitation en transport routier de marchandises, op.cit.,* p. 38.
[259] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

petites distances, à partir de plusieurs dépôts, une opération que j'appelle par « traction »[260]. C'est souvent une étape intermédiaire en vue de sa distribution ensuite, généralement plus locale.

Il existe en général trois grandes typologies de réseaux. Le premier est appelé, selon Philippe Vallin (2001), le *réseau en trompette,* défini par « quelques points de chargement alimentent de nombreux points de livraison. Les chargements sont éclatés vers les destinataires finaux »[261]. Par exemple, le chargement doit être réalisé en fonction des étapes de la tournée ; les premières palettes chargées dans la remorque seront les dernières déchargées, et inversement pour les premières. Symétriquement au modèle précédent, il y a le *réseau en entonnoir,* où « les points de chargements sont nombreux et convergent vers un ou quelques clients finaux »[262]. Les produits qui sont fabriqués et sous-traités convergent vers leur lieu d'assemblage, une usine automobile par exemple. Enfin, le modèle dit "réseau en diabolo" où le transporteur « doit assurer les transferts de flux entre une multitude de chargeurs et de nombreux clients destinataires »[263].

Pour reprendre l'idée de la diversité des situations de travail, citées précédemment, leur hétérogénéité doit être la plus limitée possible dans la démarche de transport logistique. Le choix d'un itinéraire ne se fait pas au hasard. Sous cet effet, certains routiers ont la sensation de perdre leurs compétences lorsque l'exploitation leur impose des itinéraires préalablement définis. Patrick Hamelin (1999) en déduit que « tout ce qui peut être anticipé permet des formes d'organisation plus productives, plus rentables et rend possible des économies de temps, notamment de "temps morts" »[264]. Plus récemment, Hélène A. Desfontaines (2002) fit le même constat, où l'espace est devenu un lieu de production normalisé à part entière. « Assurer la continuité logistique requiert de limiter le plus possible les aléas ; d'où l'obligation de rendre prévisible les conditions d'acheminement. C'est ce qu'ont cherché à faire les transporteurs en maillant le territoire, en le tissant de points de

[260] Le terme « saut de puce » est parfois utilisé par les routiers pour qualifier ces trajets de « base à base » au sein d'une ou plusieurs entreprises de logistique différemment réparties (constellation) au sein de la Métropole ou au niveau plus régional, généralement en aller-retour, qui correspond à une segmentation géographique de la marchandise.
[261] Philippe VALLIN, *La logistique, Modèles et méthodes du pilotage des flux, op. cit.,* p. 88.
[262] *Ibid.*
[263] *Ibid.*
[264] Patrick HAMELIN, « Les aspects sociaux du transport routier : la durée de travail des conducteurs » *op. cit.*, p. 86.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

rencontre et d'échange. Par cette mesure, le temps peut véritablement devenir objet et instrument de mesure de l'activité. […] On assiste en cela, à une normalisation de l'espace. Devenu exclusivement un espace productif, il se dépersonnalise, les routiers n'ont plus guère le choix de l'itinéraire »[265]. Cela s'effectue grâce à des calculs algorithmiques effectués par les exploitants ou encore leurs logiciels de planification dans le cadre de l'optimisation des transports, dans une démarche de rationalisation du temps d'affrètement. L'algorithme de Kruskal répond précisément à cette problématique de gestion de l'espace.

2.22 L'algorithme de Kruskal

Cette étape est plus aisée par le biais de logiciels informatiques d'organisation du transport. Tous les paramètres connus sont pris en compte, la Réglementation CE n° 561/2006, et les *temps minimaux* (*cf.* encadré n° 58). Des solutions logistiques sont proposées par un ensemble de données informatiques issues des modélisations mathématiques qui mesurent les écarts kilométriques d'un schéma de tournée à l'autre. « Un répartiteur doit déterminer quels colis un camion donné ira chercher, dans quel ordre il les cueillera et quels chemins il empruntera. Le coût du service rendu dépend de façon cruciale de ces décisions. Si celles-ci s'avèrent inefficientes, l'entreprise court le risque de se voir évincer du marché »[266] (Nobert, Ouellet, Parent, 2002). Par exemple, un transporteur doit effectuer trois livraisons dans des secteurs différents établis sur l'ensemble du territoire, dont A est le point de départ, sur les villes B, C et D. Quelle est la meilleure option de transport qu'il puisse proposer ? Aurait-il mieux à faire un aller-retour en partant de A (A-B-A), (A-C-A) et (A-D-A) ? Peut-il plutôt faire A-B-C-D-A, sans risquer une surcharge de masse ou un dépassement de temps de conduite ? Et si c'est le cas, ne devrait-il pas plutôt envisager A-B-C-A, A-C-D-A ou A-B-D-A ? Ces solutions astreindraient des livraisons avec plusieurs véhicules selon leur tonnage (P.T.A.C.) et à choisir la meilleure répartition entre ceux-ci.

Tous les modèles (réseau en *trompette,* en *entonnoir* et en *diabolo*) sont prédictibles selon cette méthode. De façon plus courantes, deux modèles de tournées sont utilisés, l'un en forme de fourche, l'autre, en forme de boucle, tel que présenté par le schéma de l'encadré n°

---

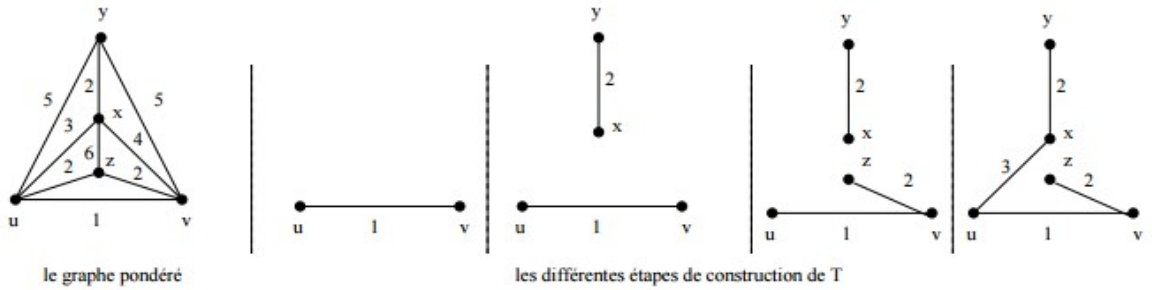
[265] Hélène AUDOUIN-DESFONTAINES, *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi*. Thèse soutenue le 2 décembre 2002, sous la direction de Lucie TANGUY, Université PARIS X-NANTERRE, U.F.R. de Sciences sociales et administratives. Sociologie, 2002, p. 163, (263 p.).

[266] Yves NOBERT *et al.*, « Le secteur du transport interurbain et la recherche opérationnelle : une synergie méconnue à exploiter », *Gestion,* 2002/2 (Vol. 27), pp. 38-45.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

57. Au niveau de sa définition mathématique, « L'algorithme de Kruskal est un algorithme glouton qui repose sur le fait qu'un arbre couvrant d'un graphe d'ordre n à n − 1 arêtes et est acyclique. Le choix des arêtes se fera donc sur deux critères : la conservation de l'acyclicité et un coût minimal »[267] (Cohen, 2012). En s'appuyant au schéma ci-dessous (encadré n° 56), l'objectif est de lier tous les points avec le moins de poids possible ou simplement les points qui sont les plus proches entre eux.

Encadré n° 56 : « Algorithme de Kruskal, (Cohen, 2012) »



Source : Joëlle Cohen, 2012, *Théorie des graphes, op. cit.,* p. 38.

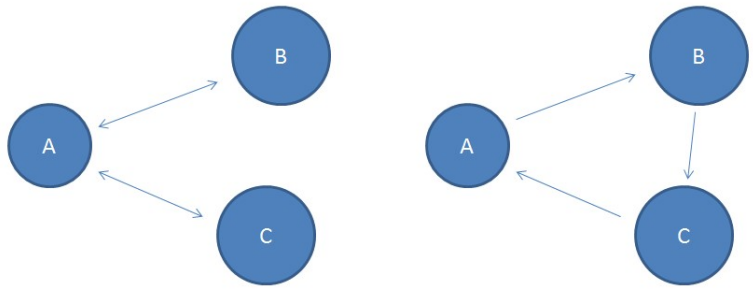
La stratégie première consiste à trouver tous ceux dont la valeur de chaque arête est la moins élevée, et de les joindre progressivement. Comme on le voit à travers le graphe pondéré (*cf.* encadré n° 56), toutes les arêtes n'ont pas le même poids. Aussi, il s'agira d'éviter que l'une d'entre elle soit commune avec une autre. Par exemple, en partant du schéma ci-dessus, le point "v" ne sera pas relié à "x", puisqu'il l'est déjà à "u" (ne doit pas former de cycle), et que l'arête pèse autant que la somme de "vu" + "ux". Dans le cadre d'une tournée de camion, il y a *n* livraisons, il faut alors mettre au point la meilleure solution qui limite le plus la marche à vide et le kilométrage. Là aussi, il faut connaître le poids des points de livraison (en km, en temps, en coût et en masse), selon la répartition géographique des lieux de ramasse ou de livraison. Dans le transport, en plus de son aspect mathématique, s'ajoute les contraintes routières et les impératifs de livraison (*i.e. :* Code de la route, les restrictions de circulation, coûts des péages autoroutiers ou des ouvrages d'art, CE n° 561/2006, etc.). Comme le montrent Hellmut Köll, Sandra Lange et Flavio V. Ruffini (2007) « l'analyse des détours faits par les poids lourds tend à démontrer qu'ils n'empruntent que rarement les itinéraires les plus courts. […] Le choix d'un parcours par un transporteur peut inclure par exemple, les frais de

[267] Joëlle COHEN, *Théorie des graphes,* L.A.C.L., 2012, p. 38 (64 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

péage, les probabilités d'embouteillage, les interdictions de rouler la nuit ou le week-end »[268]. De ce constat, il est tout à fait possible que l'algorithme de Kruskal soit explicatif de telles déviations empruntées par les camions.

Encadré n° 57 : « Schémas de tournée en ″boucle″ ou en ″fourche″ »



En revanche, si les exploitants devaient calculer leurs tournées manuellement, ils procéderaient de la façon suivante : les distances AB, BC et AC sont connues en premier. En deuxième, ils effectuent un distancier des villes, formé à partir d'un tableau à double entrée. Enfin, ils retiennent les plus gros chiffres à l'issu du calcul de cet algorithme, selon une équation à partir du schéma de tournée (*cf.* encadré n° 57), parmi toutes les possibilités au départ de A. D'un point de vue factuel, voici comment l'algorithme se calcule, selon Venturelli et Venturelli (2014) :

– « Calculer les écarts de tous les couples de points par rapport au centre,
– Les classer par ordre décroissant ;
– Sélectionner chaque couple de la liste en ignorant ceux qui forment une boucle ou une fourche avec ceux précédemment sélectionnés ;
– S'arrêter lorsque N-2 couples ont été retenus ou en fonction des contraintes de tonnage, de temps, etc.
– Joindre le centre aux deux extrémités »[269].

Dans ces conditions, l'algorithme de Kruskal permet de minimiser les distances parcourues, en maintenant un avantage au niveau des trajets, tout en tenant compte du tonnage de la marchandise. Dans certains cas, le transporteur effectuera un aller-retour, plutôt que

[268] Hellmut KÖLL, Sandra LANGE, Flavio V. RUFFINI, « La question des détours dans le transport routier de marchandises », *Revue de Géographie Alpine | Journal of Alpine Research,* 95-1 | 2007, pp. 10-11 (13 p.).
[269] Nadine VENTURELLI et Walter VENTURELLI, 2014, *Le transport routier, Toutes les techniques d'exploitation en transport routier de marchandises, op. cit.,* p. 60.

charger en boucle, soit parce que le poids de la cargaison dépasse les capacités d'emport, soit parce que le nombre de km total peut être minimisé.

Prenons un exemple donné par N. Venturelli et W. Venturelli (2014), pour lequel j'ai reproduit le calcul. Voici leur exercice : « Jean-Charles Louvari, exploitant à l'entreprise SOTRIMAR doit organiser le planning de livraison suivant : 5 tonnes à Crest, 20 tonnes à Tain-l'Hermitage et 2 tonnes à Die. Voici le distancier ci-dessous, exprimé en km[270] :

	Crest	*Die*	*Tain-l'Hermitage*
Montélimar	*44*	*81*	*62*
Crest	*0*	*37*	*55*
Die		*0*	*90*

Ainsi, il faut calculer toutes les distances, Montélimar est le point de départ. J'ai donc trois triangulations (que je place par ordre décroissant, vu que je l'ai préalablement calculé) :

(Montélimar/Crest) + (Montélimar/Die) – (Crest/Die) : 44+81-37 = 88
(Montélimar/Tain) + (Montélimar/Die) – (Tain/Die) : 62+81-90 = 53
(Montélimar/Crest) + (Montélimar/Tain) – (Crest/Tain) : 44+62-55 = 51

Au niveau absolu, j'ai aussi d'autres choix, mais le sens n'importe pas, vu que les distances seraient les mêmes. En conséquence, je n'utilise que ces trois possibilités. J'ai donc ici Montélimar/Crest/Die/Montélimar qui présente le plus gros score des trois, selon l'équation (AB)+(AC)-(BC). Le tableau ci-dessous montre le schéma optimal, selon le calcul que j'ai effectué en appliquant l'algorithme de Kruskal.

[270] Nadine VENTURELLI et Walter VENTURELLI, *Le transport routier, Toutes les techniques d'exploitation en transport routier de marchandises*, *op. cit.,* p. 59.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Distancier (exemple de Venturelli et Venturelli, 2014, p. 60)

		Distance en km
Montélimar	*Crest*	*44*
Crest	*Die*	*37*
Die	*Montélimar*	*81*
Montélimar	*Tain*	*62*
Tain	*Montélimar*	*62*
		286

Ce tableau suit la triangulation la plus efficace. Une première tournée Montélimar/Crest/Die, puis retour à Montélimar, avec une seconde tournée Montélimar/Tain/Montélimar. Le choix de la première tournée représente le nombre le plus grand (88), elle a été choisie en boucle en fonction de la règle de cet algorithme. L'économie est aussi réalisée en s'appuyant sur les différents matériels – en les choisissant au plus optimal. Contrairement aux transporteurs, je ne compte pas les éventuelles marges de sécurité à la tonne près. Dans ce sens, d'un côté l'exploitant organise une tournée cumulée de 7 tonnes avec la première, dans laquelle il peut utiliser un véhicule de tonnage maximal de 7,5 tonnes, tandis que pour la tournée de Tain, dont la charge est de 20 tonnes, il va utiliser un super poids lourd, dont la capacité de chargement est de 25 tonnes.

Ceci est un exemple simplifié de ce que les exploitants doivent calculer quotidiennement sur l'ensemble de leur flotte. Nous avons aussi un aperçu de l'impérialisme mathématique qui pèse sur l'organisation, afin de maintenir sa compétitivité et exprime tout l'aspect taylorien auprès des routiers. Dans le flux physique, cependant, les logisticiens conçoivent les transports selon une méthode stable d'une tournée à l'autre. On décompte essentiellement cinq étapes successives : la ramasse ou la cueillette[271], le groupage, le transport, le dégroupage, et la livraison (Venturelli et Venturelli, 2014). Or, toute cette organisation du transport est liée à l'effet de la concurrence. Le gain économique a poussé les transporteurs à systématiser leurs procédures d'affrètement.

[271] Le terme *cueillette* est davantage utilisé par les Canadiens tandis qu'en France est utilisé celui de *ramasse.*

3. Organiser l'espace et le temps dans le T.R.M. aujourd'hui : l'enjeu de l'articulation entre organisation et la réglementation du transport

3.1 La conversion de l'espace en temps

Suite au contrat de progrès, le temps et l'espace sont devenus des variables à comptabiliser : l'espace est converti en temps. Le premier aspect à prendre en compte dans cette démarche fut la transformation salariale du forfait à la rémunération à l'heure, actée par la loi n° 95-96 du 1er février 1995. Or, depuis le taylorisme, – et même avant – le temps et l'espace sont des variables immuables dans la valeur marchande, dans une logique de « continuité industrielle » (Vatin, 1987). En effet, les aléas des machines n'ont pas été développés dans l'O.S.T. de Frederick W. Taylor, alors qu'elles étaient une des préoccupations d'Émile Belot (1911), un ingénieur polytechnicien français (cité par François Vatin, 1987) :

> « Toute machine, comme toute usine, est caractérisée par la circulation d'une ou plusieurs matières premières qui s'y transforment. Assimilons ces matières à un liquide et les machines ou l'usine qui les renferme à une tuyauterie où circule ce courant : on peut énoncer le(s) principe(s) suivant(s) :
>
> Chaque fois qu'il y aura discontinuité dans la vitesse de circulation des matières mises en œuvre, il y aura diminution dans le rendement industriel de la machine ou de l'ensemble mécanique considéré et cette diminution sera proportionnelle à la variation de la vitesse »[272].

Selon François Vatin « L'objectif assigné à la gestion industrielle n'est plus la seule intensification du travail humain, mais l'amélioration du débit productif, qui dépend au moins autant du travail machinique »[273]. On retrouve cet effet dans l'affrètement : chaque exploitant est en mesure de savoir où est chaque routier et où il en est dans son temps de service. Les pratiques sont malgré tout assez hétérogènes chez les transporteurs, certains vont suivre leurs poids lourd à la route près, là où d'autres ne vont mobiliser ces outils qu'en cas d'anomalie. En articulant les contraintes réglementaires, spatiales et productives, les logisticiens ont réussi à maîtriser ce qui semblait impossible jusqu'alors, grâce à l'informatique embarquée, *Internet* et la technologie satellite. Jean-Philippe Fouquet (1999) notifiait déjà que « si toutes

[272] Émile BELOT, *L.T.M.,* 1911, p. 547, cité par François VATIN, *in : La fluidité industrielle,* (préface de Pierre Naville), Paris : Éd. Méridiens Klincksieck, 1987, p. 80, (218 p.).
[273] *Ibid.,* p. 84.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

participent à ce que d'aucuns appellent la *modernisation* du transport, force est de constater que la rationalisation et la planification que sous-tend cette modernisation conduisent à une maximisation des contraintes pour les chauffeurs et amènent à une redéfinition de la profession »[274].

D'après cette rationalisation, un transporteur peut comptabiliser le moindre coût. Par exemple, la durée de vie d'un pneu (en nombre de km) se quantifie, on peut connaître son usure par transport effectué et au kilométrage du camion. J'ai voulu présenter jusqu'à maintenant l'organisation comme une vectrice de négociation en vue de la maîtrise du pouvoir dans un jeu d'équilibre avec les zones d'incertitude, dont le stress en est la synthèse. L'organisation dans le transport inclut systématiquement la question d'espace au niveau quantitatif (coût, droit, vitesse), mais pas forcément au niveau de sa contingence qualitative (*i.e. :* contraintes non prévisibles). A ce titre, certaines incertitudes persistent, que les variables temps/espace se négocient plus difficilement, à partir des différents aléas possibles dont le transporteur demeure très dépendant.

Désormais, la compétitivité des transporteurs ne repose plus sur l'endurance de leurs routiers, que dans leur aptitude à décomposer les temps de production, à la manière qu'Henry Ford a pu le décomposer au sein de l'usine de Detroit (U.S.A.). Les règles sont importantes dans le sens où elles permettent de standardiser les comportements, tout en ayant l'avantage d'en augmenter la productivité. La division des temporalités de « conduite », « travail », « repos », « mise à disposition » relèvent très bien de cette volonté productiviste. Chacune est comptabilisée. En revanche, la dynamique de l'espace est assez peu reconnue chez les routiers, tandis que le temps est impératif. En d'autres termes, le temps est la fin tandis que l'espace est le moyen.

3.2 La dynamique de l'espace : le déni de la reconnaissance sociale ?

Dans ma thèse, j'ai abordé l'exemple d'un tableau à double entrée entre plusieurs villes ; le distancier. Il permet de savoir quelle distance existe entre deux villes à livrer. Les exploitants l'utilisent pour calculer le coût d'un transport. D'une façon globale, ils mobilisent des méthodes algorithmiques pour envisager le meilleur coût de transport, en faisant le moins

[274] Jean-Philippe FOUQUET, « Configuration spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds », *Journal des anthropologues,* 1999, p. 2 (12 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de kilomètres possible. En contraste à cette méthode de comptabilité, la contrainte réglementaire a impliqué l'usage d'une carte des "temps minima", apparue dès 1995 dans un rapport de l'O.R.T. (Audouin-Desfontaines, 2002). En effet, elle facilite le découpage du temps de travail de leurs routiers en vue du respect de la Réglementation CEE n°3820/85. Pour mesurer le temps, il ne suffit pas d'un compas et faire le tour d'un point fixe pour envisager les temps de transport. La nature de la route est une variable à prendre en compte, en plus de la vitesse moyenne. Pour Hélène Audouin-Desfontaines (2002), « l'une des réponses organisationnelles réside dans l'aménagement de l'espace et pour cela, dans la prise en compte de sa dimension temporelle »[275].

Le rapport temps/espace est en fait indissociable de celui du flux tendu. L'avantage des « temps minima » consiste à connaître – en plus de la distance pour les exploitants – le temps nécessaire pour un trajet en poids lourd, recoupés à la vitesse de croisière, ou selon la nature de la route (route nationale ou autoroute). Corrélativement à mon hypothèse de la conversion de l'espace en temps, cette cartographie permet aux transporteurs, chargeurs et destinataires d'avoir la connaissance de la durée d'acheminement de la marchandise. Les premières cartes des « temps minima » présentent, cependant, un défaut majeur (Audouin-Desfontaines, 2002). En ayant sur un point central de départ (*e.g. :* une ville), il est alors plus aléatoire, sinon pas possible d'envisager un transport à partir d'un autre point que celui-ci. La version que je présente date de 2002 (*cf.* encadré n° 58). Elle fait justement abstraction de ce point central au profit de bâtonnets colorés de longueurs variables. Elle reflète encore aujourd'hui assez bien l'état du réseau temporel du T.R.M.[276]. Chaque bâtonnet du temps minima représente une heure de route pour un camion, selon la nature du réseau, d'où leur longueur différente. Les points représentent, quant à eux, quinze minutes.

De même, nous pourrions avoir une réglementation qui limite le nombre de kilomètres parcourus plutôt que le temps. Or, la Réglementation CE 561/2006 prescrit le *temps de service.* Pour prolonger Martina Löw (2015), l'espace – à l'image d'une route – est dynamique, il est amené à évoluer, selon les flux, les territoires traversés, sinon même leurs différents moments, leurs cycles ou leur saisonnalité (les périodes de vacances vont influer sur la densité de la circulation), et suivant la représentation dont on s'en fait. Les routiers ont

[275] Hélène AUDOUIN-DESFONTAINES, *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi, op. cit.,* p. 160.
[276] Sous réserve que la vitesse limite autorisée ne varie pas, selon le Code de la route pour les poids lourds.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

développé depuis que le métier existe des connaissances spatiales où s'articulent pourtant « temps » et « espace ». Cette cognition est fondamentale dans leur quotidien, et pose le problème de sa reconnaissance sociale. A l'inverse du territoire, qui est chargé en projets politiques ou en idéologies, d'histoires collectives, etc. (Aït Abdelmalek, 2010), je définis l'espace comme le substrat d'une action sociale plus ou moins prescrite entre différents territoires. Afin de montrer ce dynamisme, la mobilité de la marchandise est un vecteur économique dont la France ne pouvait faire abstraction très longtemps, qu'en dépit d'une certaine appréhension vis-à-vis de la construction d'autoroutes, par exemple, ou du processus d'urbanisation. Ces « voies rapides » constituent un rendement productif de la mobilité marchande. Son débit est beaucoup plus élevé qu'une route nationale à double sens. A l'inverse du fleuve ou du chemin de terre, la route est un lieu stable, complètement quantifiable et prévisible. Ce sont en particulier les temps de trajet qui raccourcissent, dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises, comme en témoigne Bernard :

> *« Le temps que t'arrivais à bon port, c'était bon. Ils tenaient compte aussi qu'il n'y avait pas le flux d'autoroutes comme il y a aujourd'hui ! En 90, il y avait un petit peu plus d'autoroutes, de quatre voies, et puis il y avait une croissance de transport beaucoup plus forte ! Il y avait une demande de transport, puisque les containers étaient arrivés déjà. Le container a fait, dans les villes où il y a un gros port, comme au Havre, Bordeaux... des grandes villes, Marseille, si tu veux... Quand on prend un port fluvial, où il y avait un trafic sur les containers, donc c'est là où je me suis rendu compte qu'il y avait une pression plus importante ! Tu vois, ce que je faisais en 75 c'était un tour de Hollande à la semaine, ben en 90 je fais un tour de Hollande et un tour d'Italie ! »* (Bernard, routier retraité, 65 ans, entretien n° 39).

La construction du réseau autoroutier correspond aussi avec « l'accélération sociale », pour reprendre l'expression d'Harmut Rosa (2014). Le respect du temps est souvent un idéal ; qu'un bon chauffeur est « ponctuel », sous-entendu, qu'il maîtrise les dimensions spatiales comme temporaires de son travail. Les routiers ont donc cette double contrainte. Cette accélération se ressent aussi par les transformations organisationnelles issues des méthodes logistiques. C'est dans cette optique qu'ont été pensées les segmentations du transport. En 1980, un seul chauffeur effectuait l'intégralité d'un transport, il existe désormais trois manières distinctes de l'optimiser : en premier, il y a le « relais » ; les routiers s'échangent le poids lourd ou la remorque à mi-parcours. En deuxième la « traction », le voyage de la marchandise est segmenté en différents points, et dans un troisième cas plus marginal, les transporteurs utilisent le combiné multimodal rail/route.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

De ces trois manières, ils ont la possibilité de respecter les temps de service de leurs conducteurs. La traction[277] représente cependant un avantage supplémentaire non négligeable : celui de l'optimisation de la capacité marchande du transporteur, dont la somme des « lots partiels » revient en un « lot complet. » Cela importe peu qu'il y ait plusieurs clients (lots partiels) puisque la marchandise sera dégroupée par la suite pour être livrée ou éventuellement regroupée en vue d'une autre destination. Selon cette méthodologie, les transporteurs limitent au plus possible les « marches à vides ». Depuis la route, le temps devient une unité maîtrisable autant que celui de l'espace.

En définitive, la segmentation du transport est une opportunité managériale pour instituer de nouvelles règles et d'assurer un quadrillage productif des routiers. La mathématisation du transport permet une telle légitimité parmi laquelle les routiers tout comme les représentants syndicaux n'ont aucun moyen de défense ; la technicisation du transport leur échappe et il leur est plus difficile d'assurer les « zones d'incertitude » (Crozier et Friedberg, 1977). Dans le même mouvement, certaines revendications historiques des routiers datant de l'origine du T.R.M. sont désormais satisfaites, grâce à la conjonction de la Réglementation CE n°561/2006 aux techniques contemporaines de gestion logistique de la marchandise. Grâce aux temps minima, les durées de travail sont calculées au plus juste et les marges de manœuvres sont plus étroites, dans un environnement toujours contingent.

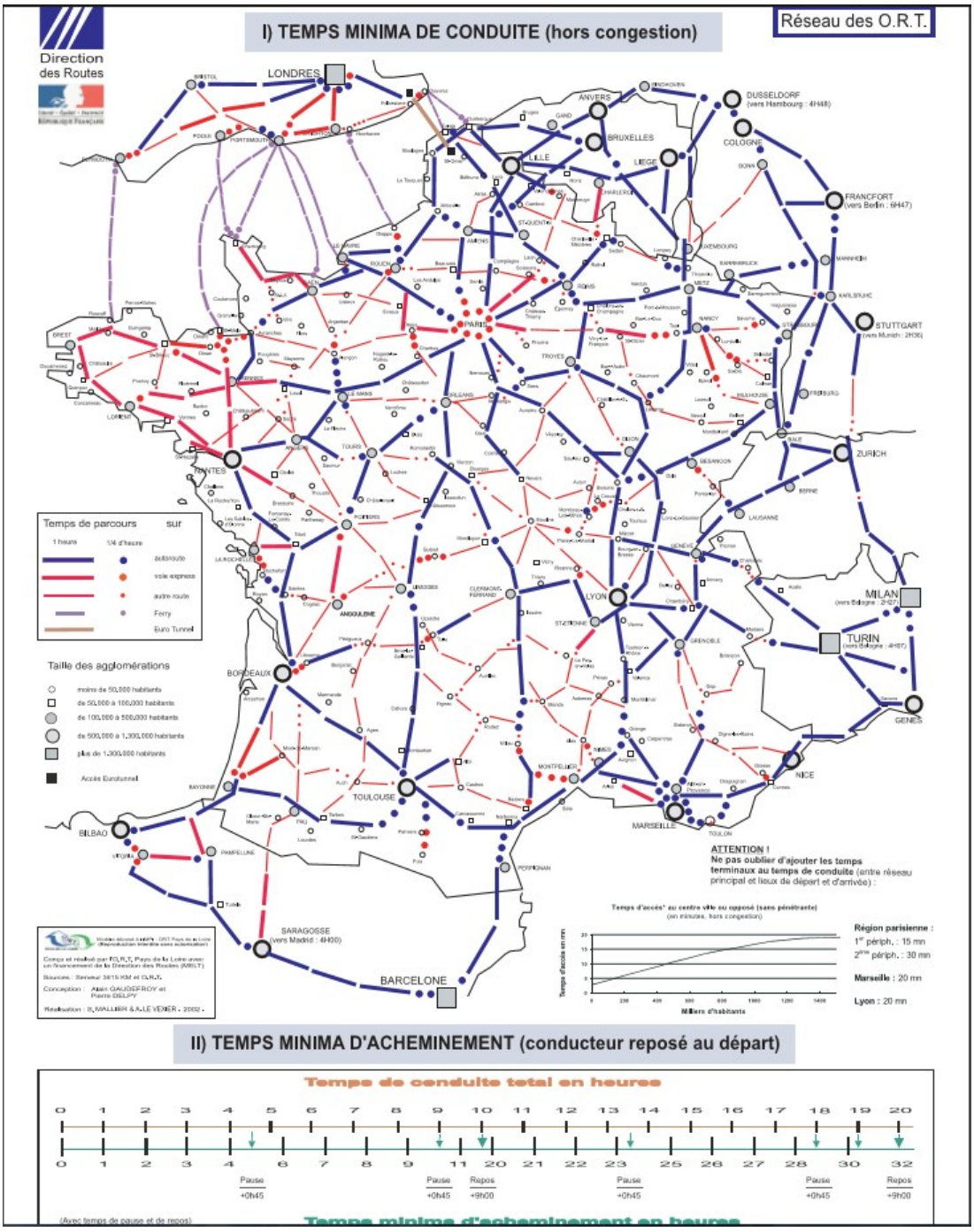
Le groupage et le dégroupage tiennent deux avantages majeurs : le premier consiste à réduire – en même temps que resserrer – le temps de travail et de diminuer d'autant les espaces d'actions des routiers. De la sorte, le risque de dépassement du temps de service autorisé diminue. Les entreprises ont alors la satisfaction de répondre à la fois aux prescriptions réglementaires requises par le contrat de progrès, que répondre aux demandes du respect de cet accord auprès des syndicats du transport et aux inquiétudes liées à l'accidentologie des poids lourds. C'est aussi un moyen d'accélérer le flux en faisant fi des temps de coupure. Le travail devient plus flexible, qu'il nécessite une interdépendance à la chaîne logistique accrue, et parfois, les tensions et le stress par la densité ou l'imprévisibilité

[277] A noter que les routiers utilisent aussi le terme « sauts de puce », en raison de la proximité des bases et dépôts entre eux.

qu'ils occasionnent. De plus, deux autres avantages se dessinent : la gestion du flux de marchandises n'est plus à l'arbitrage du routier, à savoir avec la possibilité de rouler deux fois dix heures, ou de couper entre 9h et 11h de suite en longue zone. En deuxième, grouper permet d'obtenir un meilleur taux de remplissage de la remorque. Le voyage est plus rentable (Vauclare, 1998). Le transport routier a réussi là où le ferroviaire a échoué. Cependant, toutes les entreprises n'ont pas cette opportunité et la centralisation de la marchandise crée des interdépendances plus fortes entre les petits transporteurs et les plus grands, qui bénéficient d'une polarisation logistique, grâce à une constellation de bases réparties sur tout le territoire hexagonal. Alors, elles deviennent des points nodaux dans les flux de son fret. Nous venons de le voir, les méthodes d'organisation du fret liées aux réglementations ainsi qu'aux impératifs logistiques impliquent des contraintes fortes envers les chauffeurs. Les conséquences sont importantes en matière de cohésion sociale et dans une vision politique de leur travail, allant du désenchantement à l'adhésion sociale à l'entreprise. C'est à partir de ce que l'on vient de voir et de la façon dont les routiers se positionnent que l'on peut saisir un sens sociologique au stress.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Encadré n° 58 : « Temps minima ou la modélisation par bâtonnets des temps réglementaires minimaux pour poids-lourds »



Source : Document de la Direction des routes, Réseau des O.R.T., 2002, O.R.T. des Pays de la Loire.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

PARTIE 3. LE STRESS COMME UNE LUTTE SOCIALE AU TRAVAIL

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 6. La place des routiers dans l'organisation

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 6. La place des routiers dans l'organisation

> « Les services se sont développés le long des routes. Les conditions de la production de véhiculage des marchandises se sont transformées. Dans ce contexte, la réalité de la route quotidienne des pays développés a chassé des récits les images exotiques, pittoresques ou bucoliques, d'antan au profit d'une conception plus fonctionnelle. La solidarité n'existerait plus. *"La solidarité est un échange de bons procédés, l'égoïsme est un mauvais calcul pour qui veut faire son travail sur la route",* écrit un ancien routier » (Patrick Hamelin, 1989, p. 255).

Il est important de montrer ici en quoi il y a un malaise social chez les routiers de zone longue. De leur aveu, l'individualisme est ressenti comme une rupture sociale. Mon hypothèse repose selon qu'une solidarité de type mécanique (Durkheim, 1893) est un moyen de conjurer les difficultés techniques et sociales du travail. Rompre les solidarités revient à rendre le travail plus éprouvant, si ce n'est plus stressant. Partager ses contraintes, c'est aussi un moyen de dédramatiser les difficultés. Ces relations marquaient l'opportunité d'entretenir des liens autant qu'ils étaient autocontraints par des systèmes de croyance ou par des codes d'honneur. C'est ainsi que se sont fondés des *rituels d'échanges* pour faire face aux difficultés, selon un principe de don et de contre-don (Mauss, 1924). Les routiers affirment souvent leur solitude, en tant que marqueur identitaire. Pourtant, il se structurait autour de ces rituels un esprit communautaire qui n'existe que partiellement aujourd'hui. Au-delà de la rupture du lien social, celle-ci est amplifiée par une prophétie autoréalisatrice où émerge une dualité idéologique entre les routiers des grandes et des petites entreprises. De plus, la « machinisation » dont ils font l'objet est à certains égards, l'une des causes de leur désengagement au travail : l'organisation ne les incite plus à prendre quelconque initiative, au risque d'entrer en porte-à-faux avec la qualité de service.

Par ailleurs, c'est aussi à l'extérieur de l'entreprise et des rapports d'entre-soi que les tensions s'éprouvent. Les routiers sont régulièrement confrontés à l'arbitraire des acteurs qu'ils fréquentent dans leur travail. Il leur incombe de savoir faire usage des règles dans le but de s'en protéger. Mais, paradoxalement, ce mouvement n'est pas toujours aisé, particulièrement en cas de conflit social, entre un routier et son employeur. Certes, la mobilité interentreprises se révèle efficace, à condition d'avoir les ressources sociales nécessaires. Cependant, outre les différents arbitraires dont peuvent faire l'objet les routiers, une question m'avait largement taraudé : comment expliquer qu'ils soient perçus comme dangereux sur la route ? En examinant dans leurs discours autant que par l'observation à bord des cabines de conduite, comme par derrière un poids lourd dans le flux de circulation, les routiers font paradoxalement la preuve d'une prudence élaborée. Or, c'est un fait : si la plupart des

automobilistes sont à tour de rôles piétons, puis cyclistes, ils sont alors en mesure d'anticiper les mouvements de l'un ou de l'autre, ainsi que les manœuvres des autres voitures. Peu de personnes sont montées à bord d'un camion pour éprouver de l'intérieur ce qu'il représente une fois dans la circulation. Le parallèle est d'ailleurs intéressant quand on articule ce rapport spatial avec les territoires du moi d'Erving Goffman (1973).

1. La question de la solidarité comme protection à la souffrance et au stress ?

1.1 De l'organisation : de la structure aux rapports interindividuels

Émile Durkheim s'intéresse, dès l'origine de ses travaux, à l'organisation sociétale. Le thème central de sa sociologie est celui de la relation entre les individus et la collectivité. De son questionnement, d'autres interrogations émergent : comment une collection d'individus peut-elle constituer une société ? Comment les individus peuvent-ils parvenir au consensus qui permette de préserver la cohésion sociale ? Comment faire en sorte que la société ne se défasse pas ? La réponse d'É. Durkheim est dans sa thèse qu'il publie en 1893 sur la *Division du travail social.* Il distingue alors deux grands types de solidarités : la solidarité mécanique et la solidarité organique. La solidarité mécanique caractérise selon lui les sociétés qu'il appelait « primitives », elle est définie comme une solidarité par similitude : les individus se différenciaient peu les uns des autres, ils ne seraient pas véritablement individualisés.

Ils éprouveraient les mêmes sentiments, adhéreraient aux mêmes valeurs, reconnaîtraient le même sacré. Autrement dit, la « conscience collective », qui est un concept central de la sociologie durkheimienne, recouvrirait en grande partie les consciences individuelles et imposerait les conduites. En d'autres mots, la société est peu stratifiée et peu différenciée. En contraste, la solidarité organique caractériserait au contraire les sociétés « modernes », « industrielles » ou « développées. » La « conscience collective », quoique toujours présente, y joue un moindre rôle. Dans les sociétés où domine la solidarité organique, le consensus, c'est-à-dire que l'unité cohérente de la collectivité résulterait de la différenciation : la division du travail relie les individus entre eux dans la mesure où elle engendre leur complémentarité. Émile Durkheim pose une analogie entre les sociétés et les êtres vivants, chez lesquels un certain nombre d'organes différents et remplissant chacun une fonction propre sont cependant tous nécessaires à la vie. Seulement l'auteur pose une limite à

cette division, qui instaure non plus du lien mais des ruptures sociales : la division du travail anomique (Durkheim, 1893).

Par la suite, les sociologues fonctionnalistes se focaliseront davantage sur l'idée de la productivité, et la nécessité d'une certaine spécificité sociale de l'organisation, qui voit en elles une opposition aux autres systèmes sociaux, en raison de leur but à atteindre (Talcott Parsons, 1937). En dépit du but ou des rationalités que requiert une organisation, l'homogénéité des intérêts n'est pas tout à fait exacte. Sur ce point, Erhard Friedberg (1993) montre des ruptures déjà entamées par Michel Crozier trente ans plus tôt, sur ce qu'une organisation n'est pas, selon trois caractères de l'*organisation classique,* issue d'une vision « absolutiste » : la première se détermine à la lumière d'une simplification instrumentale en vue de ses buts, la seconde s'explique par une rigidité cohésive et cohérente, et enfin la troisième s'exprime à partir d'une détermination des rôles de chaque acteur dans l'organisation, préalablement placé en son intérieur.

A l'articulation de ces trois facteurs, E. Friedberg (1993) les développe plus précisément. En premier lieu, il énonce « le caractère instrumental de l'organisation par rapport à des but exogènes prédéterminés et fixes, au service desquels elle se trouve et pour lesquels elle est une simple courroie de transmission transparente, passive et obéissante »[278]. La subjectivité des acteurs n'est pas soulevée. Ensuite, en second lieu, il développe le risque de la condition de « la prémisse de l'unité et de la cohésion de l'organisation. Celle-ci est conceptualisée comme un tout homogène et cohérent qui impose sa rationalité aux comportements de ses membres. C'est-à-dire, qui parvient à tout moment à obliger ou faire adhérer à ses membres le respect des règles, des rôles et des relations prévus dans sa structure formelle : les conflits n'ont donc pas lieu d'être, puisque tous sont guidés par les mêmes préoccupations et par les mêmes valeurs »[279]. Enfin, en troisième, il met en garde vis-à-vis de « la prémisse de la délimitation claire et univoque de l'organisation par des frontières formelles qui séparent sans ambiguïté le fonctionnement interne des événements extérieurs et

[278] Erhard FRIEDBERG, *Le pouvoir et la règle, dynamique de l'action organisée,* Paris : Éditions du Seuil/Sociologie, 1993, p. 30 (384 p.).
[279] *Ibid.,* p. 31.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

qui font que ces derniers n'ont de répercussions sur l'intérieur que médiatisés et repris par le sommet de l'organisation »[280].

Dès 1963, des indicateurs furent mis en lumière par Michel Crozier[281]. Les relations de pouvoir sont au fondement organisationnel, qui n'a rien de comparable à une vision behaviouriste de type « stimuli-réponse ». Pour l'auteur, il est trop simple que l'on puisse obtenir conformité de la part de l'individu par des stimulants économiques – comme l'imaginaient, d'ailleurs, Frederick W. Taylor et Henry Ford. Le modèle de management importe peut, ce qui est central demeure les rapports de pouvoir dans l'organisation. Il se comprend à « l'interpénétration » de ces deux rationalités sous-jacentes ; technique et financière d'un côté, et des rapports humains de l'autre. Par organisation, il importe de préciser les choses ; une organisation est chargée en règles en vue d'un ou plusieurs buts à atteindre, à travers une division du travail. Elle se polarise du haut avec ses organes décisionnels. Elle est le fruit de la division du travail, avec ses propres règles, ses labels, ses idéaux, son éthique, etc. C'est pourquoi je parle d'organisation endogène. Certes, son impact a des effets sur l'extérieur – c'est le but recherché – sa causalité est liée à son système interne de fonctionnement. Par distinction, une entreprise est elle-même soumise à un ensemble de règles conventionnelles, qui fixent son fonctionnement à travers des rapports sectoriels de concurrence et juridiques dans lesquels s'incluent des lois nationales, des directives et réglementations européennes. J'évoque dans ce cas l'organisation exogène. De cette façon, elles régulent le secteur, au niveau de la stratification la plus basse à la plus élevée.

Toutes ces contraintes vont édicter une dynamique des rapports sociaux qui se constituent tantôt en rivalité, tantôt en complicité. Chaque acteur est soumis aux contraintes réglementaires et de productivité. Les marges permises par cette dynamique sociale vont déterminer l'engagement de même nature au travail. Son fonctionnement ne peut valoir qu'à la condition de trouver les moyens de les contourner et de savoir mobiliser les zones d'incertitude. Or, les théories des organisations ont déjà établi des analyses qui permettent de prendre à contre-pieds ces mêmes zones, ou que la division du travail réaffecte les niveaux de responsabilité. Le pouvoir des uns produit alors un contre pouvoir des autres, et inversement, en vue d'une recherche continue des zones d'incertitude. Elles deviennent alors l'objet de

[280] Erhard FRIEDBERG, *Le pouvoir et la règle, dynamique de l'action organisée, op. cit.,* p. 31.
[281] *Cf.* Michel CROZIER, *Le phénomène bureaucratique,* Paris : Éditions du Seuil, 1963, pp. 200-201 (413 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

lutte. La maîtrise de chacun de ces éléments (règlements et lois, la dynamique des espaces d'action, les tricheries) sont des caractéristiques non exhaustives des rapports sociaux qui définissent l'organisation sociale de l'entreprise.

1.2 Du rituel d'échange au malaise au travail

Le point fondamental que je tiens à soulever ne relève pas de la réalité historique telle qu'elle s'est déroulée, mais dans la façon dont les routiers légitiment et ressentent le malaise social, selon une rupture (corporatiste) du lien social. Dans leur récit, le « stress » tient de la coercition des interdépendances. Leurs relations étaient d'après eux, très « mécaniques », au sens durkheimien du terme. Ils se différenciaient peu, et surtout, leurs espaces de travail étaient très larges. Philippe illustre pourquoi *: « on ne tombe plus en panne aussi fréquemment qu'il y a vingt ou trente ans en arrière. »* En même temps, à la mesure chronotachygraphique, l'enjeu de l'individualisation et la spécialisation de la division du travail est plus forte. Il existe bien dans certaines entreprises des primes versées lorsqu'ils réparent eux-mêmes ou changent un pneu dégonflé, mais sans constituer une dynamique sociale, un « sens de l'honneur. » En général, les routiers sont passés d'une interdépendance en entre-soi à une interdépendance stratifiée autour de spécialités que la technicisation des véhicules, la densité de la circulation ou des procédures de sécurité routière ont rendu obligatoires. Hélène Desfontaines (2002) a fait aussi le même constat. « On a en effet déjà vu que certaines opérations réalisées habituellement par le chauffeur l'étaient désormais par d'autres catégories de personnel. La fermeture des bureaux de fret et le transfert de la tâche de trouver la marchandise à transporter vers un personnel d'exploitation avaient déjà entamé la globalité du travail. Ne plus avoir la charge de trouver du fret éloignait déjà le chauffeur de la réalité du travail. Il perdait la connaissance intime et exclusive du marché du fret et donc la possibilité d'exercer une certaine forme de pouvoir à l'encontre de son patron »[282].

Les routiers dépendent aujourd'hui beaucoup plus de leurs exploitants qui centralisent et prennent en charge – au même titre que la marchandise – les pannes. On observe un effet de centralisation des interdépendances. Les chauffeurs assuraient eux-mêmes les « petites broutilles », les « réparations de fortune » à caractère plus ou moins provisoire (changer une courroie, réparer une fuite d'un tuyau de refroidissement, changer les pneus…). La plupart de

[282] Hélène AUDOUIN-DESFONTAINES, *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi, op. cit.,* p. 124.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

ces pièces sont en bloc à installer en *plug and play,* telles des cartes d'ordinateur, qu'il faut parfois programmer et contrôler informatiquement une fois installées. Lors d'une *interview,* Eric (entretien n° 22) me dit *« moi je n'ai pas de cric sous mon siège ».* Cette réponse est révélatrice de cette tendance. Dans le même temps, les routiers actuels sont moins entraînés à la petite mécanique, pour changer certaines pièces. La plupart d'entre eux n'hésitent pas à affirmer que ce n'est plus leur travail. Simultanément, les discours présentent l'ancien système de valeurs selon une ritualité des échanges[283] (M. Mauss, 1925), particulièrement en cas de panne. La rhétorique de la camaraderie apparaît fréquemment, elle en est son aspect affectif. Par ailleurs, la communication était très rapide entre les chauffeurs par l'intermédiaire de la *CB (Citizen Band),* dans une circulation beaucoup moins dense. C'est pour cela que j'évoque la « solidarité instrumentale », dans la mesure où elle se réfère à un but en particulier, qu'elle soit intragroupe ou intergroupe, au sein d'une division du travail dans le cadre d'une multiplication des interdépendances entre acteurs, sans que celle-ci n'implique de code d'honneur. A ce titre, celle du don est enrichie par cinq caractéristiques générales, proposées par N. Alter :

> – « La réciprocité des échanges est différée dans le temps ; comme chez les Trobriandais décrits par Malinowski, une durée de plusieurs années peut séparer le don de son contre-don.
> – La réciprocité des échanges est mal connue ; les échanges ne sont pas matérialisés par de l'argent ; l'argent représentant en effet très précisément le contraire du don puisqu'il est le moyen d'échanger en étant libre, « quitte » de l'autre. Plus encore, à la chose échangée s'associent des relations affectives et des dimensions symboliques qui lui donnent une bonne part de sa valeur : « c'est le geste qui compte ».
> – L'échange n'engage pas deux individus mais plusieurs groupes ; lorsque A donne à B, il transmet une partie de son capital mais, tout autant, une partie du capital de son milieu d'appartenance, que celui-ci soit constitué de biens, de coutumes, ou de symboles ; il s'agit d'une réciprocité élargie ».

Finalement, tandis que l'échange marchand fonctionne à l' « équivalence », « cette coopération fonctionne sur le registre de l'endettement mutuel »[284]. Plus spécifiquement, les échanges entre pairs se caractérisent par quatre aspects, dérivés de la grille ci-dessus :

---

[283] *Cf.* Marcel MAUSS, *Essai sur le don, Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques,* (présentation de Florence WEBER), Paris : PUF, 2012, 240 p.
[284] Norbert ALTER *et al., Sociologie du monde du travail, 2e édition mise à jour,* Paris : Éd. Quadrige/PUF, 2012, p. 146 (362 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

– « La réciprocité de l'échange est différée, sans délais précis : on ne rend pas un service immédiatement à celui qui vient d'apporter son aide ;
– L'échange est ininterrompu : il ne s'agit pas d'un moment particulier mais d'un lien social assurant l'existence de ces formes de coopérations ;
– L'échange ne fonctionne pas suivant le registre de l'équivalence (je te donne ce que je te dois) mais selon le principe de l'endettement mutuel (on est dans une relation de réciprocité permanente) ;
– L'échange repose sur une « réciprocité élargie » ; A ne donne pas à B pour que B lui rende quelque chose ; A, à travers B, donne au milieu professionnel ; et, par effet de réputation, c'est C, D ou Z qui rendra quelque chose à A »[285].

En suivant ce schéma théorique, si « A » est en panne avec son poids lourd au bas-côté de la route, « B » va l'aider dès lors qu'il le croise, ou qu'il le suive derrière. En effet, les conditions de l'aide sont limitées selon un ordre de passage des camions entre eux sur la route, où dès lors que « A » ou « B » le demandent, en faisant signe ou sur la *CB,* par exemple. Si le lendemain, « B » tombe en panne à son tour, il pourra être aidé par « C », de même que « A » pourra aider à son tour « C », dans un avenir indéterminé. Car, en plus d'être différée dans le temps, la réciprocité n'est pas objectivable, ni plus ni moins que dans le cadre de la Kula (Malinowski, 1922) elle est même aléatoire, de par sa dimension spatiale et l'itinérance des routiers. « A » n'aura peut-être pas l'opportunité d'aider « B » lorsque la situation sera inversée.

Les chauffeurs « A », « B », « C » n'agissent pas au nom de leur individualité, mais en tant que membres du groupe dépositaire d'un savoir-faire, d'un capital symbolique, d'une forme d'éligibilité sociale. Bien loin des relais-routiers ou des zones frontalières, dans les faits, la panne était un temps de socialisation implicite entre pairs, de création d'un réseau social, d'interconnaissance, de réputation, en dépit d'une réelle concurrence économique de leur entreprise respective. Là où s'ajoute un endettement mutuel, il s'agit moins d'être redevable à un « confrère » que de perpétrer des valeurs de groupe. Le remboursement ne s'effectue pas lors du contre-don auquel le lien social se limiterait. Au contraire, il fait partie des conditions-mêmes du travail. Également, il était de règle que le chauffeur « A » en panne, accepte qu'un chauffeur « B » vienne aider. S'il refusait, cela reviendrait à dénier les us et coutumes du milieu professionnel et à son « code d'honneur. » Il s'en suit un rapport maussien du don et du contre-don : donner, rendre, recevoir, qui conditionnent l'idée de la ritualisation de l'échange, et non celle d'un individualisme au profit d'un altruisme. Les

[285] Norbert ALTER *et al., Sociologie du monde du travail, op. cit.,* p. 149.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

routiers actuels ne sont pas plus égoïstes maintenant qu'ils ne l'étaient par le passé. Ils étaient conditionnés par les contraintes propres au système d'interdépendance (Elias, 1939). Aujourd'hui, c'est une segmentation productive du temps qui échafaude une telle transformation dans les solidarités, quand toutefois celles-ci étaient possibles :

> *« Les Anciens étaient solidaires, alors qu'aujourd'hui, c'est une histoire de temps, on est tellement pris par cette histoire de pendule, c'est vrai, qu'on a tendance à ne pas pouvoir... Mais je pense que les Anciens étaient plus solidaires par intérêt ! C'est-à-dire, dans le monde du transport, on se connaît à peu près tous ! A l'époque, sur certaines lignes, si un gars ne s'était pas arrêté pour donner un coup de main à un autre collègue, ça se serait su... Il y a une histoire de superstition ! Si le gars ne s'arrête pas pour aider un collègue, la prochaine fois quand lui va tomber en panne, ça va se savoir, et d'autres collègues ne s'arrêteront pas pour lui. Tout le monde, à un moment donné ou un autre, avait droit à une panne à venir. »* (Philippe, 44 ans, routier international, entretien n° 34).

Le discours sur cette thématique des routiers tend justement à affirmer cette différence en référence au passé du métier – jusqu'à exagérer le trait – tel quelque chose qu'ils veulent me dire, sous l'angle d'un désenchantement social, qui marque une fracture *sui generis.* Car, ces changements au sein de la division du travail ont abouti aux espaces d'action plus émiettés. Ils convergent en direction d'une solidarité plus instrumentale. Les caractéristiques sociales remettent en cause les fondements du don, notamment sur leurs aspects relatifs aux dimensions axiologiques et affectives. Selon Norbert Alter, « cette situation est relativement courante dans le cadre de ce que l'on nomme la modernisation des entreprises. Les décisions qui y sont prises en matière de gestion des ressources humaines, et d'organisation en particulier, transforment le registre de l'échange social en un échange plus étroitement économique »[286]. Retenons les quatre transformations par rapport au modèle de l'échange social proposé précédemment, qui tendent aussi à la confirmation de l'individualisation par une spécification d'une division du travail plus précise, théorisée par N. Alter :

> « La réciprocité de l'échange est immédiate. La réforme de gestion des carrières et des systèmes de rémunération permet de payer chaque salarié de manière transparente : à chaque poste de travail est attribuée une valeur précise [...] ;
> La valeur des services échangés définit la nature de la relation. Chaque contribution est analysée pour identifier sa valeur, codifiée sous forme de point [...] ;
> L'intérêt devient surtout économique. Les rémunérations symboliques ou informelles sont largement transformées en valeur économique et réintégrées dans le salaire [...] ;

[286] Norbert ALTER *et al., Sociologie du monde du travail, op. cit.,* p. 152.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

> Le principe de l'équivalence l'emporte sur celui de l'endettement mutuel. Les formes d'investissement des salariés ainsi strictement comptabilisées ne sont bien évidemment que celles que prennent en considération les outils de gestion de l'entreprise : globalement, ce qui est prévu à l'avance »[287].

Quelque part, cela nous renvoie au Contrat de progrès (1994), où les modalités de rémunération et du temps de service ont été clairement établis. De ce fait, on peut saisir aujourd'hui qu'un routier qui aide un confrère sur le bas-côté de la route pourrait être perçu comme « suspect », tant des collègues, que de son service d'exploitation. Une telle « perte de temps » décale toutes les prévisions de la tournée, les heures de rendez-vous, l'amplitude de travail. Si on reprend l'hypothèse de l'altruisme et de l'égoïsme citée précédemment, elle se trouve confirmée par N. Alter : « Les échanges ne se traduisent finalement ni par l'altruisme, ni par l'égoïsme, pas plus qu'ils peuvent être réduits à leur caractère économique ou social. […] Écrire que ces deux dimensions, "encastrées" l'une dans l'autre définissent le cadre et la logique de ces échanges est la meilleure manière d'ignorer ce qui les caractérise : l'ambiguïté, c'est-à-dire, d'un point de vue des individus, l'incapacité à connaître de manière certaine la nature de la structure de leurs échanges, et donc l'effet de leurs échanges sur leur relation »[288].

Un individu n'est absolument pas certain de son adéquation au regard de la socialisation professionnelle dans son groupe, ce qui justifie « d'agir à tâtons, parce qu'on ne connaît jamais avec précision et de manière durable la structure de jeu et d'échange dans laquelle on se trouve »[289], ajoute Norbert Alter. C'est à partir de cette ambiguïté qu'émerge la « solidarité instrumentale. » Le phénomène que j'expose se recoupe aussi chez J.-P. Fouquet (1999). « Les interactions sociales que les conducteurs entretenaient entre eux et les codes d'honneur qu'ils mettaient en œuvre contribuaient à affirmer une appartenance corporatiste qui leur permettait de se différencier du monde ouvrier »[290]. C'est autant une distinction en moins dont ils bénéficient, qui les rapprochent justement des autres catégories ouvrières. La solidarité instrumentale n'est pas étrangère aux concepts et théories qui lui précèdent (solidarité mécanique et organique [Durkheim, 1893], don et contre-don [Mauss, 1922-23]). Elle est d'autant plus complexe qu'elle implique les pairs, la hiérarchie et l'entreprise, de même les

[287] Norbert ALTER *et al., Sociologie du monde du travail, op. cit.,* p. 149.
[288] *Ibid.,* p. 154.
[289] *Ibid.*
[290] Jean-Philippe FOUQUET, « Configuration spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds »*, op. cit.,* p. 3.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

autres prescriptions, jusque dans des systèmes de sous-traitance industrielle renforçant le degré d'interdépendance des acteurs.

En plus de la ritualité de l'échange, ce principe comportait tout un système de régulation sociale qui permettait de faire face à la pénibilité du métier, pour « tenir le coup ». Bien qu'ils soient solitaires, le concept de « groupe de travail », au sens où l'entend Danièle Linhart (2015) est tout à fait pertinent. Selon l'auteure, ils sont « confrontés aux mêmes difficultés, aux mêmes contraintes, parce que gérés, considérés et traités de façon similaire... des salariés qui élaborent et partagent des valeurs, une morale, une culture qui leur sont propres. […] Ces collectifs ont leur propre manière de ruser avec les pénibilités, de les tenir à distance, de les domestiquer. A leur façon, ces collectifs gèrent la souffrance au travail et la minimisent sur différents plans »[291]. Or, l'auteure ajoute que cette solidarité « joue comme un rempart contre certaines sources de souffrance »[292]. L'effet de la rupture sociale et des codes d'honneur deviennent des stresseurs pour les routiers, dans le sens où il n'y a plus d'effet régulateur. Cette rupture constitue aussi une ressource en moins en cas de difficulté. Le jeu de négociation n'opère plus entre routiers de façon aussi « fluide » qu'elle pouvait l'être, en tant que médiateur et de régulateur. L'individu est face à lui-même dans son rapport aux difficultés quotidiennes de son travail, à s'interroger sur son action plus qu'à la médiatiser. Cette rupture sociale engage alors un sentiment de malaise de même nature, en vue d'une objectivation plus financière du travail.

1.3 Une stratégie de conquête perpétuelle

1.31 Un désengagement social contraint

De par leur itinérance, les routiers sont souvent perçus comme n'étant pas au sein de l'organisation. Les réglementations du transport au même titre que l'organisation endogène ont contribué à la disparition de la *ritualité des échanges.* Ils deviennent de simples rouages

[291] Danièle LINHART, *La comédie humaine du travail. De la déshumanisation taylorienne à la sur-humanisation managériale,* Toulouse : Éd. Érès, 2015, p. 102 (158 p.).
[292] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

passifs soumis à la coercition ou la normativité de nombreuses procédures réglementaires ou protocolaires, qu'illustre William[293] :

> *J'ai fait une mauvaise expérience dans une entreprise. Ils vous appellent, c'est eux qui gèrent les heures, on ne peut rien faire quoi ! Ils ne regardent pas si vous êtes fatigué ou pas, si lui (i.e. : l'exploitant) voit qu'il vous reste deux heures à rouler, vous devrez aller jusqu'au bout. Quand c'est votre gars du bureau qui gère votre temps de travail, ça ne va pas quoi ! Donc ça, c'était une mauvaise expérience, j'ai fait un an et je suis parti. »* (William, 52 ans, routier de zone longue, entretien n° 12).

Le rapport de pouvoir, autant que celle de la nécessité du changement sont souvent évoquées dans l'analyse des organisations. De façon très crozérienne, chaque groupe social détient un espace de travail, qui crée des résistances face aux autres groupes, en même temps que des collaborations stratégiques avec eux. Les rapports qu'entretenaient les ouvrières de production et les techniciens d'entretien – en collaboration ou en opposition sociale – le montraient bien au sein du Monopole (Crozier, 1963). On trouve aussi ce même type de conduite sociale entre les chauffeurs et leur *dispatcher,* où se dessinent tantôt des rivalités de classe sociale, tantôt des collaborations. Cela étant, le rapport de subordination n'a rien d'aussi évident en fonction des zones d'incertitudes, telles que Michel Crozier (1963, 1977) et Erhard Friedberg (1977) l'entendent.

> *« Le salaire ce n'est pas valorisant, même avec l'expérience. Là, mon salaire a augmenté de 8 % par rapport à mon premier salaire dans cette société. Au bout de 15 ans d'ancienneté on a les 8 % et puis ça n'augmente plus. Ce n'est pas discutable. Ceux qui sont embauchés aujourd'hui ils ont le SMIC. Tout le monde est au SMIC, il ne faut pas croire hein ! Bon, il y a les frais de route mais ce n'est pas énorme. Des fois on fait 60 heures la semaine, nous notre retraite elle est calculée sur 35h. On ne dort pas à la maison, on n'a pas de prime comme les techniciens de la S.N.C.F. Eux, à 45 ans, ils peuvent prendre la retraite, et en plus ils sont bien payés… »* (Pierre, routier de zone longue, entretien n° 23).

L'engagement des routiers s'articule beaucoup envers les perspectives de développement de l'entreprise, les acquis sociaux et envers le rôle qu'on leur attribue, qui s'accordent selon une méritocratie liée à l'ancienneté ou aux perspectives d'évolution sociale. On le sait moins, mais c'est aussi envers les quelques libertés prises ou permises que l'engagement social au travail s'articule. Il est parfois étonnant, qu'en montant dans le camion, soient présents des petits bibelots, un porte-bonheur, une photo de famille, une plaque

[293] Je définis par « procédure », selon qu'elle soit issue d'une règle juridique, et par « protocole », selon qu'il est d'origine interne à l'entreprise, dans le cadre des prescriptions du travail.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

accolée sur le pare-brise. Et, bien souvent, avant de monter à bord, il s'agit de s'essuyer les pieds, si ce n'est enlever ses chaussures et les laisser sur les marchepieds, faisant l'objet de paillasson et de range souliers. La cabine est un lieu professionnel, mais à bien des égards, personnalisé et bricolé, pour un confort bien minimal. On retrouverait là, la reproduction sociale du chez-soi. Comme l'affirmait Joëlle Deniot « Bricoler, pour les ouvriers interrogés, c'est d'abord délimiter, faire leur, un morceau d'espace – cabane, endroit, coin, terrain, recoin – domaine, plus ou moins détaché des cercles familiaux du logis »[294]. Cette appropriation sociale de la part du routier, ses symboles d'appartenance ont bien une fonction fondamentale : ils maintiennent les liens avec son logis, sa famille, autant qu'à sa conviction de tenir, entretenir son outil de travail, bien au-delà de sa vocation première. En somme, le camion est comme prolongement de lui-même, son image professionnelle et son image personnelle. L'image du soi et l'engagement social au travail tiennent d'une relation souvent ignorée du management, qui me semble être important de souligner.

Dans un tout autre registre, les opportunités d'évolution sont souvent restreintes pour les routiers. Seuls les plus expérimentés ou les plus diplômés peuvent s'aventurer sur des terrains moins habituels. C'est par exemple, le cas des formateurs internes. Ce sont souvent d'anciens conducteurs poids lourd. Certains d'entre eux tiennent pour idéal que l'avenir de la conduite passe par une évolution des techniques qui ne sont en rien le fruit de leur propre expérience. Il leur incombe de saisir les dernières méthodes de conduite plus ou moins assistées par ordinateur, afin de rechercher le meilleur compromis entre consommation de carburant et vitesse de croisière. Ils sont aussi les représentants publics de l'entreprise. Lors de salons, de portes ouvertes, ou d'expositions professionnelles, ils sont les ambassadeurs à la fois de leur entreprise et du métier de routier.

> *– « Ben avant quand vous bossiez, vous gagniez de l'argent, tandis que maintenant vous n'en gagnez plus, c'est tiré, le patron est moins, il fera moins, même si on bosse vachement, il sera moins attentionné qu'un autre qui ne bosse pas. Il ne voit pas la différence, quoi, entre celui qui bosse, et celui qui ne bosse pas ! Tout le monde est mis dans le même sac et puis voilà ! »* (Belina, 45 ans, routière de zone longue, entretien n° 36).

[294] Joëlle DENIOT, *Ethnologie du décor en milieu ouvrier, Le bel ordinaire.* (Préface de Michel VERRET), Paris : Éd. L'Harmattan (Coll. « Logiques sociales »), 1995, p. 274 (335 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

– « Ben maintenant le patron, si vous voulez, il tire sur les heures, il ne paye plus toute les heures, il préfère donner des congés et recevoir des primes en embauchant d'autres salariés. » (Yves, 56 ans, entretien n° 4).

– « Il y a trente ans, tu partais un mois et demi à deux mois sans rentrer. Tu chargeais en France, tu descendais en Grèce, puis tu chargeais pour le Portugal, et tu passais pour l'Angleterre ou alors tu allais vers la Pologne. ***Ok, et si vous deviez me décrire une tournée aujourd'hui ?*** *Aujourd'hui ce n'est pas dur, maintenant tu ne fais que de la France. Aujourd'hui j'ai chargé à côté de Dreux, pour vider ici (Rennes), 5h08 de volant, 30 minutes de travail. Hier pareil, ouais 7h40 de volant, 1h27 de travail, et toute la semaine c'était ça, parce qu'en ce moment il n'y a pas de boulot. »* (Joël, 57 ans, entretien n° 7).

A côté des formateurs, il y a aussi des exploitants qui ont commencé leur carrière professionnelle en tant que chauffeurs. Ils ont aussi pu bénéficier d'une mobilité ascendante : c'est une reconnaissance sociale du travail effectué. Cette idée n'est pas nouvelle au niveau sociologique, comme l'affirmait déjà Michel Crozier (1963). « Ne sont conformistes et zélés que ceux d'entre eux qui ont le plus de chance d'obtenir une promotion »[295]. Seulement, la plupart des chauffeurs n'envisagent pas de mobilité ascendante professionnelle. Leur engagement social dans leur entreprise est corrélatif à la coercition des règles, dans le sens où elles prescrivent à l'avance leurs actions. La meilleure sécurité de son emploi revient de rester dans les règles. La thématique de l'autonomie des routiers apparaît lorsqu'on leur demande, ***« Est-ce que ça vous plairait de devenir exploitant » ?*** La plupart répondent de façon radicale : *« ah non, je ne veux pas travailler tout le temps dans le bruit et le téléphone à la main, régler les problèmes... »* Les logisticiens symbolisent justement cette ambiance très urbaine de la gestion du transport aux interdépendances fortes. Les entrepôts sont « une ville dans la ville », avec ses mouvements marchands et de personnels, sa division du travail, son réseau, ses aléas, ses urgences, les arrivées et départs des véhicules, souvent dans un vacarme sonore.

1.32 L'élaboration d'une dualité idéologique chez les routiers de zone longue

a) Les fondements d'une prophétie autoréalisatrice

Les discours des routiers par rapport à la concurrence déloyale du *low-cost* ou du *dumping social* remontent pourtant d'une période de la concurrence non régulée connue dès le milieu des années 1980. La mécanique prophétique fut essentiellement déconstruite par

[295] Michel CROZIER, *Le phénomène bureaucratique, op. cit.,* p. 264.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Robert King Merton (1957). Bien avant les sociologues, les économistes l'avaient aussi identifié. Selon John M. Keynes (1923) « si une hausse des prix est attendue et que le monde des affaires agit sur la base de cette anticipation, ce fait même provoquera une hausse pendant un certain temps et, en démontrant la justesse de la prévision, renforcera l'influence du facteur psychologique. Et il en va de même si on s'attend à une baisse »[296]. Les rapports de concurrence et de partenariat dans le T.R.M. sont toujours très sensibles à cette tendance ; les marchés sont établis en un réseau de transporteurs. Si un transporteur tend vers la faillite financière, il risque de perdre la plupart de ses partenaires économiques, tandis que s'il réussit sur ce même plan, il polarisera ses partenaires vers lui. Ainsi, leurs discours semblent à première vue très hostiles, on trouve pourtant parmi les routiers les plus réservés vis-à-vis des réglementations ou des organisations du travail aucune fermeture au changement. Ils maintiennent à la fois la nostalgie dont ils restent les derniers représentants et ils relèvent d'un prestige social comparativement aux autres professionnels de la route. Ils pourraient paraître comme au sommet de l'échelle ouvrière. D'où la dualité qui se manifeste entre ce type de chauffeurs aux pratiques traditionnelles, et ceux aux méthodes plus formelles. Selon Jean-Philippe Fouquet (1999), des rivalités relatives entre ceux issus de petites et grandes entreprises datent déjà. « Pour les chauffeurs routiers les plus critiques, les employés de celles-ci (*i.e. :* grandes entreprises) apparaissent comme ceux qui cassent le boulot. Pour d'autres, en acceptant une telle organisation (travail par relais, lignes régulières), ils ne sont plus des chauffeurs routiers mais des conducteurs »[297]. Cette rivalité est toujours actuelle et fonde la scission sociale du métier. Les majors du secteur distribuent plus d'avantages sociaux que celles de petite taille, mais elles ont également des exigences protocolaires plus élevées et aux marges plus étroites. John, qui travaille pour une multinationale du transport, va dans ce sens (*cf.* ci-dessous). Il expose le problème de façon très différente, par rapport aux routiers interviewés par J.-F. Fouquet (1999), ou même certaines de mes propres *interviews.* Aujourd'hui encore, des routiers comme lui sont souvent mal perçus par leurs confrères. Souvent, à l'arrêt le soir, ils préfèrent éviter la confrontation dans les relais-restaurants, plutôt qu'aller manger à l'intérieur. Surnommés péjorativement « les Rouges », en raison de la couleur de leur entreprise, l'image dont ils font l'objet n'est pas sans faire penser à celle des

[296] John Maynard KEYNES (1923), *Sur la monnaie et l'économie,* Lausanne : Éd. Payot (Coll. « Petite bibliothèque Payot »), 2014, p. 39 (188 p.).
[297] Jean-Philippe FOUQUET, « Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds », 1999, *op. cit.,* p. 5.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

noirs américains exclus des syndicats de travailleurs, analysés par R. K. Merton (1957), dans le cadre des prophéties autoréalisatrices :

> *« Là il y avait les grèves – i.e. : janvier 2015 sur la revalorisation salariale conventionnelle –, si tu regardes, tu as l'autre avec son ensemble américain ; Momo*[298]*. Bon, lui déjà, il paye ses chauffeurs avec un coup de trique… Ah c'est sûr qu'ils ont des beaux camions, mais quand tu parles à leurs épouses, ben les beaux camions… Après, tu vas demander à un confrère, « ouais chez Norbert, machin, ceci », moi je te dis ce que je gagne, moi je me suis pris la tête avec un mec ici « ouais les enculés de Rouge » j'ai dit « quoi, ben vas-y, montre-moi ton bulletin de paye ? » Ben là il ne montre pas ! Il n'y a pas longtemps, j'ai croisé un mec avec un super ensemble, un super FH et tout, et je lui ai demandé "- c'est quoi votre entreprise, vous avez du beau matériel et tout, ça rapporte et tout" ?! Ben le mec il me dit "- mon patron il se plaint tout le temps et tout. Et là, il nous a baissé les heures ! - Ah bon ?! - Oui au lieu de 200 h il nous a passé à 176 h". Et il a le droit ! On ne peut pas aller contre, au-dessus de 152 h ce sont des heures supplémentaires. C'est ça, le mec il peut acheter des beaux camions, mais il faut comparer ce qui est comparable. Il y a des bonnes entreprises, mais il y en a qui n'ont rien compris au film, voilà, "j'ai un beau camion". C'est sûr, si tu as le bonheur d'être payé 200 h, tu fais un salaire correct. Si tu fais du régional, à 152 h, tu es tout juste smicard ! Et avec les responsabilités que tu as, et ça les gens ne se rendent pas compte » !* (John, 54 ans, routier international, entretien n° 9).

Pris pour de simples ouvriers, ils constituent une cible idéale des autres routiers de zone longue. Les « Rouges » sont alors accusés de faits dont il n'est pourtant pas possible d'en démontrer son exactitude. De l'autre côté, les démentis se font attendre. L'interprétation se dessine selon l'angle d'un système de valeur différent du reste des routiers de zone longue. Pourtant, les « Rouges » peuvent estimer ne pas avoir à se justifier, en utilisant une technique de travail plus moderne, plus écologique et plus économique : pour eux, « chauffeur routier » désigne un métier à un temps révolu. Certains de leurs confrères leur reprochent de remettre en question l'idéal professionnel du métier, alliant esprit de liberté, de curiosité, et d'indépendance, au profit de la soumission et la routine plus que jamais intériorisée.

Or, dans les faits, ces transformations sont liées à une double conjoncture, le contrat de progrès signé en 1994 et l'optimisation logistique. En synthèse, on fait porter aux « Rouges », la responsabilité d'avoir cassé tout signe social distinctif des routiers par rapport au reste de la classe ouvrière. Ils se retrouvent symboliquement exclus des lieux de socialisation où vont

[298] Il s'agit d'un chef d'entreprise (ce n'est pas son vrai pseudo) très connu du secteur, qui effectue parfois ses propres voyages avec un tracteur américain, dont l'ensemble est peint de couleurs exotiques.

habituellement les routiers, sans qu'ils n'aient un moyen de s'intégrer. Pourtant, dans les faits, ces derniers n'ont été que très peu consultés vis-à-vis de ces transformations. Au départ, « très rigides », au moment de la publication de l'article de J.-L. Fouquet, les rapports tendent peu à peu à se normaliser avec l'usage des outils modernes de géolocalisation et de suivi de flotte. Au demeurant, ces outils ne sont pas acceptés, encore aujourd'hui, par tous.

b) La question de l'organisation du travail

L'autre explication repose aussi sur les rapports de dépendance des petits envers les grands opérateurs, que soulève aussi J.-P. Fouquet (1999), et plus encore, avec le sociologue américain S. Viscelli[299] (2016). Ce dernier auteur porte son analyse sur une dégradation des conditions de travail de plus en plus incertaine vis-à-vis de jeunes *truckers* américains, encouragés à acheter à leur propre compte, un tracteur ou un ensemble routier. Ce phénomène a toujours existé, y compris en France. Mais, l'auto-entrepreneuriat dans ce secteur se trouve fragilisé aujourd'hui selon une concurrence déréglementée, tant aux États-Unis qu'en Europe, et d'une domination des marchés du fret par les grands opérateurs du secteur.

Sur une bourse de fret, transporter au meilleur prix est aussi une réalité avec des clients de moindre importance. C'est le système idéal des manufacturiers et distributeurs qui veulent réduire le coût d'affrètement au maximum. D'un côté, les petites entreprises sont parfois amenées à effectuer des tournées dont les trajets sont plus incertains au niveau du respect des temps de service des routiers. De l'autre côté, les transporteurs travaillant en sous-traitance ne disposent pas du contrôle de leur clientèle, chargeurs ou destinataires qu'ils vont livrer. En cas de litige, la situation devient plus conflictuelle que s'ils connaissent leurs chargeurs et leurs destinataires, indépendamment des exigences de ces derniers. La reconnaissance sociale n'est souvent pas la règle, où même le « bonjour », le « merci » sont souvent omis. Ces types de tournées sont donc plus « anxiogènes » pour les routiers. La pression de l'immédiateté surpasse parfois les rituels de bienséance. L'organisation du travail ne se limite pas à l'organisation endogène ou exogène, mais aussi sur la route, qui en constitue un véritable lieu de lutte entre véhicules.

[299] Steve VISCELLI, *The Big Rig, Trucking and the decline of American dream, University of California Press,* 2016, 288 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2. Du rôle martial des règles aux « stratégies paradoxales »

2.1 Le retour martial des règles à la protection de ses droits sociaux : L'usage du carnet de notes comme second tachygraphe

Quelle que soit la taille des entreprises, les routiers peuvent mobiliser les règles à leur profit. C'est une pratique sociale mise en évidence par Renaud Sainsaulieu : « Dans ce contexte de faiblesse individuelle par manque de moyens de pouvoir, il semble que l'existence d'une règle soit perçue comme une défense contre l'arbitraire de ceux qui tirent davantage de forces de leur position dans l'organisation. Si la règle peut être de droit changée par le chef hiérarchique, elle peut en fait offrir une double protection aux subordonnés »[300]. L'usage des carnets de notes est courant parmi les chauffeurs, quand d'autres adoptent partiellement le modèle informatique de leur hiérarchie, comme je l'avais observé lors de l'*interview* avec Jean-Louis (entretien n° 16). En effet, il utilise un logiciel qui lui permet de contrôler ses temps de service (temps combinés de conduite, attente et travail), autant que sa rémunération. D'autres routiers utilisent progressivement des *daschcams* – des petites caméras qui enregistrent la route – ou prennent des photos en cas de litige, d'accident, ou d'acte incivils de la part d'un tiers, autant d'éléments qui peuvent servir de preuve… Quelle qu'en soit la forme, cela leur permet de retrouver la trace d'un événement passé, d'une éventuelle faute, ou de démentir une potentielle accusation portée à l'acteur à tel lieu, à telle date. L'avantage des prises de notes contribuent à justifier une action à un temps et un espace donné au moment voulu.

La stratégie est d'autant plus forte que les données sont enregistrées sur les ordinateurs du transporteur, ainsi que les documents de transport ; les feuilles de route, etc. De ce fait, il est beaucoup plus aisé de recouper la responsabilité de chacun en cas de faute ou d'erreur. Très souvent, ce type d'information fait l'objet d'une parcellisation de son traitement, ce qui incite les routiers à la vigilance. C'est-à-dire qu'il y a après les tournées, des vérifications du respect des heures réglementaires de travail, qui peuvent être affectées à un autre service. Dans ce cas, pour illustrer cette idée, on peut s'appuyer à partir d'une situation artificielle néanmoins inspirée de faits réels. Admettons qu'un routier soit pris par un aléa avec un client

[300] Renaud SAINSAULIEU, *L'identité au travail,* Paris : Éd. Presses de la fondation nationale des sciences politiques (Coll. « Références »), 1988, p. 362 (476 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

qui l'a chargé en retard. S'il ne dépasse pas son temps de conduite journalier et respecte son temps de pause, il dépasse, par contre, son amplitude maximum. Afin de faire le bon choix, il appelle son exploitant pour le prévenir de son dépassement d'amplitude lorsqu'il a atteint les 14h, à 22h. Comme la livraison qui suit doit être effectuée rapidement, le lendemain matin à 6h, l'exploitant lui demande de continuer de rouler jusqu'au dépôt, ce qui mettra cinquante minutes supplémentaires de route par rapport à l'amplitude journalière, soit un total de 15h50. Deux jours plus tard, un second exploitant consigne l'infraction car l'information en question n'a pas été relayée. Entre-temps, la livraison qui devait avoir eu lieu à 6h00 s'est bien effectuée.

Cet exploitant imprime ledit document et le donne à son collègue. De retour de la tournée suivante, le chauffeur est convoqué. Sitôt prévenu, il regarde son cahier de notes et en effet, il se souvient de ce dépassement, sauf qu'il en a mis le motif. Pour rendre service à son chef, il a dépassé son amplitude légale. S'il s'était arrêté comme la réglementation l'obligeait, jamais son exploitant n'aurait pu faire livrer à l'heure la marchandise, même avec le relais d'un autre conducteur. Subséquemment, l'exploitant de la flotte envoie un mail à son collègue et jette l'avertissement à la poubelle, en rappelant toutefois à l'oral les règles des amplitudes du transport… De la sorte, ce que j'appelle par le « retour martial des règles » s'articule selon la métaphore du judoka qui utilise l'énergie de son adversaire pour la retourner contre lui. Il y a, dans cette illustration, la dynamique d'un espace d'action à la fois relatif aux règles, comme envers autrui. La règle se retourne donc contre le donneur d'ordre. C'est de ce jeu de négociation dont il s'agit dans le rapport social au stress. Aujourd'hui encore, les routiers sont nombreux, à un moment donné ou à un autre, à faire des entorses aux réglementations. Dans ce type de situation, ils détiennent un pouvoir de négociation face à leur hiérarchie, sans quoi, en l'application rigoureuse des règles, ceux-ci peuvent occasionner un blocage, ou un freinage au travail (Roy, 2006).

Ce jeu de négociation trouve aussi ses explications avec Debra E. Meyerson (1994). « Dans les actions mondaines et leurs interprétations, les acteurs – variable selon les statuts professionnels et de leur autorité – négocient et créent un ordre. [...] Quelques soient les conduites, les interprétations, et les justifications adoptées, ils créent un ordre qui constitue les particularités d'une sous-culture, qui reconstitue le système institutionnel à un temps et un

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

contexte donné »[301]. Ce pouvoir disparaît dès lors où l'entreprise peut faire dévier un poids lourd sur un de ses dépôts le plus proche. L'organisation détient le moyen d'assurer un faible taux de fraudes. En général, c'est pour cela que le management tolère certains dépassements réglementaires. Elle implique le routier et son exploitant, dans la réussite d'une mission. Cette tolérance est donc la manifestation de ce jeu de négociation par rapport aux marges de manœuvre. Cela participe même de l'engagement du routier à son travail, que j'avais précédemment évoqué. Le rapport entre le routier et son exploitant repose sur un équilibre subtil dont les bases s'appuient sur les marges de la réglementation du transport ou sur le droit du travail, qui tendent à exclure l'hypothèse unilatérale de la soumission. Dans ce type de situation, les routiers peuvent encore bénéficier d'un pouvoir de contrôle sur leur travail, et de la complicité qu'ils établissent au jour le jour avec leurs responsables logistiques. Cependant, lorsque de telles transactions sont figées, le partage du pouvoir s'en retrouve transformé. De ce fait, nous pourrions alors supposer que la mobilité interentreprises est alors un moyen de « fuir » une telle position sociale, actuellement plus aisée pour les routiers en raison de la pénurie dont ils font l'objet. Mais dans les faits, elle est plus difficile à mettre en œuvre dans un tel contexte.

2.2 Le paradoxe de la mobilité professionnelle interentreprises

En m'appuyant sur l'analyse des discours, la mobilité interentreprises représente une source d'inquiétude en forme de courbe croissante de façon exponentielle à mesure que l'âge avance, particulièrement après les 50 ans. Ceux de la tranche 18-35 ans qui démarrent leur carrière n'appréhendent pas de changer d'entreprise. C'est même valorisant selon eux, car enrichissant en expérience, ce qui expliquerait pourquoi ils sont plus mobiles, surtout s'ils sont moins atteints par l'effet de la modalité de rémunération progressive de la Convention collective du transport. En revanche, le rapport sur la mobilité qu'entretiennent les plus âgés et les plus jeunes manifeste un phénomène saisissable : que ça soit objectif ou subjectif, les seniors ont tendance à s'estimer moins « employables » – à l'image des autres secteurs d'activité – dans lesquels les cinquantenaires sont victimes de « discrimination à l'âge ». En conséquence, ils vont davantage faire le choix de rester dans leur entreprise, alors que les jeunes « moins bien vus » par les employeurs, sont plus mobiles. A cet immobilisme, deux

[301] Debra E. MEYERSON*, « Interpretation of stress in Institutions : the cultural production of Ambiguity and Burnout », in : Administrative Science Quarterly*, 1994, p. 631 (pp. 628-653).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

raisons peuvent la justifier. La première trouve son origine par la pression familiale, notamment de leur femme ; elles incitent leur mari à la stabilité. La seconde est liée au mode de rémunération progressive, qui encourage à rester dans l'entreprise, en même temps que le cumul des avantages de la retraite. Ce dernier effet peut être lourd de conséquence.

Pourtant, il existe aussi des contre-exemples. Prenons les situations de John, Joël, et Jean-Louis qui ont en commun de travailler chez un des plus gros transporteurs de fret ; une ancienne multinationale française rachetée début 2015 par un opérateur américain. John et Joël y travaillent depuis au moins deux décennies et Jean-Louis depuis 12 ans, tous sont dans une agence différente de l'opérateur. Si le *turn-over* (taux de rotation du personnel) est expliqué par la dureté du travail, c'est aussi pour trouver une entreprise qui correspond aux attentes du métier, en fonction des types de voyages, de rémunérations et de relations humaines avec la hiérarchie ou les pairs. Or, ces justifications n'apparaissent pas en tant qu'explication de cette mobilité professionnelle, alors que c'est le cas lors des entretiens. En effet, d'un point plus quantitatif, selon Michel Charlot et Maxime Dumont (2014) de l'O.P.T.L., « 30 % des salariés travaillent depuis plus de dix ans dans le même établissement de la branche. Ils sont même jusqu'à 40 % dans ce cas chez les auxiliaires. A l'opposé, l'ancienneté est faible dans les établissements des prestataires logistiques (seulement 30 % y sont depuis plus de 3 ans), du fait que le secteur a procédé à de nombreux recrutements ces dernières années »[302]. A titre comparatif par rapport aux autres secteurs, Sylvain Moreau et Thierry Guimbaud (2013) de l'Observatoire des transports notent « qu'en 2011, dans le transport routier de fret élargi, le taux de rotation du personnel salarié s'établit à 29,1 %. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (17,8 %) et la construction (23,4 %). C'est un taux néanmoins bien inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (50,2 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (62,6 %). Dans le T.R.F. élargi, le taux d'entrée (29,9 %) et le taux de sortie (28,3 %) sont stables en 2011. Cela traduit une stabilité de la mobilité de la main-d'œuvre »[303]. Ces données demeurent très générales et ne concernent pas uniquement les routiers de longue zone, mais à l'ensemble du secteur et toutes les autres catégories sociales incluses.

---

[302] Michel CHALOT et Maxime DUMONT (sous la dir. de) *Rapport 2014 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL),* 2014, p. 29 (75 p.).
[303] Sylvain MOREAU et Thierry GUIMBAUD (sous la dir. de), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises, publication réalisée par le SOeS, Observatoire des transports, janvier 2013,* pp. 28-29 (122 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

La mobilité interentreprises peut résoudre un mal-être professionnel, particulièrement si l'ambiance ou les rapports avec les collègues ne sont pas propices à une bonne qualité de travail. Par-là, elle alimente le malaise déjà perçu par l'individu. Les situations de Belina et José, d'ailleurs, révèlent très bien cette situation. Belina a justifié le départ de son ancienne entreprise – non sans avoir rencontré des difficultés – cinq ans avant l'*interview*, à cause d'un accident qu'elle a eu dans un rond-point dans la région rennaise avec son camion. Elle fut contrainte de se mettre en arrêt maladie. Or, son ancien employeur n'a pas jugé justifié sa durée (4 mois) :

> *« Je n''ai rien compris, je roulais à 30 km/h, je n'étais pas chez mon patron actuel, j'étais chez un autre patron, qui n'a pas accepté ce qui s'est passé, si vous habitez à Rennes vous connaissez peut-être, c'était avec les Transports [...] Je commence à partir et tout, et il y a deux ronds-points au niveau du périphérique extérieur. [...] J'ai appris après que je ne suis pas la première à tomber ici... Ce qu'il y a c'est que quand j'ai voulu y ressortir, bon ben je suis tombée, à 30 km/h, et ce qu'il y a, c'est que, est-ce que la cargaison était bien attachée, je n'en sais rien... Et ce qu'il y a c'est que c'est la seule fois où je suis tombée, mon ancien patron m'a beaucoup embêté par mon arrêt ! [...] J'avais peur dans le camion, c'est que je suis restée en arrêt 4 mois à cause de ça. J'étais sous morphine, au niveau de ma cuisse, je m'étais fait vraiment mal, mon patron m'a fait faire une visite chez un médecin [...] et il avait bien marqué qu'il y avait une prolongation à faire. Il ne s'est pas arrêté là, car j'étais après convoquée par la Sécurité sociale, et même le médecin de la Sécurité sociale trouvait que c'était tout à fait normal que je sois arrêtée, qu'il y a eu encore une prolongation à faire ! Et il m'a embêtée pendant 4 mois comme ça ! Et puis après j'ai été convoquée par le patron, pour me dire "vous n'êtes pas saine d'esprit". Il me prenait vraiment pour une conne, il n'y a pas d'autres mots, et puis après il m'avait dit que je ne découcherai plus, donc, moi si c'est ça, ça ne m'intéressait pas du tout ! Et ce qui s'est passé, c'est que j'ai donné ma démission, j'ai fait une rupture de contrat. [...] Parce que continuer avec eux ça n'aurait pas été possible, il aurait été méchant avec moi. »* (Belina, 44 ans, routière de zone longue, entretien n° 36).

José, de son côté, a fait un *burnout* en 2015 et une tentative de suicide. Selon ma supposition, s'il avait quitté son entreprise, comme l'ont fait Belina ou William, son *burnout* se serait estompé dès lors où il la quitterait. En ce sens, je rejoins Michel Lallement (2010) : « la possibilité de fuir la situation, en changeant de poste, de fonction ou d'entreprise, est une deuxième option possible. Être cloué sur place sans espoir possible de mobilité, comme c'est le cas pour certains salariés des administrations publiques, condamne davantage à l'impuissance et au désespoir »[304]. Pour José, quitter son entreprise n'est pas évident, dans la

[304] Michel LALLEMENT, *Le travail sous tension,* Auxerre : Éd. Sciences humaines, 2010, p. 60 (109 p.)

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

mesure où des facteurs sociologiques entrent en compte. Le premier est son âge, proche de la retraite, à 60 ans. En second, sa femme ne travaille pas, donc son revenu est le seul de la famille. En troisième, s'il part, il perd tous les cumuls et les avantages numéraires (dont son ancienneté) liés à son entreprise et la convention collective du transport. S'il devait démissionner, il repartirait avec une rémunération identique à un jeune qui vient d'entrer dans le marché du travail. Son *burnout* s'est structuré autour d'un surtravail, José n'a pas mobilisé ses droits. En quatrième, ce qu'il a aussi empêché de partir fut aussi la représentation de la toute-puissance de son patron dans le milieu social du transport et résonne en écho à la situation de Belina. Effectivement, si le réseau, le capital social relationnel qu'entretiennent les chefs d'entreprise entre eux est important, leurs *meeting,* leurs partenariats, la mobilité des routiers, peuvent révéler des éléments réguliers chez l'un ou plusieurs de leurs confrères. Il serait intéressant de recouper cette « toute puissance », que le « stress » ne permet pas toujours d'appréhender à bonne distance de la part des acteurs. Si, effectivement, quitter l'entreprise peut être, *in fine,* une solution, comme ce fut le cas avec Belina, il ne faut pas négliger les conditions qui peuvent retenir les salariés dans leur entreprise, indépendamment de l'état du marché du travail. En d'autres termes, les déterminants sociologiques et les interdépendances affaiblissent les ressources pour quitter l'entreprise. Par ailleurs, les rapports de pouvoir sont souvent déséquilibrés entre les routiers et les autres professionnels qu'ils sont amenés à rencontrer.

2.3 La diffusion du pouvoir dans la triangulation « client, routier, transporteur »

Les routiers évoquent très souvent le client comme une source importante de stress. A comprendre par le client, non un acteur *lambda,* mais un chargeur ou un destinataire, voire un autre transporteur. Les transporteurs en comptes d'autrui ne fonctionnent qu'en *B to B,* entre professionnels, non en *B to C,* avec des particuliers. Les degrés de sous-traitance peuvent être plus ou moins importants dans le T.R.M. Le rapport prestataire/chargeur ou destinataire n'est souvent pas direct, voire occasionnel. Entre transporteurs, les rôles s'échangent souvent : tantôt l'un est donneur d'ordre, tantôt il est prestataire envers son confrère. La taille de l'entreprise cliente est aussi une information importante, par rapport à celle du transporteur qui assure la prestation. Dans bien des cas, il y a une ascendance dans le rapport commercial. En outre, un litige sera mieux admis avec un client habituel qui connaît le transporteur, qu'avec un de ses sous-traitants éventuels.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Les temps d'attente génèrent parfois des incertitudes. Elles révèlent ce rapport d'ascendance entre le transporteur et son chargeur ou son destinataire. Ils peuvent aussi être le fruit d'aléas de production. Ce sont autant de situations qui peuvent générer du stress, dans la mesure où les chauffeurs sont impuissants face à leurs clients et qu'ils sont limités en amplitude journalière. Il y a, d'évidence, une différence entre l'amplitude du temps de service et l'amplitude journalière, de même que certains d'entre eux se mettent en « repos » au lieu du « carré-barré » ou « autre tâche ». Il y a un gain au niveau du cumul du temps de service. Moins le routier en a, plus il peut rouler. Au final, lorsque l'on calcule le temps de service au mois, les routiers et l'employeur ont des intérêts pour trancher dans les angles morts des réglementations. Parfois, des frictions émergent entre le client et le transporteur, que le chauffeur acquiesce. Les motifs sont très divers : une remorque inadéquate, de la marchandise endommagée, etc. Mais, ce sont aussi des erreurs d'envois, ou de date, sinon même de température, dans le cadre d'un transport périssable ou frais. Généralement, lorsqu'un litige est constaté, le client peut procéder à « une réserve », sur une partie de la marchandise, ou son intégralité. C'est-à-dire qu'il peut en refuser la réception. La marge du routier va donc s'entendre entre la marchandise qu'il va rapatrier à son dépôt et celle qu'il va laisser au destinataire, souvent sur la consigne de l'exploitant ou de son chef d'entreprise, dans un jeu de rôles permettant une coordination entre le routier et sa hiérarchie.

> *Lorsqu'il y a des litiges, ils peuvent refuser des palettes, parce qu'elles sont tombées, la température n'était pas bonne, donc là nous, on les reprend, elles sont marquées et ensuite c'est l'assurance qui prend en charge. Ou ben alors, c'est le patron qui se la retrouve sous le bras. C'est arrivé avec une palette de crevettes qui arrivait d'Espagne, il y en avait pour des sous. En fait, elles sont arrivées chaudes d'Espagne, elles n'étaient déjà pas très bonnes... Donc elle a été refusée parce qu'elle n'était pas à bonne température. Donc nous, on voulait la ramener d'où elle venait, mais eux ils disaient que c'était de notre faute, ils disaient que le frigo ne marchait pas. Alors qu'il marchait très bien, il y avait qu'une seule palette qui n'était pas à bonne température, déjà dans le transporteur espagnol précédent. Donc ils ont voulu nous la refourguer. Sur les 33 palettes, il y en avait une qui n'était pas à bonne température. Donc c'est moi qui l'ai ramenée là-bas, ils n'ont pas voulu me la reprendre. J'ai appelé mon patron, et il m'a dit, ben tu ne bouges pas du quai. J'ai attendu au moins deux heures ou deux heures et demie, et c'était la guerre entre mon patron et celui de la boîte du chargeur. Ils ont peut-être réussi à négocier 50/50 et au bout de deux heures et demie, il m'a rappelé. Il m'a dit "c'est bon, tu peux partir", et ils ont récupéré la palette. A savoir qu'il m'avait déjà rechargé, mais cette palette là, elle devait rester là. Admettons, je n'aurai pas rappelé mon patron, elle était pour lui cette palette ! Alors là, ce n'était même pas la peine de rentrer à la boîte !* (David, 44 ans, routier de zone longue, entretien n° 35)

Il y a donc toute une procédure pour régler un litige qui n'empêche pas des négociations plus ou moins informelles comme le présente David, dans l'extrait ci-dessus. Les manuels d'enseignement logistique ont déjà des sections spécialisées sur ce thème.

Toute marchandise détient par ailleurs une valeur qui n'est pas que financière mais aussi commerciale, dans le sens où alimenter un magasin, une manufacture à temps est une moindre source de pression dans une chaîne où les incertitudes sont nombreuses. Les routiers n'ont d'ailleurs pas toujours le contrôle sur le chargement en lui-même. Avec M. Le Goff, en 2014, j'avais fait une tournée régionale où l'un de ses chargeurs ne laissait pas entrer sur le quai le personnel extérieur à l'entreprise, tel un sas. Seuls les caristes pouvaient charger et décharger le poids lourd.

Plus encore, une fois à quai, M. Le Goff donna sa clé de contact à la secrétaire de la réception. Le motif qui justifie cette procédure paraît surprenant. Mais, me dit-elle, *« c'est pour éviter un départ intempestif »* alors que la manutention et les mouvements de chariots élévateurs sont toujours en cours. S'il est à côté, il n'y a aucun risque. Et pourtant, de tels accidents ont déjà eu lieu. Des systèmes automatisés vont aussi dans ce sens, bien que je n'en aie jamais vu dans les sites où je suis allé. Néanmoins, lorsque ces systèmes sont installés, une fois à quai, le camion est maintenu par des cales automatiques qui se positionnent entre les roues de la remorque. A l'inverse, pour d'autres chargeurs, les routiers effectuent l'intégralité de la manutention de la marchandise et l'enregistrement du groupage, en scannant avec une douchette chaque palette à charger.

Une journée de travail des routiers détient un nombre important de contraintes plus ou moins prévisibles. Certaines sont connues (interdictions et densité de circulation, temps de service, etc.) et d'autres, au contraire, sont moins prévisibles. Les emprises que peuvent détenir les camionneurs sont plus fragiles ; elles sont à la fois ou à tour de rôle une source de stress comme une « motivation professionnelle ». L'enjeu tient à satisfaire les conditions de livraison dans le temps imparti, où s'incluent certains niveaux d'arbitraire, tant d'eux-mêmes, que des autres acteurs qu'ils sont amenés à rencontrer. Par exemple, quand cela peut fonctionner, déjouer les temps d'attente lors d'un chargement ou d'un déchargement n'est pas de première évidence. Il y a différents facteurs où des zones d'incertitude peuvent être mobilisées. La nature des marchandises peut être d'un grand apport stratégique, soit parce que ce sont des produits saisonniers, soit parce que ce sont des priorités commerciales (*i.e. :* des

produits soldés, produits des fêtes de fin d'année, de Pâques, produits périssables, etc.). En revanche, la position du même routier issu de la même entreprise est plus difficile lorsque la marchandise perd en « prestige commercial » (non en valeur réelle), c'est-à-dire que la demande soit plus faible. Au fil des ans, les chauffeurs connaissent ce prestige commercial. Il leur revient de développer des astuces leur permettant de subir le moins possible ce type d'aléa. Certains auront une stratégie d'empathie envers leurs clients, déploieront une sociabilité, ils passeront par des chemins détournés pour arriver à leur but, ou tenteront d'atténuer les conséquences les moins désirables.

Pour certains routiers, le problème avec les livraisons se pose moins lorsqu'ils connaissent leurs clients, ils voient leurs exigences, la personnalité des uns et des autres (caristes, secrétaire d'accueil, chef de quai, etc.). Ce sont autant d'éléments qui permettent de diminuer les incertitudes sociales, principalement par anticipation. Par exemple, il arrive que certaines plates-formes n'acceptent pas la marchandise sur des palettes endommagées. De fait, les préparateurs de commandes vont être particulièrement vigilants sur ce point, tout comme le chauffeur lors du chargement de sa marchandise. En sachant à qui ils ont à faire, ils sauront alors comment se comporter, dans le sens où les règles de fonctionnement de tel ou tel dépôt sont claires ou rituellement connues. Dans d'autres situations, ils connaissent moins leurs clients. Souvent, les échanges entre collègues ou encore les confrères se révèles importants. Il est aussi possible que le service d'exploitation du transporteur dispose d'informations issues des retours réguliers des routiers, ou de l'entreprise cliente, dans l'idée de « qualité de service ». Certains transporteurs font le point à cet égard, comme ceux de John ou Joël. Bien au-delà de l'entreprise ou des chargeurs et destinataires, la gestion des aléas, des arbitraires ne se limitent pas aux livraisons. La route contient aussi des risques où l'autocontrôle des émotions est tout aussi important à maîtriser.

2.4 La route, un espace de négociation : les « stratégies paradoxales » comme moyen de *coping*

De façon générale, les routiers n'ont pas toujours conscience du stress dont ils font pourtant l'objet. Le chercheur doit avoir conscience de cela. En effet, Cécile Guillaume (2013) explique qu'« arrivés en formation avec un sentiment latent mais plus ou moins conscient de mal faire leur travail et de mal-être au travail, les militants (syndicaux) relatent le cheminement progressif qui les a conduits à mettre des mots sur leurs difficultés et à prendre

conscience des conditions dégradées dans lesquelles ils exercent leur travail. […] Cette première prise de conscience s'est parfois heurtée à un déni de la souffrance au travail qui a conduit les individus à minimiser leurs propres difficultés »[305]. Sur la route, Les routiers doivent trouver la place qui est la leur dans l'exécution de leur travail. Elle représente un espace symbolique qu'ils investissent au niveau qualitatif. Si un acteur *lambda* connaît sa ville, son réseau de bus, de tramways ou de métro, les chauffeurs connaissent, souvent de la même manière, le réseau routier national, tout comme les espaces pour les pauses, aires de services, repos, etc. Cette connaissance est stratégique car le choix d'une pause ou d'une coupure de fin de journée s'effectuera en évitant les dépassements de temps de travail, tandis que leurs confrères européens maîtrisent moins cet aspect dans la mesure où ils ne sont en France qu'occasionnellement, en transit ou en « cabotage. »

Dans la continuité de la dynamique de l'espace, la route se caractérise par des usages très diversifiés : presque tous les types de véhicules motorisés peuvent se rencontrer, qu'aucun autre type de réseau n'est à même de recevoir. En outre, Bruno Lefebvre (1996) rend compte de cette particularité qui distingue les routiers des autres professions de pilotage. « Les chauffeurs travaillent seuls et non pas en équipe, et ils sont de plus parmi les rares ouvriers à opérer dans un espace public qui n'est pas réservé à des spécialistes authentifiés tels des pilotes d'avion ou les conducteurs de train ; ils circulent sur les routes, et sont à ce titre l'objet de représentations particulières de la part des utilisateurs de véhicules de tourisme : les classes moyennes décrivent les routiers selon les clichés habituellement attribués aux ouvriers, gros, grossier, pollueurs, voire dangereux […] »[306]. On retrouve la même idée avec Patrick Hamelin (1989). En effet, selon cet auteur, « depuis que l'usage de l'automobile s'est généralisé, chacun côtoie les camions, partage avec les conducteurs de poids lourds une expérience de la conduite automobile, de la concurrence sociale sur l'espace routier, énonce, à un moment ou à un autre, un jugement à leur propos. Autrement dit, le fait de voir au travail des producteurs directs, de partager une pratique, partie intégrante de leur

[305] Cécile GUILLAUME, « Trajectoires individuelles », *in :* Laurence THERY (sous la dir. de), *Le travail intenable, Résister collectivement à l'intensification du travail,* Paris : Éd. La Découverte/Poche, 2013, pp. 192-193 (259 p.).
[306] Bruno LEFEBVRE*,* « Espaces professionnels et flux tendus », *op. cit.,* p. 80.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

savoir-faire, et quelques-uns des risques liés à leur activité, constitue les éléments d'une vision particulière de ce milieu professionnel »[307].

En fonction de ce prolongement, la route se caractérise par différents types de véhicules ; motos, voitures, camions, que toutes catégories sociales et d'âges se croisent et se partagent cet espace de communication entre territoires, qu'en de certaines occasions estivales, l'usage du poids lourd peut être interdit ou limité. Par comparaison, le réseau ferré se caractérise par une densité moindre de passages, et non par unité, mais par convoi, aussi bien pour un TER, un TGV ou encore d'un train de marchandises, qui circulent sur des lignes sillonnées, afin d'assurer la sécurité du flux ferroviaire. Ce sont des espaces de sécurité entre chaque train. Le réseau de chemin de fer est fermé à tout usage extérieur, qu'aucun autre véhicule ne peut utiliser. A l'inverse, le camion, comme tout autre véhicule, doit s'inclure dans le flux de circulation, les conducteurs poids lourd font l'objet d'une opinion négative. Les camions posent aux autres usagers toujours un problème : tantôt ils polluent, tantôt ils sont trop lents, tantôt ils sont imprudents, et très souvent, ils gênent la circulation des autres véhicules. C'est une véritable lutte qu'inspirent les camions. Ceci est aussi perçu par les routiers eux-mêmes. Pourtant, ils développent des stratégies de conduite bien particulières sur la route.

On pourrait voir le problème de façon ethnocentrique, où ils paraissent à bien des égards dangereux. Or, par « stratégie paradoxale », j'entends d'une pratique qui parait aller dans un sens alors qu'elle va dans son sens opposé. Elle n'est saisissable que dès lors où on connaît – de façon compréhensive, par l'observation directe ou les *interviews* – le sens donné par les acteurs, de leur action et le système dont ils dépendent (légal, technique, axiologique, économique). On ne conduit pas un poids lourd de la même manière qu'une voiture. En conséquence l'espace nécessaire à la conduite, comme les codes partagés par les routiers ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux des automobilistes. Autrement dit, l'espace utile (Goffman, 1973) est à la fois plus important et différent du reste des autres véhicules, c'est-à-dire l'espace minimum requis pour manœuvrer, assurer la sécurité de la marchandise et du flux routier, en raison du besoin évident lié au gabarit du véhicule. C'est aussi parce qu'elle

[307] Patrick HAMELIN, « Le monde des routiers, histoire et image d'un *groupe professionnel* composite », *in Culture Technique* n°19, Centre de Recherche sur la Culture Technique, Neuilly-sur-Seine, 1989, p. 251 (324 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

est perceptible de l'extérieur et qu'elle est revendiquée comme étant légitime de la part du routier. Cela paraît évident, le moteur de la cabine ou du porteur est conçu pour la traction, non pour la vitesse, il est donc plus lent et les rapports de vitesse sont plus nombreux, sans compter la masse de la marchandise. Un poids lourd s'oppose en tous points à une voiture ou une moto. Il est lourd, gros, peu maniable et lent, en plus que sa vitesse est bridée en croisière. Ces contraintes de poids, de gabarit et de vitesse nécessitent des stratégies de la part des routiers pour maintenir leur espace de sécurité. Ainsi, en restant derrière un camion, des points capitaux sont à remarquer. Le premier est à l'arrivée des carrefours giratoires (ronds-points). C'est une sorte d'espace personnel (Goffman, 1973) qu'aucun autre véhicule ne doit franchir, au risque d'une réaction négative. Selon l'auteur, « la portion d'espace qui entoure un individu et où toute pénétration est ressentie par lui comme un empiétement qui provoque une manifestation de déplaisir et parfois un retrait »[308]. L'espace se concentre ici sur les côtés du véhicule, moins sur l'avant et l'arrière. A l'observation plusieurs situations sont possibles : la première, le poids lourd se dispose entre les deux voies. Au niveau du Code de la route, cela pourrait passer pour une infraction. Si les chauffeurs procèdent comme tel, c'est pour éviter qu'une voiture le double par la gauche ou par la droite. La seconde consiste à déboîter sur la voie de gauche. Le débattement de la remorque risque d'endommager les autres véhicules et le mobilier de circulation (panneaux, bornes, glissières de sécurité, etc.) si le routier restait sur la voie de droite :

> *« Moi, j'écoute les astuces des routiers. Il y a par exemple des ronds-points, où les collègues te disent "celui-là ne fais pas comme on te dit à l'auto-école, tu restes au milieu sinon t'en as un qui va se mettre à droite ou à gauche", "telle route, tel virage, cherches pas à te mettre à droite ou à gauche, tu restes au milieu et puis voilà". Voilà d'un côté, tu as tout ce qu'on t'apprend à l'auto-école, et puis il y a la pratique. Il faut réussir à adapter, tout en respectant un maximum, sans être dangereux ni quoique ce soit. »* (Jérôme, 28 ans, routier régional, entretien n° 21).

Le second point, le camionneur paraît de *prime* abord dangereux. Au-delà des aspects politiques que je l'ai déjà soulevés dès la coordination du transport en France, cette image perdure au cinéma. Au début des années 1970, Steven Spielberg réalisa *Duel,* un commercial poursuivi par un camion fou, dont on ne voit jamais le conducteur. Puis cette férocité métallique continue avec le film *Le Convoi,* aux poids lourds indestructibles, cette fois-ci

[308] Erving GOFFMAN, *La mise en scène de la vie quotidienne. 2. Les relations en public.* Paris : Les Éditions de Minuit (Coll. « Le Sens-commun »), 1973, p. 44 (372 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

réalisé par Sam Peckinpah, en 1978. En 1992, Raphaël Bartolt rapporte d'un sondage SOFRES de 1990 que « 60 % des Français ont peur des poids lourds. » En s'appuyant aussi sur un rapport de l'O.E.S.T. pour expliquer le manque d'attractivité du T.R.M., dont cette image ne vient pas que des conducteurs routiers mais aussi des transporteurs « il est notamment fait référence au rôle encore traditionnel de la gestion des ressources humaines fondée encore trop souvent sur la personnalisation du pouvoir hiérarchique, voire une certaine dose de paternalisme »[309], ajoute l'auteur. A cette crainte, s'ajoutent les attaques terroristes de Nice du 14 juillet et de Berlin le 19 décembre 2016. Par ailleurs, s'il y a des rivalités en milieu urbain entre les cyclistes, les automobilistes et les piétons ou les motards, tout le monde sait *a priori* faire du vélo, et tout le monde est aussi monté au moins une fois dans sa vie en voiture. Sans les exclure, les exceptions sont assez rares. Le fait est que dans sa vie, on passe de tour à tour piéton, cycliste à automobiliste. Chaque rôle emprunté tour à tour permet de s'approprier les différents espaces sociaux en fonction de chacune de ces mobilités.

Les automobilistes et les cyclistes ont une appréciation spatiale du danger, un automobiliste peut anticiper les intentions du cycliste à côté ou devant lui, ou qui apparaîtrait dans son angle mort, et inversement pour un cycliste. En revanche, peu d'individus sont montés dans un super poids lourd pour se rendre compte de l'intérieur du gabarit qu'il représente. A ce titre, John me dit *« qu'il y a dans un camion plus de 70 m² d'angle mort ».* Son argument fut d'autant plus facile à saisir que j'étais à bord de sa cabine et qu'il me faisait regarder dans les rétroviseurs pour me montrer les angles morts. Ce sont parmi des exercices de sécurité qu'il a effectués avec certains de ses clients dans le cadre de la prévention. Son exercice consiste par exemple à disposer des plots tout autour du camion et de les repérer ensuite à bord de la cabine. Tous les rétroviseurs trouvent leur utilité pour se faire des repères au reste du trafic routier. Il n'y en a pas moins de six, dont deux pour la profondeur vers l'arrière (comme pour les voitures), mais à des angles différents, un sur le pare-brise, orienté vers le bas, qui permet de voir un individu ou un véhicule juste devant le camion, de par sa hauteur. Un autre est présent sur le côté droit, pour voir en contrebas. Ensuite, c'est à l'aptitude du chauffeur de savoir utiliser ces données spatiales pour manœuvrer. L'imprudence perçue ne correspond pas tout à fait à la réalité, sans pour autant empêcher des

[309] Raphaël BARTOLT, *Les transports routiers,* Paris : PUF (Coll. « Que sais-je ? »), 1992, p. 117 (127 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

erreurs de conduite. La gêne parfois ressentie par les automobilistes n'est qu'une précaution pour éviter des accidents avec les camions.

Dans d'autres situations, des rétroviseurs font apparaître à nouveau des stratégies paradoxales. La façon dont un automobiliste va doubler le camion va être un indicateur dans la manière dont celui-ci risque de se comporter par la suite, ce qui peut amener le routier à prendre des mesures d'anticipation, pour peu qu'il y ait une sortie un peu après. La manœuvre lui laisse peu de marge pour éviter la collision, en cas de rabattement brutal. Le fait que l'accident soit simplement potentiel amène le routier à se forger un espace de réserve, qui lui donnera la marge nécessaire pour limiter un accident ou l'esquiver. D'une certaine manière, les routiers redéfinissent indéfiniment leurs espaces personnels pour assurer leur espace utile, en anticipant la conduite des autres véhicules. Car le tour, c'est-à-dire l'ordre dans lequel les choses sont codifiées, ne sont pas toujours respectées, y compris par les autres poids lourds. Cela peut se traduire par couper le régulateur de vitesse et ralentir avec le frein moteur. A hauteur des voies d'accélération, ils restent en arrière des voitures pour qu'elles déboîtent, en ralentissant un peu. Parfois, il arrive que certaines d'entre elles enjambent en doublant par la droite, toujours sur la voie d'accélération et se positionnent à son embout au niveau du poids lourd, d'où l'infraction au tour. Cette situation se produit régulièrement lors d'une circulation dense, particulièrement sur les périphériques des villes.

Les autoroutes sont probablement les lieux qui sont à la fois les plus sécurisés, où les pratiques de conduite peuvent être aussi plus dangereuses. Les routiers ne sont pas exempts de « mauvais comportements ». Également, leurs incivilités ne sont pas à exclure, entre les différentes infractions au Code de la route. Il est fréquent, par exemple que l'un cherche à doubler l'autre, mais que celui-ci ne ralentisse pas pour autant. Celui qui le double est alors en difficulté sur la voie de gauche. Il joue sur le jeu de son bridage ou de son chargement, selon qu'il soit sur du plat ou en côte. Au moment de se rabattre, il y a la contrainte de la perspective, qui n'est pas toujours évidente à percevoir. C'est pour cela que le camion doublé fait un appel de phare à celui qui le double. Il est « de coutume » que celui qui double son confrère le remercie avec des coups de clignotants, tantôt à droite, tantôt à gauche à deux ou trois fois de suite, une fois qu'il s'est rabattu.

En croisière, un camion chargé « lourd », par exemple, à vingt-cinq tonnes, aura l'opportunité de doubler un autre davantage sur du plat tandis qu'en côte, il est plus limité par

son poids et/ou la puissance de son moteur. En revanche, un camion « chargé léger », bénéficie d'une marge supplémentaire pour en doubler un autre. Sur de longs trajets autoroutiers, ce phénomène est largement perceptible, où les camions se doublent et se redoublent tour à tour, et pratiquement tout le temps dans le même type d'endroit (plat ou pente), telle une compétition entre des athlètes qui se dépassent réciproquement pendant une course. Ce n'est pas moins une façon de s'identifier ; ils savent à vue d'œil la masse du confrère, mais ils ont aussi une idée de ce qu'il transporte selon le type de remorque, et parfois même en fonction de l'entreprise, dédoublée par la motorisation indiquée sur les côtés de la cabine.

L'identification se fait à l'aune des parcours effectués par les routiers. Dans leur carrière, ils ont souvent transporté tous les types de marchandises. J'avais évoqué leur mobilité professionnelle interentreprises est importante. Des opérateurs comme DHL, UPS, La Poste sont largement identifiables en raison de leur activité spécifique (transport de courrier et de colis, messagerie), de même que ceux de la STEF, par exemple, plus spécialisée dans le transport à température dirigée est réputée plus lourde. Généralement, le type de remorque est révélateur de l'activité. La vitesse à laquelle l'un double l'autre dans une côte est un indicateur qui ne « trompe pas » quant au poids de son chargement et/ou la puissance de traction du moteur. Toutefois, la grande majorité des camionneurs s'arrêtent en fin de journée pour se restaurer et dormir. Là aussi, les rituels sont nombreux, c'est justement ce que nous allons voir.

Image n° 1 : « Vue à bord d'une cabine de conduite, côté passager »

Remarques : le rétroviseur à l'avant ici visible sert pour le conducteur, sa courbure permet de voir sur l'ensemble de la largeur de la cabine. De la sorte, il peut savoir si un véhicule ou quelqu'un est devant lui, particulièrement aux endroits de circulation dense et plus en milieu urbain qu'inter urbain.

3. Le bar et les restaurants routiers : au-delà du lieu de repos

Beaucoup d'éléments que j'ai soulevés précédemment proviennent des voyages et des observations en relais-restaurant que j'ai croisés avec les discours. Ma présence dans les aires de repos et les relais-restaurants s'était initialement justifiée pour effectuer mes entretiens. J'ai aussi mené des observations/conversations pendant les repas le soir dans les relais. Lorsqu'on y entre, on a la sensation que les lieux sont figés dans le temps, les routiers discutent entre eux, partagent leurs savoirs, leurs mésaventures, leurs anecdotes, etc. Personne (ou presque) n'est laissé seul. L'accueil est moins dépendant du personnel de service que des clients qui s'y trouvent. C'est aussi le meilleur endroit pour entendre « radio chauffeur », dans lesquelles toutes les thématiques, les rumeurs et les nouvelles liées au transport se diffusent. Au-delà de l'ambiance, les relais laissent apparaître des régularités sociales. C'est justement ce que j'ai voulu explorer entre 2012 et 2016, et ce, avant de détailler un voyage entre Rennes et Besançon à bord d'un camion semi-remorque.

3.1 Le parking et le relais

3.11 Une division de l'espace social

S'il était un lieu incontournable du milieu du transport de marchandises, ça serait sans condition les relais-restaurants : les premiers de ce type furent fondés par le reporter François de Saulieu au milieu des années trente, alors qu'apparaît au même moment le premier décret de coordination des transports. Ces relais-restaurants sont très hétéroclites, ils sont probablement l'un des derniers espaces en entre-soi des routiers. Généralement, ils sont plus nombreux le soir pour s'y arrêter et dormir. Le midi est souvent privilégié pour assurer le voyage vers les livraisons ou pour éviter d'être en retard, comme le signe d'un travail en flux tendu. Les premiers camions arrivent les uns après les autres, à partir de 17h30 et 18h, dans un vacarme à l'odeur de diesel. Dans la journée, les routiers ont parcouru entre 700 et 800 km étalés dans leur temps de conduite journalière. Ils s'alignent progressivement sur le parking, garés en bataille et systématiquement dans le sens du départ, jamais « en avant », cabine face au rebord, ou cabine face à cabine. Il n'y a pas de vis-à-vis à proximité, ce qui tient un « espace personnel » (Erving Goffman, 1973). Mais c'est aussi une technique qui limite les vols dans les remorques, selon qu'elles soient « cul à cul » comme le disent les routiers. De cette façon, il n'est pas possible d'ouvrir les portes. Les contours du parking sont souvent bordés de buissons ou de fossés.

3.12 Un temps figé dans l'histoire

Une fois que le chronotachygraphe est mis sur le mode « pause », les routiers remplissent leur administratif journalier qu'ils n'ont pas eu le temps d'effectuer à la suite des livraisons. Un don de soi sur un travail logiquement rémunéré, qui n'est pas comptabilisé sur le temps de service. Sitôt fini, ils font une nouvelle fois un tour du véhicule et vérifient que tout est en ordre ; que les sangles soient bien serrées, que la marchandise, la remorque et la cabine soient aussi en bon état. Parfois, c'est le moment d'appeler la famille, prendre des nouvelles de la journée, et éventuellement indiquer une date de retour. Puis enfin, c'est l'heure de se diriger vers le restaurant. Même le « ventre vide », il ne s'agit pas d'aller directement manger. Le rituel n'a d'ailleurs presque pas changé. Comme le précisait Bruno Lefebvre, « Lorsqu'ils arrivent, les chauffeurs s'installent au comptoir, commandent un

apéritif ou au moment du repas de midi plus fréquemment un soda, sirop ou jus de fruit, et ils attendent d'être au moins quatre avant de s'installer à une table de six à douze places ».[310] Le serveur ou la serveuse, le patron de bar sont souvent les premiers interlocuteurs « non hostiles » qu'ils rencontrent. Les restaurateurs captent toutes les humeurs de leur clientèle. Ils jouent un rôle important qui n'existe plus ailleurs. Sur autoroute, les clients se servent au distributeur de café. Le bar est le lieu incontournable, le *barman* prend la commande, donne le ticket pour le repas, en même temps qu'il sert un apéritif au chauffeur. C'est un des rares « temps morts » de la journée, face à son verre, quand s'engage la discussion avec un confrère, pendant dix ou vingt minutes. Il serait vain d'établir toutes les raisons qui forment les relations sociales au bar du restaurant. Pour le chercheur, c'est une opportunité de prise de contact pour mener une forme d'*interview* plus informelle, capter quelques informations du moment, en compagnie de deux ou trois chauffeurs à la fois. C'est souvent là que sont évoquées les galères du jour, les blagues, les animations, comme j'ai pu le voir une fois avec un routier chanteur, fan d'Elvis et guitare à la main (Michel, entretien n° 13) ! Toutefois, pour l'observateur, il n'est point question de bloc note, de cahier d'observation, d'enregistreur. Chacun reste très méfiant de tout ce qui peut ressembler de près ou de loin à un reporter, voire un policier. La retranscription des observations des relais se fait donc beaucoup par un travail de mémoire. Quoi qu'il en soit, ils sont encore emprunts de convivialité. Ils détiennent quelques similitudes avec le café de la Place de l'église, après la messe ou le travail. Les mésaventures, les valeurs se propagent en entre-soi au fil des rencontres, que les repas perpétuent tout autant.

3.2 Le repas

3.21 Classement et convivialité

Lorsqu'on arrive dans la salle du restaurant, un serveur m'accueille et dispose tout le monde sur une table progressivement, c'est-à-dire, que le premier arrivé va au fond, les autres remplissent peu à peu la table jusqu'à son autre extrémité, qui bouche les places non occupées. De la sorte, le service est ordonné et tous les routiers assis sur une même tablée sont servis en même temps. Une fois à sa place, chacun peut aller chercher son entrée. Elle est

[310] Bruno LEFEBVRE, « Les risques du métier. Ethnographie des conducteurs de poids lourd dans les petites entreprises en région Rhône-Alpes », *op. cit.,* p. 243.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

souvent à volonté et le choix est assez large : piémontaise, œufs durs, charcuterie, harengs, crevettes, tomates, salade, carottes râpées, céleri et du pain. En des termes diététiques, il y a de tout pour faire une entrée équilibrée, mais à l'épreuve des diverses sauces, mayonnaises, vinaigrettes, etc. A défaut d'avoir eu un repas « chaud » à midi, le soir constitue alors un véritable moment pour manger, à une certaine condition. Yves, me met en garde :

> *« Pour le repas, ça dépend, vous roulez de nuit ou vous roulez de jour ! La nuit à proscrire un repas assez lourd, enfin je le déconseille, moi j'ai fait six ou sept ans de nuit, euh, personnellement je déconseille de manger lourd le soir ! Surtout quand vous avez dans la période 21h00/6h00 du matin, parce que là, c'est sûr que vous allez vous endormir ! Tout à l'heure on parlait des trois quart d'heure et... Il ne faut pas hésiter à s'arrêter un quart d'heure… »* (Yves, 56 ans, routier international, entretien n° 4).

La constitution du repas se veut relative au travail. Lors d'un trajet, il arrive aussi de rencontrer des spécialités culinaires locales. Pour faire un petit aparté, en 2010, alors que je partais avec un routier de Rennes, j'avais effectué la « coupure des 9h00 » sur une aire de service de l'A. 75. Nous étions dans le département de la Lozère. L'aire de service se situait à quelques dizaines de kilomètres au nord du viaduc de Millau. Le repas servi était un aligot : une purée ajoutée de beurre, de crème fraîche et de la tomme servie avec une andouillette. C'est aussi cette diversité qui fait l'atout du folklore de la route, à travers ses spécialités culinaires et ses traditions.

L'ordre des plats se succède. Mais à la différence des autres restaurants, qui proposent le plus souvent soit une entrée et un plat ou un plat et un dessert, les relais incluent à la fois l'entrée et le dessert dans leur prix. Avant de servir le plat principal, le serveur prend le ticket que m'a donné le *barman,* comme une trace du paiement du menu. Pendant ce temps, les discussions s'enchaînent : les anecdotes du passé, les mésaventures du jour, les travailleurs détachés, les actualités du moment sont des thématiques évoquées régulièrement. C'est un moment privilégié pour le chercheur qui veut connaître les codes du métier. Ce n'est pas un, mais plusieurs chauffeurs qui vous distillent des savoirs, des petites astuces et des combines, autant que des petites histoires vécues. Les anecdotes, les moments de tension ne manquent pas, chaque repas en contient son lot. Par exemple, on apprend ainsi comment il faut se comporter dans telle ou telle situation ou au contraire, ce qui justifie une digression sociale. Un des routiers au cours d'un repas évoqua une anecdote avec une voiture garée dans un angle d'une rue, alors qu'il venait livrer des pièces automobiles à un garage, à cinquante mètres de là. Ce ne fut pas faute d'avoir sonné au voisinage, qu'une solution plus impérative

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

fut envisagée : il utilisa son transpalette pour déplacer la voiture. Les mots exagèrent parfois la situation, qu'ils indiquent symboliquement les contraintes du métier. Paradoxalement, ces petites galères inspirent aux échanges, car tous ont plus ou moins vécu ce genre d'événements. Ce sont autant de marqueurs possibles de l'identité sociale des routiers. En outre, la ville n'est pas tout à fait le milieu adéquat pour un ensemble de 40 T., qu'en milieu rural, le camion doit passer entre une route mal aménagée, trop étroite, ou pour atteindre un point de livraison mal indiqué. Les situations deviennent parfois cocasses. Le camion ne laisse pas indifférent, parfois jusqu'à se retrouver coincé jusqu'au lendemain matin aux abords d'une communale. La route se voit barrée pour l'occasion par le maire ou le policier local. Or, ce même camion était attendu dans le village voisin.

3.22 A chaque repas son âme

A contrario de ce qu'on pourrait penser, le rapport à l'alcool dans les discours des routiers est assez unanime : *« je ne bois pas quand je conduis ».* Le permis à point instauré depuis 1992 puis dédoublé moins directement par la réglementation du transport – non qu'elle règle les comportements, mais qu'elle nécessite une attention cognitive que l'alcool dégrade – et la rationalisation du travail sont assez explicatifs de cette tendance. Les routiers sont peu nombreux à se servir à la « tireuse », disposée en bout de salle, au vu et su de tout le monde. Quand ils se servent, c'est souvent pour la tablée. Celui qui effectuerait nombre d'allers-retours serait suspect. Il concentrerait les regards et attirerait la suspicion des autres. Au-delà des règles précisées ci-dessus, l'autocensure et une surveillance en entre-soi sont deux causes qui expliquent pourquoi l'alcool est de plus en plus banni. On peut noter que de nombreux routiers choisissent des « frites/pâtes/riz » avec un steak ou du poisson. Le repas compte beaucoup dans leur quotidien[311]. Une fois que le dîner est terminé, se succède la toilette. La plupart des relais-restaurants disposent de douches et de lieux pour se laver. On y trouve même des savons spécifiques pour nettoyer les mains grasses, en raison des graisses ou des huiles des poids lourds. L'image du routier mal rasé en marcel jauni par la transpiration de plusieurs jours est assez caricaturale. Ensuite, ils retournent dans leur cabine pour dormir

[311] Néanmoins, une grande majorité des chauffeurs font le choix de rester manger en cabine. Les « primes repas » versées par les transporteurs sont redistribuées dans les dépenses de la famille. L'achat des repas est effectué pendant les courses, entre plats préparés, conserves, gâteaux, etc. D'ailleurs, rien ne garantit au routier de pouvoir s'arrêter auprès d'un relais-restaurant ou une aire de service autoroutière.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

jusqu'au réveil pour continuer la tournée, ou rejoindre leur point de livraison à proximité, dès le lendemain matin…

Et justement, un voyage en camion représente une opportunité immersive pour quiconque souhaite connaître la vie d'un camionneur, plus particulièrement ses contraintes, ses stratégies, ses négociations. J'ai fait durant ma thèse, quatre voyages en poids lourds, sur des rayons différents, qui s'ajoutent aux autres que j'ai effectués avant. J'avais accompagné Jean-Christophe Le Goff[312], âgé de 61 ans, dans une tournée en Bretagne (Côtes d'Armor, Finistère, Morbihan, Côtes d'Armor). Il a fondé son entreprise au début des années 1980. Désormais, ce sont ses deux filles ont hérité de l'entreprise de dix camions, l'une assure l'exploitation de la flotte, l'autre assure la gestion financière et comptable de l'entreprise. Le trajet a commencé à 4h00 et s'est terminé douze heures plus tard, en 2014. J'ai fait un autre voyage, en 2015, avec Patrick, âgé de 32 ans, qui effectuait exceptionnellement des trajets journaliers en Ille-et-Vilaine. Son patron lui a confié des petites tournées provisoirement afin de l'arranger : sa femme, hospitalisée, attendait un heureux événement. Nous sommes partis en début de matinée, et nous sommes revenus vers 16h. Puis j'en ai effectué deux autres, avec Jean Pierre, un entre Rennes et Bellegarde, un village situé entre Orléans et Montargis (2017), dans le cadre d'un relais, et l'autre entre Rennes et Besançon (2015). C'est particulièrement ce dernier trajet que je vais déplier.

4. Récit de voyage, trajet Rennes-Besançon aller-retour

4.1 Préparatifs et organisation

4.11 L'organisation du départ

Dans la continuité des observations menées dans les relais-restaurants, mon but est ici porté par l'observation directe. Il s'agit de comprendre comment se présente l'environnement de travail des routiers, et de quelle façon peut-on l'accorder au regard du stress, ou des tensions professionnelles et les stratégies pour faire face aux difficultés ? Le terrain me conduit à la nécessité de l'itération des précédentes sources de données. J'avais effectué un

[312] Jean-Christophe le Goff est le père de Katia que j'évoque en annexe n°1. Par ailleurs, ce n'est pas son vrai nom, tout comme ceux de ses filles, afin de les rendre anonymes.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

récit de voyage, à bord d'un poids lourd semi-remorque, avec Jean-Pierre. Lors de son service militaire, il pilotait des chars MX 13 et 30 et avait passé ses permis poids lourds, qu'il n'avait pas validé dans le civil. A l'entrée dans le monde du travail, il n'en avait plus l'usage. Il a commencé à conduire en 1999, alors qu'il avait repassé ses permis de conduire en 1987, à la suite d'une vague de licenciement économique de son ancienne entreprise.

Le parcours s'étale en trois parties distinctes. Nous partons du quai du dépôt, une fois les procédures du départ terminées (plein de carburant, feuille de route, la remorque chargée, etc.). Les temporalités de travail commencent déjà avant même la monté dans la cabine, par une gestion du sommeil avant le départ, qui soit en adéquation avec celle du temps de conduite. Le but est de limiter les risques liés à la fatigue. Notre heure de départ était prévue à 17h00. Deux jours avant le départ, j'avais décalé mon heure de réveil. Le jour J, je me suis réveillé vers 12h30. La préparation des affaires pour le voyage requière une bonne organisation. Le tracteur dispose de plusieurs emplacements pour ranger ses affaires personnelles et ses outils de travail (*i.e. :* deux coffres de rangement extérieurs dont un à droite et un à gauche de la cabine, et un sous la couchette, accessible depuis l'intérieur du poste de conduite). Mais ces emplacements ont un espace limité. Cependant, ce problème est moins important que pour les chauffeurs internationaux. D'une part, l'ergonomie de rangement est davantage accentuée, à la fois parce qu'ils emportent plus d'affaires personnelles et parce qu'ils emportent avec eux une grande quantité de réserve alimentaire. D'autre part, les routiers étrangers roulent parfois en binôme, ce qui est beaucoup plus rare dans le pavillon français.

De même que les pilotes procèdent au *check-up* de leur appareil, les routiers procèdent au « tour du camion ». Si nécessaire, ils contrôlent le remplissage de la remorque ; l'ordonnancement des palettes (*cf.* annexe 17), éventuellement en *L.I.F.O.*[313] ou en fonction de leur poids ou de leur hauteur, leur gerbage (*cf.* annexe 18). Outre le fait qu'ils s'assurent aussi que les réservoirs de carburants (tracteur et semi) et l'*AdBlue*[314] soient pleins, et que tous les points mécaniques soient bons, le poids lourd est alors prêt à partir. L'ensemble

[313] *L.I.F.O. : « Last in, first out »,* la dernière marchandise embarquée est la première qui sera vidée.
[314] L'*AdBlue* est de l'urée synthétique liquide, que l'on ajoute dans un réservoir qui lui est réservé, et qui est pulvérisé ensuite dans le pot d'échappement du moteur pour filtrer les polluants qui en sortent, doté du système de réduction catalytique sélective (S.C.R.). *AdBlue* est une marque déposée de l'Association Allemande de l'Industrie Automobile (V.D.A.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

administratif et la sécurité du camion ne demandent pas moins de 35 minutes, dans la mesure où tout est prêt.

Image n° 2 : Plein de carburant et AdBlue

Remarques : sur la route, le « plein retour » ne peut pas toujours s'effectuer « au dépôt », les routiers ont accès à des stations-services réservées aux usages professionnels (en raison d'une tarification spécifique du carburant et de l'*AdBlue*), dont les stations « AS24 » sont parmi les plus répandues.

4.12 Le départ

Jean-Pierre passe un petit coup de pinceau rapide sur le tableau de bord pour enlever la poussière et nous partons, avec sa carte installée dans son chronotachygraphe en mode « conduite », qui succède au mode « travail ». Les 460 chevaux du moteur montrent vite leur puissance de traction pour quitter le dépôt de l'entreprise. La sensation de hauteur se fait sentir, tout comme les moindres aspérités du bitume, on sent vite les remous de la cabine, d'avant en arrière. Les manœuvres du départ du quai, justement, en donnent vite un aperçu qui contraste largement avec celle d'une voiture au démarrage. C'est aussi le deuxième tracteur dans lequel je monte qui est équipé d'une boite de vitesse automatisée. Le passage manuel de

chacune d'entre elles est de moins en moins fréquent – petites et grandes vitesses. Même si nous sommes bien loin des Berliet 6 cylindres que présentait Bruno Lefebvre[315], à travers le témoignage d'un ancien routier, la posture de travail n'a pas vraiment changé. Nous sommes là, à bord d'un FH12 Volvo, de dernière génération. Ce tracteur n'est pas le plus équipé, mais il relève déjà d'un bon confort de conduite, comparativement à la cabine plus personnalisée de M. Le Goff, à bord de son Scania TOPLINE, équipé par Porsche. Nous quittons Noyal-sur-Vilaine, à l'est de Rennes, où est localisée l'entreprise. Nous prenons la direction de Laval, sur la route N. 157. Il est 16h47, la climatisation est allumée à cause de la chaleur, et la circulation sur la 2x2 voies est relativement dense, en raison des retours de vacances d'été, entre la Bretagne et la région parisienne.

Ceci dit, plus on s'éloigne du bassin Rennais, et plus le trafic se fluidifie. On peut d'ailleurs observer assez aisément les différentes luttes entre la multiplicité des véhicules qui empruntent la même route. A 17h16, nous arrivons à la halte péage autoroutière de l'A. 81, à la Gravelle, qui marque la frontière entre la Bretagne et le reste de la France, à 25 km à l'ouest de Laval, en Mayenne. Les poids lourds sont généralement équipés de cartes de péage automatiques accolées sur le pare-brise, ce qui leur permet d'éviter les temps d'attente des autres véhicules. Ils n'ont pas forcément besoin de s'arrêter aux bornes, ce qui participe de la productivité dans le temps de conduite journalier. Le camion repart et s'élance doucement à 90 km/h.

4.13 Le paradoxe de l'autoroute : entre vigilance accrue et monotonie

Au bout de quelques minutes, l'effet de monotonie s'installe. La radio permet de s'échapper un temps de cette ligne droite à perte de vue. D'ailleurs, Jean-Pierre indique son point de vue mitigé entre les trajets "autoroute" et "nationale". Ce propos contraste par rapport à la génération de routiers précédente, dont leur état de santé, en fin de carrière, s'est largement dégradée, tant par les accidents qu'ils ont pu avoir, que causé par l'état de la route, à l'image de celles du nord de la métropole, comme en témoigne un ancien chauffeur interrogé par le Bruno Lefebvre. *« C'est vrai que la Côte d'Or, et tout le Nord, on roulait sur des pavés ! Quand on disait l'enfer du Nord, on y roulait sur l'enfer du nord »*[316] *!* Aujourd'hui, les routes sont toutes bitumées et la qualité du réseau se perçoit davantage à l'intensification du

[315] Bruno LEFEBVRE, « Espaces professionnels et flux tendus », *op. cit.,* p.83.
[316] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

trafic poids lourds à l'image de la R.C.E.A.[317], la N. 4, ou l'A. 1, que de la composition de la chaussée en elle-même. La première est connue pour son trafic international, car elle est transversale d'Est en Ouest de la France, la seconde pour son étroitesse entre Paris et Strasbourg, la troisième pour la densité de son trafic poids lourds, entre Lille et Paris. La perception de la qualité routière s'est donc déplacée au fil du développement du réseau routier et de son usage. Certains dangers persistent à l'image de l'endormissement, les routiers sont tiraillés par l'intensification de leur travail, jusqu'au bout des heures réglementaires. Lors des pauses, l'idéal consiste à trouver un lieu où « prendre un café ».

Chaque minute a son importance. L'estimation entre retard et avance s'effectue tout au long du trajet. Tout élément aux abords d'une route est susceptible de servir de point de repère spatial, à l'image des *way-points*, utilisés par les pilotes d'avion ou les marins. A ceci près que ces derniers sont très subjectifs. En ce sens, la route est une succession de points traversés (*e.g. :* un péage d'autoroute, un carrefour, une ville, etc.) qui servent d'indices spatiaux dans le flux temporel productif. De là, chaque point traversé est attribué par le chauffeur selon un retard ou une avance. Pour cette raison, les routiers ne parlent pas en kilomètres parcourus ou à parcourir, mais en temps de travail. En outre, si on peut les accuser de prendre des risques parfois inconsidérés sur la route, ils ne sont néanmoins pas les seuls. Le nombre de manœuvres dangereuses des autres véhicules sont largement perceptibles depuis la cabine de conduite. Sa hauteur permet de voir en contrebas l'attitude des autres usagers.

Les rabattements sur la voie de droite sont parmi les exemples les plus symboliques, telles des « queues de poisson », pour sortir de l'autoroute, ou doubler, montrer sa puissance, ou l'omission du clignotant. Il y a sur la route comme la reproduction d'une lutte des classes. Luc Boltanski (1975) illustrait déjà cette concurrence entre véhicules sur les routes. Il précise en effet que « les relations sociales entre agents s'établissent surtout sur le mode de la concurrence, chacun des partenaires cherchant à maximiser ses gains en espace ce qui équivaut à augmenter ses profits en temps. […] Bref, tout se passe comme si, les inégalités sociales prenaient, sur la route, la forme spécifique d'inégalités de puissance et de vitesse, les

[317] Il s'agit de la Route Centre Europe Atlantique, qui traverse la France d'Est en Ouest, entre Macon et Bordeaux, essentiellement. Cette route a d'ailleurs fait l'objet d'un rapport *RCEA, Route Centre Europe Atlantique, Le livre noir*, publié par le Conseil général de Saône et Loire, 2009, 38 p. Il fut cosigné par Arnaud Montebourg, président du Conseil général, député de Saône-et-Loire au moment de la publication et par Alice Besseyrias, vice-présidente en charge des Routes, Conseillère générale de Montceau.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

agents qui se sont pourvus des voitures les plus puissantes, les moins usagées et les plus rapides, d'autant plus nombreux qu'on s'élève dans la hiérarchie sociale »[318].

4.2 La route comme *continuum* urbain

4.21 L'aire de service : lieu de conflit social et de mutation commerciale

A 18h20, nous arrivons à la jonction depuis l'A. 81 avec l'A. 11, par des ponts en « saut de mouton » qui assurent la liaison Nantes-Paris. Peu après, d'autres ouvrages de ce type se succèdent avec la proximité du Mans. Jean-Pierre me propose de s'arrêter dans une aire de service proche. Déjà, en observant les différents espaces dédiés, il me fait part d'une première contrariété ; celle des vacanciers qui stationnent sur les emplacements poids lourd. Il y a comme une entrave à son espace réservé, comme si ce parking représentait le prolongement spatial de son camion, à l'image d'une maison et de son jardin[319]. Il me dit, sur un ton énervé *« les gens sont vraiment sans gêne, alors qu'en plus ils ont de la place sur leur parking, il faut qu'ils viennent là » !* Ainsi, au sens d'Erving Goffman (1973), c'est une véritable « offense territoriale ». Au moment où nous sommes arrivés sur le parking, il y avait encore de la place pour d'autres poids lourds. Mais indépendamment de l'espace disponible, celui-ci n'en demeure pas moins codifié et balisé, cette intrusion est vécue comme la pénétration d'un espace de classe dont sa principale fonction est liée au stationnement des poids lourds.

En entrant dans un restaurant-cafétéria, on peut être frappé par le nombre de distributeurs automatiques qui remplacent la traditionnelle serveuse de bar. De cette façon, les exigences des clients sont brisées et les plaintes liées au service n'ont plus lieu d'être. En se servant à la machine, les clients savent d'avance à quoi s'attendre. En conséquence, leur mécontentement et leur satisfaction n'ont plus lieu d'être exprimés. Au-delà du « café », les articles vendus sont aussi étonnants que variés et le peu de personnel présent jongle entre travail précaire, flexibilité et polyvalence. De l'observation qu'on puisse en effectuer, la femme de ménage se transforme rapidement en assistante de caisse, selon l'affût des clients, l'espace de vente est comparable à celle d'une supérette de quartier. De ce fait, il ne s'agit pas

[318] Luc BOLTANSKI, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales,* Vol. 1, n°2, mars 1975. *Le titre et le poste,* 1975, pp. 29-30 (pp. 25-49).
[319] En fait, il est aussi possible que ces véhicules servent aux relais entre chauffeurs d'une même entreprise. Le parking étant quasi vide au moment de notre passage.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

que de se reposer, ou faire le plein de carburant pour l'usager de l'autoroute, que de consommer dans la continuité de la vie quotidienne. S'il n'y a en effet rien d'étonnant à voir des sandwichs, différents type de repas, en self-service ou emballés, ou des cartes routières, on peut être davantage surpris en trouvant du textile, du matériel scolaire. C'est aussi cela la spécificité d'une autoroute : proposer des services de plus en plus larges, pour une clientèle urbaine qui doit trouver les marques de son quotidien facilement. Les frontières entre « magasins » et « cafétérias autoroutières » deviennent floues par rapport à la grande distribution traditionnelle. Cette aire de service n'est pas une exception, elle fait au contraire partie d'une généralité plus globalisée et capitaliste.

4.22 L'espace et le temps face à la réglementation du transport routier de marchandises

C'est un peu plus tard que nous quittons l'A. 11 pour rejoindre une route départementale, en direction d'Orléans. Ce trajet, aux dires de Jean-Pierre, nous rallonge un peu, car un village a interdit le passage des poids lourds que traverse la route habituelle entre Le Mans et Orléans. A partir de ce moment, le trajet devient moins monotone après le passage de la borne de péage. Nous rejoindrons plus tard une portion de l'A. 10, entre l'A. 11 et Orléans. C'est ici, la seule route à double sens que nous emprunterons. A mesure que la route se réduit, les dangers ou les pièges augmentent. Il s'agit de les contourner, telle une course d'obstacle. Si le routier connaît bien son trajet, il saura par où passer et en faisant attention aux lieux pouvant représenter des risques propres aux camions. A cet égard, Jean-Pierre m'en montre d'ailleurs ici et là au fil des communes traversées. Cela pourrait être un panneau caché par les feuillages d'un arbre mal coupé dans une petite rue, une courbe « sournoise », une rue interdite aux poids lourds. Un moment d'inattention et c'est une manœuvre périlleuse qui s'impose en marche arrière. C'est la maîtrise des « espaces d'action », d'une compétence intrinsèque des routiers qui s'expose. Ils détiennent une connaissance cognitive du territoire dans lequel ils se situent. Cette capacité comporte un ordonnancement de passage, avec des points de repère, qui affectent l'efficacité de leur travail. Ils entretiennent par conséquent un rapport rationnellement construit à leur environnement, tant d'un point de vue temporel que spatial.

Les routiers connaissent bien la route, une autre explication peut, en effet, être développée. Elle est liée à la réglementation du temps de travail, mesurée par le chrono

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

tachygraphe. Comme je l'ai présenté antérieurement, ils « jonglent » en permanence entre retard et avance. De plus, il suffit d'un aléa sur la route, un « grain de sable » dans un mécanisme pour que cela devienne rapidement problématique pour les délais de livraison et pour le temps de service. On peut tout à fait déduire que le T.R.M. peut vite se transformer en une course contre la montre. En ce qui nous concerne, ce ne sera pas notre cas, car Jean-Pierre effectue un relais une fois que nous serons arrivés à Besançon. Ses propos sont d'ailleurs assez explicites *« la tournée là est cool, car je ne fais aucun dépôt, et mon collègue arrivera vers 3 ou 4h00, donc on a de la marge ! »* Il n'empêche, point trop de retard, car c'est aussi un de ses collègues qui l'attend à l'arrivée, le signe d'une interdépendance plus accentuée entre eux et les destinataires, que les relais donnent l'illusion d'une moindre importance.

4.23 Quand la route devient "aventure"

Nous rejoignons Orléans, par une route départementale. C'est une longue ligne droite, longeant des champs de maïs et de patates, entre le département de la Sarthe, et le Loiret que nous atteignons. Il est déjà 20h15, et ça fait une demi-heure que nous avons quitté l'A. 11. Régulièrement, nous percevons des symboles historiques ou contemporains sur la route, à l'image des éoliennes ou d'infrastructures aux projets ambitieux. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Loiret bénéficie d'une notoriété à ce niveau. On peut remarquer, d'un côté, au niveau rural, des champs à perte de vue qui n'a d'égal une production agricole intensive. De l'autre, le département est aussi marqué, d'un point de vue technologique, par l'ancienne ligne d'essai de l'aérotrain mise au point par Jean Bertin dans les années 1970, que nous traverserons peu après Orléans et dont la ligne a été coupée au niveau de la nouvelle A. 19. On note aussi, au niveau politique, la présence de bases aériennes dans le département. Le Loiret symbolise un territoire qui souhaite vivre avec son temps et en recherche d'un développement technique et politique à la hauteur de ses ambitions. Bien que l'aérotrain ait avorté sous la présidence de M. Giscard d'Estaing, il a néanmoins contribué à l'émergence du TGV actuel, un autre fleuron de l'Hexagone, mais dont le passage d'une quelconque ligne à grande vitesse feinte aujourd'hui Orléans. Cependant, le Loiret n'échappera pas à la modernisation de son réseau routier, la dernière A. 19 en atteste.

Ainsi, chaque voyage constitue une sortie culturelle, c'est aussi en ce sens qu'elle devient « aventure. » En effet, ce ne sont pas que des paysages que traversent les chauffeurs, c'est aussi l'organisation politique et l'histoire de la France qui file sous leurs yeux. Ils le

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

reconnaissent volontiers : la richesse et la variété sociale sont des points culminants dans la socialisation professionnelle du métier. Suite à cette petite digression, la ville d'Orléans approche, il fait déjà nuit, et nous quittons cette route droite pour enjamber l'A. 10 sur quelques kilomètres, avant de faire de même avec l'A. 19 en direction de Montargis, qui nous reliera ensuite à l'A. 6. Il est presque 21h00, la circulation aux alentours d'Orléans est assez dense et rapide.

4.3 Le travail de nuit : de la lutte interindividuelle à la lutte de soi

4.31 La tranquillité de la nuit : l'évasion au travail

La route de nuit est beaucoup plus calme, à certains moments, on se croirait seuls, car L'A. 19, entre Orléans et l'A. 6, est peu fréquentée. Les risques ne sont, à cet effet, pas oubliés par le conducteur. On peut percevoir aisément le calme au volant, sur fond de musique américaine, dont la voix de George Lang à la radio est bien connue des travailleurs nocturnes. Elle invite à l'évasion et au voyage. De la sorte, tout en voyageant, le routier est convié à penser l'ailleurs. Il est 22h50 et nous embranchons une partie de l'A. 6, en direction de Lyon. D'emblée, l'état général de cette dernière contraste largement avec l'A. 19, plus récente au bitume encore « noir », gérée par le même opérateur autoroutier.

Pour revenir à un aspect que j'ai déjà évoqué, les luttes entre camionneurs sur la route sont fréquentes tout en se déroulant à l'insu des autres véhicules. C'est là que la puissance du moteur et le poids du chargement représentent un vecteur de domination routière. Un camion-remorque d'un opérateur postal privé nous doublait sur du plat et en descente, alors que nous le redoublions en côte. Jean-Pierre me le commente par la faible puissance du moteur de ce type de camion spécialisé dans la messagerie. *« Ce type de chargement est plus volumineux mais c'est plus léger, et donc les moteurs sont moins puissants que ceux des semi-remorques comme le mien ! »*

4.32 Routier : entre lutte sociale et lutte contre soi

A 1h04, nous quittons l'A. 6 pour enjamber l'A. 31, en direction de Dijon, qui effectue à nouveau la jonction quelques kilomètres plus loin, sur l'A. 36, qui nous emmène ensuite directement vers Besançon. *« Il nous reste encore 97 km »,* affirme Jean-Pierre, ce qui représente environ entre 1h10 et 1h15 de travail, à la suite de quoi, Franck effectuera le relais

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

pour la troisième partie de la tournée[320]. La fatigue se fait sentir et ironie du sort, les panneaux lumineux autoroutiers rappellent : *« Lutter contre le sommeil = danger ! »* Car si lutter contre les autres concentre l'attention sur les paramètres de conduite, ce même danger se resserre sur soi, notamment sur sa capacité physique à résister face au défilement régulier de la route. Nous sommes finalement arrivés à 2h13 à Besançon avec cette lourde envie de dormir, pour nous deux. Nous n'attendrons d'ailleurs pas Franck qui effectue le relais par la suite, il récupérera les clés cachées à un endroit bien précis dans le camion. En cas de vol, la réponse de Jean-Pierre est simple *« pour ça, ce n'est pas mon problème, moi j'ai fait ma part du travail ! »* Au total, nous aurions parcouru, 703 km, pendant 8h24 de conduite, avec 187 L. de carburant qui ont été consommés, et une moyenne de 27 L./100 km, selon l'affichage du tableau de bord de l'ordinateur embarqué et du chronotachygraphe.

Le relais du lendemain s'est effectué à l'heure prévue, avec un échange d'information entre les routiers ; Jean-Pierre et Franck, et moi-même. Ces deux collègues s'entendant bien, on pouvait sentir une bonne opportunité d'interroger Franck de façon informelle sur son travail, et sans guide d'entretien au préalable, ni d'enregistreur. Son ton assez direct me donnait déjà des informations intéressantes à creuser ensuite. *« Si tu veux reconnaître un chauffeur passionné, il te parlera automatiquement de son camion, c'est sa fierté. Et tout n'est pas une question de chevaux, mais d'entretien, de propreté ».* L'état général compte, en effet, beaucoup : *« Le camion n'est pas qu'un lieu de travail, c'est aussi un lieu de vie »,* ajoute-t-il. Parallèlement, il fait aussi part de certaines contraintes. Elles sont plus liées à l'organisation du travail, ou à la personnalité de l'encadrement, l'état du matériel, la problématique de la reconnaissance professionnelle, ou à l'ambiance des collègues, que véritablement son travail à proprement parler.

Il me fait part d'une de ses inquiétudes, concernant son nombre d'heures de travail, qui tendent à diminuer. En effet, précise-t-il, *« moins ils nous donnent d'heures, et plus ils nous tiennent »,* en sous entendant par là un risque de précarité du travail. Cela peut paraître pour le moins paradoxal, quand on sait que les routiers effectuent plus de 186 heures par mois. Les codes d'honneur et les valeurs sociales du groupe professionnel des routiers sont des justifications extérieures dans lesquelles l'individu s'identifie, tandis que le plaisir au travail

[320] La première partie s'est effectuée depuis un chargeur situé dans les Côtes d'Armor, jusqu'à Noyal-sur-Vilaine, par un autre conducteur.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

relève d'une individualité agissant néanmoins sous le poids des conventions bureaucratiques et des normes extérieures au groupe social. Toute tentative de reconnaissance devient alors inaccessible, sinon désenchantée. Sous cette forme, le travail désocialise les échanges où le troc domine. La rétribution (le salaire) que reçoit le routier sera la reconnaissance formelle de son travail, en tant qu'avoir. Or, c'est moins sur l'avoir que se fonde le bien-être au travail, que sur le principe de la dette mutuelle. Elle est vectrice du rapport social entre acteurs dans le rapport maussien du don : donner, rendre, recevoir. Cette condition assure la cohésion du groupe, dans laquelle s'intègre la reconnaissance sociale. Elle passe par la nécessaire recréation des relations de même nature, au sein du réseau de l'acteur, en tant qu'être, et du prestige social reçu pour le don de soi. Ce constat est d'ailleurs assez proche de celui de Marc Loriol : « le fait que le plaisir au travail doive être recherché de plus en plus dans l'épanouissement personnel plutôt qu'à travers une justification extérieure (engagement religieux, social...) rend alors la question de la perception des conditions de travail et de la reconnaissance par autrui particulièrement cruciale »[321]. Dans le secteur du travail ouvrier, on observe une tendance quantitative à la baisse du quota horaire hebdomadaire – y compris dans le T.R.M. – car liée aux progrès techniques, aux mouvements syndicaux, ou interventions de l'État, selon Michel de Coster (1998)[322].

4.33 Le retour : les aléas routiers, face aux amplitudes de travail

Au cours de cet échange avec Jean-Pierre et Franck, nous avons pris du retard pour effectuer ce relais. Nous sommes partis à 17h00. Ce retard fut amplifié par un grave accident sur l'A. 36 entre Besançon et Dôle, qui a occasionné un bouchon de six kilomètres dans notre sens de circulation. Dans le but d'éviter de perdre du temps, Jean-Pierre souhaitait sortir de l'autoroute pour prendre une route parallèle, telle que le montrait sa carte routière, et que la radio autoroutière (107.7 FM) indiquait. Malheureusement, cette route alternative était interdite aux poids lourds ! Nous avons alors rebroussé chemin pour revenir au point de départ, à 15 km plus loin, à Besançon même ! La seconde tentative consistait finalement à attendre patiemment sur une aire de repos, le temps que le flux de trafic reprenne son court normal.

---

[321] Marc LORIOL, *Le temps de la fatigue, la gestion sociale du mal-être au travail*, *op. cit.,* p. 122.
[322] Michel de COSTER et *al, Traité de sociologie du travail,* Bruxelles : Éd. De Boeck, 1998, pp 139-156 (475 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

C’est ce que nous avons fait, non sans certaines difficultés. A la sortie de l’aire de repos, Jean-Pierre a dû faire preuve d’une extrême dextérité pour sortir. Le jeu de circulation était très étroit entre les emplacements des poids lourds stationnés en épi. Dans ce contexte, il me dit : *« ça, ça a été fait par des mecs qui sont cloîtrés dans leurs bureaux »,* en parlant des ingénieurs des ponts et chaussés. Il lui a fallu, en effet, un coup de main d’un autre routier, qui a dû rabattre ses rétroviseurs côté conducteur. Il faisait signe depuis sa cabine, avec sa main, lui-même en stationnement de mon côté, à droite, pour me dire si la remorque touchait ou non son camion. Pendant ce temps-là, Jean-Pierre manœuvrait de son côté pour éviter les semis de devant. Au total, nous avons perdu trente minutes, que nous avons partiellement récupérées avec quinze minutes de pause. La vision tragique de ce dernier semblait relativement abstraite au profit du temps. Ce n'est qu'une fois arrivés sur les lieux de l’accident qu’on prend la mesure de la gravité : l’état des glissières de sécurité latérales extérieures laissait imaginer l’ampleur du choc qu’a subi le véhicule en question, depuis évacué.

Le restant du trajet s’est effectué sans encombre, et nous avons embranché l’A. 6 aux alentours de 18h40, dans le sens inverse qu’à l’aller. Notre retard s’est d’ailleurs dilué, passant à 25 minutes. C'est effectivement, l'avantage des grands trajets. A 20h55, nous embranchons l’A. 19, vers Orléans, et nous mangeons sur une aire de service (Loiret), avec cette fois-ci, un temps de travail pour le chauffeur plus restreint. L’impact du retard avait davantage de conséquences sur le temps de conduite que pour la livraison elle-même. Sitôt arrivés sur cette aire, le chronotachygraphe sonne une deuxième fois l’alarme des 4h30 de conduite. Le petit décalage de six minutes s’étaye par le fait que nous nous sommes arrêtés entre Dôle et Besançon. Jean-Pierre a effectué son arrêt à l’aire du Loiret à 21h36 pour manger. Puis nous sommes repartis à 22h22. Et là aussi, par précaution, Jean-Pierre a pris une minute supplémentaire de sûreté, pour avoir au minimum 45 minutes et non 44 et quelques secondes, à cause du système non-sécable de la pause[323]. En fait, comme il s’est déjà arrêté 15 minutes, il pouvait prendre uniquement 30 minutes. Déjà, j’ai pu voir le calcul des heures qu’effectuent quotidiennement les routiers pour leurs pauses et leurs fins de journée quotidiennes. A 0h18, nous avons rejoint l’A. 11, à 70 km à l’est du Mans, puis l’A. 81 à 1h09. Nous avons traversé le dernier péage de La Gravelle à 2h11, puis nous sommes arrivés

[323] Par le fait que nous nous étions arrêtés sur une aire de repos pendant 15 minutes, suite à un accident de la circulation, au niveau du Règlement CE 561/2006, le conducteur pouvait tout à fait s’arrêter 30 minutes au lieu de 45.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l’enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

à Noyal-sur-Vilaine à 2h42, avec 729 km parcourus ! Le flux tendu ne se mesure pas qu'à l'aune des rendez-vous ou l'heure de départ, mais aussi en temps de conduite. Il restait à Jean-Pierre moins de dix minutes de volant autorisé. Un aléa autoroutier a été suffisant pour réduire la marge de temps de conduite autorisé. Cela fait partie de l'aventure *« ce sont les risques du métier »,* ajoute-t-il.

Avant de clore ce chapitre, c'est sur cette note que je terminerai ce récit de voyage, les routiers sont imbriqués dans trois types de lutte, chacune alimentant quotidiennement leur *stress* professionnel et les tensions au travail. Leur vigilance au volant n'est pas uniquement vis-à-vis des autres utilisateurs de la route – les autres poids lourds ou véhicules légers – c'est aussi envers eux-mêmes. Certes, ils doivent s'occuper des tensions exogènes autour d'eux, en même temps, leur capacité à gérer leur propre fatigue est mise à l'épreuve face à l'endormissement.

Les journées de travail diffèrent du jour au lendemain et les routiers n'ont pas toujours connaissance de leurs prochaines tournées. C'est en ce sens que m'a affirmé un routier d'une autre entreprise de transport, lors d'une grève, en 2010, *« qu'un bon chauffeur doit savoir dormir n'importe où, n'importe quand. »* Si la peur de perdre son emploi n'est pas à l'ordre du jour, celle par contre, du risque de sa paupérisation est bien présente. Le T.R.M. est le lieu de toutes les luttes. Elles sont souvent implicites, non perçues de l'extérieur. Ce voyage me donne aussi un autre aperçu plus méthodologique ; il ne prend que davantage de valeur au croisement des autres observations et des entretiens dont il est l'illustration. Par ailleurs, le système social des routiers est très hétérogène à la mesure que le métier s'est fragmenté. L'analyse typologique que je propose ne me permet pas de penser le contraire. Plus que jamais, ils sont confrontés aux rapports de pouvoir et de tension dont les règles endogènes et exogènes sont au centre des négociations.

Chapitre 7. Les trois types de résistances au stress : l'enjeu du pouvoir social des routiers

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Chapitre 7. Les trois types de résistances au stress : l'enjeu du pouvoir social des routiers

> « Les recherches et les études scientifiques des conditions de travail des chauffeurs routiers confirment que la fatigue et le stress des conducteurs sont liés à l'irrégularité des cycles de travail, au travail de nuit, à l'importance des heures de travail et pas seulement à l'importance des heures consacrées à la conduite proprement dite. Tous ces phénomènes ont des effets négatifs non seulement en matière de sécurité routière, mais également en matière de sécurité du travail en dehors de la conduite, pour les opérations de chargement-déchargement notamment. » Source : *Aspects sociaux du transport routier, Conférence européenne des ministres des transports* (C.E.M.T.), 1999, p. 7.

La méthodologie analytique

Ma méthode n'a pas pour objet de figer un modèle idéal-typique qui se limite aux formes de rationalités définies. Pour moi, il se décompose en fonction de l'histoire des acteurs, la technicité, l'engagement dans leur travail et selon la nature de l'entreprise, en fonction de sa taille, sa spécialité et les différents types de reconnaissance sociale qu'elle attribue (ou non). Mon axe de recherche se fonde à partir d'*interviews*, des récits de vie, que j'avais croisés les avec des travaux déjà publiés en sociologie et quelques observations en entreprises (une familiale de dix routiers, une seconde de cinquante, ainsi qu'une visite d'un site logistique d'un transporteur frigorifique). Par ailleurs, j'ai tiré les traits à leur maximum sur certains points tandis que j'en ai atténué d'autres.

De même que leur image pourrait paraître stéréotypée, dans la réalité, le style de *management* est très complexe. Dans les structures familiales, ou encore les E.T.I., des normes bureaucratiques et un arbitraire limités sont aussi une réalité. L'exigence du respect des règles des temps de travail est la norme pour l'ensemble des acteurs liés au transport et à son organisation. Dans chaque typologie, les règles du temps de travail sont donc intériorisées. Il existe aussi dans les multinationales une complicité sociale qu'on peut tout à fait comparer à une entreprise familiale, dont les exploitants et le patron connaissent leurs chauffeurs. Le stress d'un routier n'est donc en rien relatif à la taille de son entreprise. Ce qui est présenté ici ne se verra jamais totalement dans la réalité, ni au niveau des organisations. J'ai prêté un focal particulier par rapport aux réglementations et à l'organisation du travail dans la logistique. Dans mon protocole, l'analyse des discours s'oriente dans un premier temps à l'identification des thématiques principales et dans un second sur les nuances qu'elles établissent. Ensuite, j'ai créé des sous-thèmes, selon qu'ils se correspondent ou qu'ils s'opposent, tout en les croisant avec la fiche signalétique de chaque acteur interrogé.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Une règle et une procédure n'impliquent pas de contrepartie ou d'échange différé. Elles impliquent une soumission non négociée. Le salaire constitue la principale forme de rétribution. Si, bien entendu la rémunération n'exclue en aucun cas toute autre forme d'échange, l'organisation, en revanche en conditionne son existence. Le bien-être au travail se perçoit à la mesure des dettes mutuelles et les espace d'action qui maintiennent les rapports sociaux. Face aux règles ou aux procédures, l'acteur n'a de liberté d'action que grâce à son agilité à élaborer des zones d'incertitude face aux prescriptions. Le stress est à la fois lié aux modalités d'échange en même temps que par les conditions de rétribution des espaces d'action dans un choix éthique qui échappe à l'individu.

Or, il y a donc trois manières de se confronter au stress. La première s'appuie selon une stratégie d'attaque frontale dans la typologie *réflexive*. Le discours s'appréhende selon une lutte politique du travail. La seconde coïncide avec une position de défense tactique : les échanges vont susciter autre chose que s'appuyer sur une règle formelle dans l'échange social au sein de la typologie *progressiste*. Elle vise à négocier le travail en mobilisant le droit, tout en visant à instaurer avec autrui un rite de don et de contre-don. A l'inverse, la troisième correspond davantage à une position de retrait, légitimée par la nécessité de reconfiguration professionnelle dont émerge la typologie *synchronisée et technique,* dont le remodelage social des entreprises développe une pédagogie à même de convaincre les routiers d'y adhérer.

1. La rationalité *réflexive :* la voix de la résistance au prolétariat du routier

1.1 Un autocontrôle prescrit et négocié

1.11 L'art d'articuler le travail formel et informel : l'aboutissement d'une autocontrainte

La question de la réflexivité est le fruit d'une identification sociale au passé du métier et à son caractère créateur de relations sociales, d'endettements mutuels (rapport de don et de contre don, [Mauss, 1924]), et où les espaces d'action étaient à la liberté du routier. Le discours du sacrifice de soi est très important, mais demeure ignoré de la bureaucratie, reposant davantage sur des règles standardisées, que sur l'affect et le sens donné par l'acteur au travail. Paradoxalement, cette typologie se fonde davantage en complémentarité dans la gestion du flux logistique qu'à son opposition. Les contraintes réglementaires (organisation exogène) sont ici en première ligne : elles portent la condition de la pression ressentie au travail. Le discours de ce type de routier se comprend davantage selon qu'ils sont la plupart du temps dans de petites entreprises qui effectuent encore du transport en zone longue ou en international. Ils sont confrontés à la compétition logisticienne des majors du secteur, qui tout à la fois dominent et segmentent le fret. Cette typologie est en cohérence avec les buts et les objectifs de l'organisation endogène, mais elle plus « critique » envers la réglementation des temps de travail et de la scission du modèle de concurrence imposée depuis le contrat de progrès (c'est-à-dire l'organisation exogène). De ce fait, ces deux aspects représentent une source de stress largement alimentée par la similitude du type de travail qu'effectuent les chauffeurs détachés ou encore par une diminution sensible de leurs revenus, avec une limitation horaire réglementaire qui a commencé véritablement en 1995. Plus généralement, la prolétarisation du métier de routier est assez mal acceptée. Pour la plupart d'entre eux, ces routiers se percevaient comme la pièce angulaire de l'entreprise. Ils sont toujours emprunts d'une stratégie de négociation et de sociabilité qui réinstaure une reconnaissance sociale avec l'organisation endogène et ses partenaires économiques :

> *« On arrive, quand même, à garder une politesse, présenter la société et donner le numéro de référence, mais ils ne vont pas plus loin. Alors que ceux, sans considérer de faire partie de la vieille garde, moi quand je me présente, j'essaie toujours d'avoir quelque chose à dire ou trouver un truc humoristique de manière... Le gars (N.D.L.R. : le réceptionniste) je ne le connais pas. Si aujourd'hui sa journée s'est bien passée, et si j'y vais en étant poli et en ayant un peu d'humour, si sa journée s'est mal*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

passée, je vais moins le subir, parce que du coup, sur ces quelques secondes là, il ne va pas se retrouver face à un gars qui est dans le style lui donnant un ordre et tout ça, et il va peut-être me favoriser la mise à quai, ou m'aider si j'ai une palette à déplacer avant de mettre sa marchandise ou un truc comme ça. » (Philippe, 44 ans, routier international, entretien n° 34).

La dette sociale se comprend dans la collaboration avec l'entreprise. Elle hérite du don de soi caractéristique de l'histoire du transport routier de marchandises. La recherche de la reconnaissance sociale s'entend au degré des prises de risques et à l'engagement du routier au travail et dans leur agilité à mobiliser des zones d'incertitude, essentiellement sur l'aspect commercial de leur travail. Cette typologie est essentiellement constituée de routiers de *carrière,* issue de la tranche d'âge 40-65 ans. Cela étant, certains de la tranche d'âge précédente ou des routiers *reconvertis* cherchent à mimer les codes de cette typologie, qui constitue un groupe de référence (Merton, 1957). Lorsque ces routiers étaient plus jeunes, ils ont pu connaître jusque dans les années 1990 ces conditions de travail par l'intermédiaire de leur père ou d'un oncle. C'est une caractéristique qui vaut son expression par tout un système de culture et de savoir-faire informels. Ceux-ci ont fait autorité dans la communauté « routiers ». Pour autant, à l'image de leur aptitude négociatrice, les routiers *réflexifs* savent aussi s'accorder au travail prescrit. Bien qu'ils ne soient pas les plus « protocolaires » comparativement à la logique *synchronisée et technique* que l'on verra ultérieurement, la hiérarchie tient un rôle particulier qu'ils savent mobiliser en fonction de leurs besoins, ou selon les procédures. En somme, ils font l'objet d'une autocontrainte aboutie, tout en mobilisant leurs connaissances avec tel ou tel type de client, la ritualité des temps d'attente qu'il peut imposer. Ils savent faire de cet atout une capacité négociatrice par la suite :

« Tout dépend du contexte encore une fois, si je me doutais d'avance que ça allait être long parce que voilà... bon ben on le sait, mais si dans ma tête, il n'y a pas de raisons que ce soit long, ben au bout d'un moment, je vais aller avertir mon patron, je vais lui envoyer un message, "Oui, je suis toujours là, ils ne m'ont pas attaqué !" Bon ! Voilà, on prend quelques petites dispositions, soit pour changer le programme, soit pour mettre la pression au client ou à l'affréteur. Mais bon, c'est à chaque fois un truc supplémentaire. » (Philippe, 44 ans, routier international, entretien n° 34).

De toutes les typologies que j'ai analysées, la polyactivité, (*i.e. :* boucher une fuite d'huile, changer une durite ou un pneu, graisser l'attelage de la remorque, etc.) constituait des espaces d'action et de savoir-faire, soit autant d'éléments négociables chez un transporteur. La plupart de ces aptitudes sont rendues désormais inutiles. La débrouille qui les caractérise les rend aussi très indépendants : ils sont les dépositaires d'un savoir, une cognition de la

situation qu'ils ont acquise tout au long de leur carrière. Pourtant, cette façon de penser n'est pas étrangère à la logique du flux tendu et de la logistique. Comme le précisent Hervé Mathe et Daniel Tixier (2005), « en matière de réaction aux retards et de phénomènes d'attente, les attitudes peuvent différer. Pour déterminer une stratégie de service, il importe de bien connaître le client ainsi que ses besoins en matière de livraison, de délais d'intervention en cas de panne ou de temps de réaction à une réclamation, par exemple »[324]. Mais, la multitude de situations qu'ils ont croisées leur permet de se socialiser rapidement à la contingence de ces contraintes. En tant que négociateurs dotés d'une communication qui hérite de leur ancienne configuration professionnelle, ils tiennent justement à valoriser envers autrui des savoir-faire qui faisaient abstraction de la division du travail actuelle chez les routiers. Ils représentent un atout stratégique dont l'entreprise peut avoir besoin dans sa qualité de service. Par ailleurs, leur vécu, leurs anecdotes peuvent leur valoir l'admiration des plus jeunes ou des routiers *reconvertis.* Auprès du chercheur ou du journaliste, leur aura sociale est liée à leur capacité rhétorique. Pour certains d'entre eux, ils seraient des *leaders* charismatiques, au sens wébérien du terme. Mais, en prêtant la focale dans les détails, ils peuvent représenter quelques éléments de fragilité sociale qui n'apparaissent pas au premier regard.

1.12 Des colosses aux pieds d'argile

La solitude tient une place essentielle, comme l'un des *leitmotive* de leur travail, qui s'est aussi structuré par l'identification paternelle. Certains d'entre eux, dès leur enfance montaient déjà en camion pour accompagner leur père. Ils ont acquis les codes du transport bien avant de passer les permis de conduire ou d'être formés. Tout ce qu'ils ont appris de façon informelle les prédestinait déjà à une sociabilité que les exploitants compteront très vite sur eux en homme de confiance. D'ailleurs, ils sont prêts à s'engager pour se consacrer à leur travail face à l'incertitude que représente l'idée d'ouvrir de nouvelles lignes. La nouveauté ne leur fait pas peur. Au contraire, c'est même l'opportunité de gagner en prestige social qui articule implicitement tous leurs savoir-faire face à l'indéterminé. C'est donc en soi un acte valorisant et une forme de reconnaissance sociale. Ils sont pour leur employeur ce que sont les éclaireurs pour les militaires ; ils reconnaissent le terrain. Par exemple, ils accepteront plus facilement des missions dont l'amplitude risque de frôler, voire dépasser les limites du temps

[324] Hervé MATHE et Daniel TIXIER, *La logistique, op. cit.,* pp. 54-55.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de conduite ou du temps de service. En revanche, ce sont aussi eux qui apprécient le moins de se justifier.

Cette typologie relève d'une autre particularité : le discours est extrêmement descriptif et « pédagogique » sur les différents aspects du métier, comme s'il s'agissait de former un nouveau routier et d'en démontrer sa complexité. C'est une façon de rendre ce qu'on leur a donné à leur début. Par contre, le niveau de discours est très dépersonnalisé, qui se recoupe avec leur capacité rhétorique soulevée précédemment. De la sorte, ils expliquent mieux que quiconque comment fonctionne la réglementation et l'organisation du travail avec leurs clients, leur chef, etc. S'entretenir avec ce type de routier, c'est attendre le bon moment pour leur dire certains éléments qui leur sont familiers. C'est un point sur lequel peut s'appuyer le chercheur pour approfondir et instaurer un sentiment de confiance, de complicité qui va permettre davantage d'entrer dans des jargons, ou les considérations techniques. Ces chauffeurs sont souvent formés sur le tas. Apprendre le métier passait par le rituel du binôme – aussi appelée la « conduite en double » – pour acquérir les codes avec un « Ancien »[325]. Quelque part, leur pair plus qu'un maître, était symboliquement un père qui leur transmettait ce qu'ils savent aujourd'hui.

Mais, ils sont plus à l'aise à l'oral et ont une aptitude argumentaire très développée et souvent marquée par la mauvaise perception dont ils font l'objet dans l'imaginaire populaire, autant que par la nécessité commerciale que leur conférait leur employeur. Ils sont volontaires face aux scientifiques et aux chercheurs ou aux journalistes à même de parler d'eux sans ethnocentrisme, ni caricature, ni misérabilisme. Au-delà de leur communication, au dévouement professionnel et à leur assurance dont ils font l'objet, ils ne demeurent pas moins marqués, à l'origine, d'une certaine incertitude professionnelle. Ils sont, en effet, peu sûrs d'eux-mêmes. Pourtant, ils sont les héritiers des Anciens, marqués par leur rusticité et par l'usure du travail. De façon générale, leur investissement pour leur entreprise représente un moyen de lutter contre le stress afin de contrer cette peur de perdre leur travail ou leur prestige social, dans le sens où ce doute qui les anime les pousse à donner le maximum d'eux-mêmes :

[325] *N.B. :* Les Anciens représentent une légitimité charismatique pour les autres routiers, souvent « hommes de confiance » du patron, ils ont acquis tous les savoir-faire et code de leur métier, qu'ils transmettaient aux plus jeunes. Hommes d'expérience, ils sont aussi âgés. Aujourd'hui, les routiers à rationalité réflexive pourraient les remplacer, mais l'apprentissage se déroule désormais en centre de formation ou en lycée professionnel.

« Ben c'était le temps, de ne pas arriver comme les "Anciens" à être au top comme eux. Quand on est jeune, au départ, non pas qu'on veuille se faire remarquer, mais… parce que les « Anciens » sont ingrats avec vous. J'ai connu ça au départ, les doubles équipages, j'en ai fait pendant dix ans, c'est assez spécial… C'est très dur et l'"Ancien" me disait "tu ne sais pas écrire, tu te débrouilles, tu ne me réveilles pas". » (Pascal, 52 ans, entretien n° 6).

« On va dire en début de carrière oui, j'étais comme tout le monde, j'étais comme un jeune fou qui avait peur de perdre son poste et qui n'acceptait pas mal de conditions qu'on va dire "hors norme", aussi bien des véhicules dits "débridés", que l'apprentissage du trafic du disque, ou l'aimant sur la boite de vitesse, oui ! » (Olivier, 39 ans, entretien n° 37).

Ce type de chauffeur aurait tendance à dire aux chercheurs *« tu devrais monter avec moi à bord. »* Car, c'est un moyen pour eux d'illustrer leurs connaissances tacites et de démontrer la pertinence de leur argumentaire. C'est une démarche intéressante pour eux, qui a pour limite de ne fonctionner qu'à la condition que le scientifique applique une posture compréhensive. Certains d'ailleurs, particulièrement dans cette typologie, m'ont fait cette remarque, que je n'ai pas tardé à préciser, par rapport à l'accompagnement des trajets. Ça fait partie du jeu de la communication et de la construction de cette complicité lors des entretiens. Très fréquemment, je leur ai affirmé : « c'est une expérience que j'ai déjà effectuée à plusieurs reprises ». Car, c'est pour eux un moyen de faire valoir leurs *ethos* face aux scientifiques, comme ils l'ont fait à mon égard. Implicitement, avec une assurance apparente, on sent parfois la redondance de leurs doutes de jeunesse ressurgir. Bien souvent, ils sont certains de leurs savoirs que leur environnement professionnel remet en question. Leurs référents deviennent en conséquence plus friables, plus éphémères. Cet investissement est remis en cause à travers la transformation et la redéfinition du métier, désormais inscrit dans une logique plus procédurière et juridique. L'incertitude que j'avais évoquée précédemment, c'est-à-dire leur peur d'échouer et celle de perdre leur prestige social s'expliquent aussi par le reformatage identitaire professionnelle dont ils font l'objet. Cette transformation constitue un facteur de stress pour eux. Car, comme l'a déjà analysé Ali Aït Abdelmalek, « on s'accorde à penser, comme beaucoup, sur le fait que ces identifications ne sont pas passives ni déterminées mécaniquement, mais actives et marquées par des incertitudes »[326]. Les

[326] Ali AÏT ABDELMALEK, *Territoire et profession. Essai sociologique sur les formes de constructions identitaires modernes,* Cortyl-Wodon (Belgique) : Éd. E.M.E. et s.p.r.l. (Coll. « Sociologie »), 2005, p. 175 (261 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

transformations professionnelles, lorsqu'elles sont subies, se caractérisent notamment du passage de « chauffeur » à « conducteur » (Fouquet, 1999).

1.13 De chauffeur routier à conducteur poids lourd : un espace de travail rétréci ?

Cet aspect aurait pu être développé postérieurement dans la typologie *synchronisée et technique,* inclue dans une « organisation encastrée ». Dans les faits, le métier est beaucoup plus émietté dans les moyennes entreprises et les multinationales que celles de type familiale, auxquelles tendent à appartenir ce type de routiers. En des termes sociologiques, l'identité sociale de la typologie *réflexive* est largement marquée par des valeurs de solidarité mécanique (Durkheim, 1893), de « débrouillardise », de lutte politique qui se croisent avec la rhétorique d'aventure, de recherche d'exotisme et de nouveautés, d'expériences sociales avec d'autres cultures.

Ils étaient à la fois des mécaniciens de fortune, des conducteurs de camion, des commerciaux et des affréteurs, autant que leur propre exploitant. Le transport de marchandises était un ensemble d'espaces d'action, avec ses combines qu'il fallait assumer, indépendamment qu'elles soient légales ou pas. Les exigences de leur métier les enrôlait dans cette posture. Au côté du patron, c'était sur eux qu'ils comptaient pour l'affrètement retour. « La mise en œuvre des qualités de débrouille, d'adaptabilité et de résistance, qui fondait la fierté du métier supposait entre lui [le chauffeur routier] et son supérieur une connivence pour travailler en dehors des règles sociales de sécurité »[327], précise en parallèle Hélène Desfontaines (2005). On pouvait distinguer deux types d'infractions parmi les plus communes : la *fraude au disque* de la Réglementation n° 3820/85 et le trafic du chronotachygraphe relatif à la Réglementation n° 3821/85 ; surnommée la fraude à l'aimant. En effet, ces deux infractions étaient courantes. Les routiers se sont structurés à l'idéal de l'indépendance tandis que les règles se resserrent sur les transporteurs. De surcroît, plus l'espace se réduit et plus la pression sur les chauffeurs s'affirme, moins les tolérances aux erreurs seront grandes. « Les conducteurs poids lourds sont des professionnels de la route », aurai-je maintes fois entendu, avec la poussé des exigences croissantes des destinataires et chargeurs. Cette phrase est révélatrice de tout l'état des prescriptions dont ils font l'objet. Elle

[327] Hélène DESFONTAINES, « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises », *DARES, La Documentation française (Coll. « Travail et emploi »),* Octobre-décembre 2005, p. 31 (pp. 29-41).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

est assez exclusive dans le monde ouvrier, dès lors où les responsabilités auxquelles elles renvoient font davantage référence au monde de l'aérien ou du ferroviaire, dont les routiers ne tirent aucun avantage en prestige social. En dépit des performances du T.R.M. comparées aux autres modes (ferroviaire et fluvial), il est devenu au cours du XXe et du XXIe siècle le référent majeur dans l'affrètement. Les exigences deviennent de plus en plus exiguës à mesure qu'il s'optimise. Ils sont pris dans ce mouvement de la performance dont ils ne peuvent échapper :

> *Alors, moins maintenant, justement parce que les contrôles et les amendes sont plus onéreuses. Mais il m'est arrivé à la grande époque des chronos tachygraphes à disques et non pas à cartes numériques que nous avons actuellement, de faire le déplacement "au risque de ma vie", oui ! Moi pendant un moment, j'ai eu, au retour à la maison, une semaine de travail sur laquelle par la force des choses, j'avais dû faire un trafic de disques. Parce qu'en fait, dans la réalité, sur une semaine de travail, j'avais dû cumuler 12h00 de sommeil en tout et pour tout ! Tout le temps j'avais roulé, quand je suis rentré à la maison, je me suis écroulé, et je n'ai même pas su reprendre le véhicule le lundi […] le mardi je l'ai malgré tout repris, tout en étant encore fatigué ! »* (Olivier, routier international, 39 ans, entretien n° 37).

Et pourtant, c'est là qu'un autre paradoxe émerge, car si ces routiers sont davantage en connivence avec leurs employeurs, c'est aussi, d'une certaine manière, face à ce rétrécissement de leur métier que s'engage leur regard. Les transformations du transport amènent à une dimension politique de leur métier à la fois de plus en plus réglementé, d'une part, mais aussi où les contraintes de circulation deviennent en même temps plus fortes, d'autre part.

1.2 La dimension politique comme symbole du désenchantement social

1.21 La fraude : la nostalgie du symbole de liberté à l'aune du productivisme post-taylorien

Nous l'avons vu, ces routiers disposent d'un savoir ancestral et informel appris lors de leur jeunesse professionnelle. Par cette cause, ils sont aussi très critiques vis-à-vis de l'évolution de leur métier. Par opposition à la typologie *progressiste,* qui insiste davantage envers une amélioration des conditions générales de travail – souvent matérielles – la typologie *réflexive* se pense, à l'inverse, beaucoup moins optimiste. Le terme « belle époque » souligne symboliquement les traits fondateurs de leur métier. La période où ont commencé à travailler ces routiers fut marquée économiquement par une tendance au libéralisme, qui a eu

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

comme conséquence des dérégulations dans les rapports de concurrence dans le T.R.M. et les vouaient à un travail infernal entre transporteurs (Biencourt, 1996 ; Hamelin, 1999 ; Carré, 2000 ; Hilal, 2006).

Les fraudes étaient même la règle dans le transport. Elles étaient constitutives d'un savoir qui leur était propre, entre l'aimant, la « vraie-fausse » feuille de congé, le disque avec un autre nom, etc. Elles constituaient, fondamentalement, des « espaces de liberté » au sens crozérien du terme. La complicité pour frauder était partout, de la part du patron, des collègues, des confrères et les manipulations étaient rudimentaires. Le prix à payer pouvait aller pour les chauffeurs bien au-delà d'une amende : un accident causé par la fatigue, l'épuisement pouvaient leur coûter la vie et celle des autres usagers. Socialement, c'était même un moyen d'insertion professionnelle, pour se faire accepter dans le groupe, ce qu'Olivier montre, dans l'extrait précédent, qu'Hélène Desfontaines (2005) avait aussi perçu : « Assumer son travail sur de longues journées de travail révélait et procédait d'un véritable savoir de métier »[328]. Effectivement, à cet aspect s'ajoute l'idée de « vocation » dont la connotation religieuse y implique un don de soi, de former une unité à son travail à l'image des prescriptions évagriennes envers les moines. Les traits valorisés oscillent entre la concentration en conduite, la résistance au sommeil, la connaissance mécanique, etc. *« Les routiers aujourd'hui ne savent plus rien faire »* ou *« il faut frapper à la porte de la cabine pour les réveiller »* clament parfois les plus âgés. Ce n'est pas réellement au niveau de leurs compétences opérationnelles apprises en formation sur lesquelles ils sont jugés, qu'à la débrouille et du travail informel qui a fondé pendant longtemps le métier. C'est une lutte générationnelle de deux cultures de métier qui s'affrontent.

Le *dumping* social demeure d'actualité. Pourtant, les anciennes figures de la concurrence étaient plus éprouvante physiquement. Elles faisaient l'objet d'une meilleure acceptabilité chez les routiers, car héritant de la combativité des éléments et d'une élite politique hostile dont ils devaient faire face. Si le métier reste toujours épuisant, la concurrence s'est renforcée. Elle est dominée par le management et échappe totalement aux chauffeurs, tandis qu'ils pouvaient la contourner en ayant une maîtrise sur la marchandise et par leur capacité à rouler le plus longtemps possible. Inversement, le cabotage et les

[328] Hélène DESFONTAINES, « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises », *op. cit.,* p. 31.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

transporteurs à bas coûts représentent une source de stress plus importante et qui alimentent les discours au quotidien, quand parfois transparaît un sentiment de colère :

> *– « J'ai 51 ans, et d'ici cinq ou six ans, il n'y aura plus aucun transporteur français ! Il y a de plus en plus d'étrangers, ils nous prennent tout ! Dans dix ans je suis en retraite, je ne sais même pas ce qu'on fera ! C'est une question d'argent, c'est tout ! […] Il y a les entreprises françaises qui disparaissent tous les jours, il y a de plus en plus d'étrangers, c'est l'Europe, l'État ne fait rien ! Moi, c'est ce que je vois sur la route ! A faire du national, dans 4 ou 5 ans on ne pourra même pas manger le soir : tous les routiers ferment les uns après les autres ! […] Avant je faisais de l'Allemagne jusqu'à Hambourg, maintenant ça ne se fait plus, on laisse ça aux étrangers. Il y a des grosses entreprises qui ont des codes postaux à l'étranger, ils enrôlent des salariés, qui viennent chez nous. »* (Mathieu, 51 ans, routier de zone longue, entretien n° 14).

> *– « Nous, on est les premiers touchés, parce qu'on a des transports qu'on ne fait plus parce que ce sont des gens des pays de l'Est qui le font, pour moins cher, et puis ben ils ont du matériel comme nous qui est aux normes maintenant. Ils ne vont pas plus vite, mais, par exemple, nous on charge le vendredi pour livrer le lundi, on calcule parce qu'on passe le week-end chez nous. Eux, ils roulent tout le week-end, pour moins cher et puis... Mais le pire pour moi, ce sont les entreprises françaises qui emploient ces gens-là ! Ah ben oui, là c'est au détriment de... Ils licencient des chauffeurs français, pour embaucher ces gens-là et puis, prendre des marchés pour beaucoup moins cher ! »* (Gérard, 61 ans, routier de zone longue, entretien n° 5).

1.22 Les réglementations du transport : une légitimité en jeu

Le croisement avec le flux tendu et les réglementations du transport a quelque peu changé leurs conditions de travail. Les effets sociaux se comprennent de la même manière que lors du passage des trente-neuf aux trente-cinq heures travaillées par semaine. Selon Philippe Askenazy (2000) la réduction du temps de travail a été l'opportunité de changements et de réorganisations plus fréquents. Il l'affirme à cet effet que « la réorganisation des entreprises américaines semble être traduite par une sensible dégradation des conditions de travail. La rotation de postes ou le changement fréquent de modèles et de *process* sont peu compatibles avec la mise au point et apprentissage des règles de sécurité, élimination des temps morts accentue la fatigue physique et psychologique Les nouvelles pratiques auraient entraîné une hausse environ 30 % du taux d'accidents et de maladies du travail dans les industries américaines réorganisées à la fois tertiaires et manufacturières (Askenazy 1999]) »[329]. Cet effet fut surtout ressenti par les petits transporteurs, car ils avaient davantage de difficultés à

[329] Philippe ASKENAZY, « Réduction du temps de travail. Organisation et conditions de travail ». *Revue économique,* volume 51, n°3, 2000, p. 549 (pp. 547-556).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

maintenir leur rayonnement économique, sans risquer des dépassements des heures, quand dans leurs consœurs de grande taille, développaient une logistique axée sur l'optimisation du de la marchandise.

Ce constat est aussi lié au partage social des usages de la route, lors des week-ends ou aux périodes des départs en vacances où le réseau routier est plus encombré. Les poids lourds représentent un danger dans l'imaginaire collectif des risques routiers. Dans le même temps, la société est de moins en moins en mesure de tolérer les accidents impliquant des camions, au fur et à mesure que se médiatise l'accidentologie routière, comme l'avait souligné Marc Loriol (2000) : « Ce changement de perception des routiers à l'égard de la fatigue au travail est donc lié à une manifestation particulière du processus de civilisation : la plus grande intolérance à l'égard du danger représenté par les poids lourds sur les routes. Avec la montée du trafic routier (automobiles et camions), les interdépendances entre les conditions de travail des chauffeurs routiers […] et la sécurité routière sont de plus en plus visibles et se traduisent par des préoccupations publiques de plus en plus fortes »[330].

De par sa nature polarisante et universaliste, les règles du temps de travail conjuguées au flux tendu sont l'objet de tension et de stress, tandis qu'elles augurent pour reste de la population un moyen d'assurer la sécurité des routes par rapport à la question du transport poids lourd. Cependant, les prescriptions des pauses et du temps de conduite amènent un effet de compression du temps de travail, dont le résultat va en sens inverse à celui qui est initialement espéré :

> *« Et ben, c'est l'éternel problème, cette réglementation à la con qui fait qu'on est toujours en train de stresser, de calculer, il y a cette histoire de coupure qui... et gnin gnin gnin. […] Maintenant non ! On ne roule pas en fonction de ce qu'on a de sommeil, puisqu'on est fatigué, on roule en fonction de ce qu'il nous reste pour qu'on soit dans l'amplitude et dans la légalité et tout ! Mais on oublie simplement pourquoi ont été faites ces lois, c'est soi-disant pour la sécurité, et en fait elles n'en font pas, c'est le vrai problème ! C'est à dire qu'en clair, avant, je partais, admettons, il fallait un truc à livrer à 7h le matin, je partais à 10h le soir, je dormais 4h en route, et j'étais là à 7h le matin. Maintenant pour faire le même boulot, je vais partir à 2h le matin, je vais être très fatigué, je ne vais pas dormir, et je vais être complètement crevé, mais je serai en règle ! Par contre je vais rouler 4h00 de suite en dormant à moitié ! Et ça, ce n'est pas grave, l'essentiel c'est que je sois en règle ! C'est bien là le vrai problème ! »* (Gérard, 61 ans, routier de zone longue, entretien n° 5).

[330] Marc LORIOL, *Le temps de la fatigue, la gestion sociale du mal-être au travail, op. cit.,* p. 224.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

La réglementation du temps de travail du transport prescrit le sommeil de la même manière que l'on prescrit une productivité dans une unité de production, pour le bien des routiers. Face à cet idéal organisationnel et réglementaire, des résistances à ce changement émergent : elles se comprennent dans le sens où cette coercition n'a aucune cohérence dans leur quotidien de travail. Cette résistance fait largement écho à Howard Becker (1963), selon laquelle « un individu peut estimer en effet qu'il est jugé selon des normes qu'il n'a pas contribué à élaborer et qu'il n'accepte pas, mais qui lui sont imposées de force par des "étrangers" »[331].

Ces mêmes routiers ont conscience de l'importance d'une règle qui s'impose au secteur, et qui mieux qu'eux connaissent cette réalité qui les concerne au quotidien ? Ce constat n'est pas propre aux routiers, particulièrement dans le cadre des changements en entreprise. Philippe Bernoux (2010) développe, *a contrario* de tout *a priori* que « le comportement d'appropriation, renforçant l'identité du groupe, paraît s'opposer à tout changement alors qu'il en est une condition. L'identité ne s'oppose pas au changement, elle en est un des pôles »[332]. Il se forme une lutte de pouvoir entre les routiers et la politique réglementaire du transport, pour laquelle ils n'ont pas vraiment de représentants de poids pour exprimer et négocier leurs contraintes. La réglementation laisse entrevoir un nouveau risque routier que la démarche fondatrice ne semble pas prendre en compte au profit d'un tout productif :

> *Non, non non, la réglementation n'est pas du tout adaptée d'un point de vue physiologique, pour faire court, dès lors où on commence notre journée, on doit être présent au travail pendant 15h. Voilà ! Vous commencez votre journée à 7h00 le matin, vous pouvez la finir à 22h00. Et le jour où vous travaillez sur une amplitude de 15h00, c'est évidemment le jour où vous vous reposez le moins. »* (Philippe, 44 ans, Routier international, entretien n° 34).

Or, la fragilité du groupe professionnel des routiers se laisse entrevoir au sein de ses propres divisions sociales et idéologiques. Ce sentiment était déjà palpable dans les années 90, qu'évoque brièvement Frédéric Ocqueteau (1998) qui tend à confirmer, dans le même temps, une partie de mes deux premières typologies ; *réflexive* et *progressiste*. Il argumente qu'« un clivage voit le jour chez les chauffeurs, entre les tenants de l'ancienne méthode pour qui "ne

---

[331] Howard S. BECKER, *Outsiders. Études de sociologie de la déviance. Traduit de l'américain par J.-P. BRIAND et J.-M. CHAPOULIE,* Paris : Éd. Métailié, pp. 39-40 (247 p.).
[332] Philippe BERNOUX, *Sociologie du changement dans les entreprises et les organisations. Nouvelle édition,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Points »), 2010, p. 66 (368 p.).

pas compter son temps" était la rançon de la liberté, et les autres qui mobilisent les nouvelles ressources disponibles en droit du travail, quitte à entrer dans un cycle de défiance et de conflit avec leurs patrons »[333]. Ce décalage s'exprime particulièrement dans le rapport aux temporalités réglementaires de travail, mais aussi de façon spatiale dans son sens géographique localisé, dont les abords des villes sont souvent les plus redoutés des routiers.

En de telles circonstances, ils adoptent une stratégie « par défaut » pour rester dans les règles. C'est une image saisissante dont j'avais aussi fait l'expérience en venant du sud de la France (Salon de Provence), par l'A. 6, en 2011, pour rejoindre la Normandie (Le Havre et Caen), à la différence que le chauffeur s'est arrêté juste après Paris, sur une aire de service de l'A. 13. Son temps de travail le permettait et la route était fluide, en milieu d'après-midi. Le discours qu'il a tenu à ce moment fait un écho avec Philippe :

> *« Qu'est-ce qui est compliqué aujourd'hui à gérer ? Euh... En fait ça a changé, ça fait plus flipper aujourd'hui, de devoir tourner en rond pour trouver un client. Ce n'est pas de tourner en rond, c'est de perdre du temps ! Et puis, j'étais moins stressé, alors qu'entre-temps, j'ai pris 25 ans d'expérience. A l'époque par exemple, ça ne me serait jamais venu à l'idée, si je devais aller livrer par exemple au nord de Paris, moi je suis du Sud, ça ne me serait jamais venu à l'idée, d'aller dormir au sud de Paris. J'aurai passé Paris le soir sans qu'il y ait de trafic, quitte à rouler 12 heures par exemple ! Arriver sur place et dormir sur place ! Aujourd'hui, vu que vous ne pouvez plus, ben vous êtes obligés de vous arrêter où que vous soyez, en vous disant que le lendemain, vous allez commencer votre journée par vous coller 2h00 de bouchon ! A chaque fois tu stresses, je dirai même, tu es à la limite d'être dégoûté de ton boulot. »* (Philippe, 44 ans, routier international, entretien n° 34).

L'urbanisme fait ressortir une confrontation culturelle qui s'oppose à la tradition du T.R.M., plus rurale. Ces entreprises s'y sont historiquement localisées, tandis que l'activité logistique se situe davantage aux abords des villes ou en zone périurbaine, c'est toute une symbolique productive d'un dépôt logistique. Il recèle en lui une organisation toute aussi parcellisée avec ses quartiers, ses fonctions, la circulation des flux d'individus et de marchandises ; un émiettement taylorien où chaque acteur est spécialisé (*i.e. :* manutentionnaires, caristes, chef de quai, responsable logistique, etc.). A l'inverse, un dépôt d'un transporteur de dimension familiale est beaucoup moins émietté, mais pas moins organisé. L'activité est plus ponctuelle, moins continue et les rôles se mélangent davantage.

[333] Frédéric OCQUETEAU, « La gestion des risques dans le transport routier de marchandises », *Déviance et société* - Vol. 22 - N°3, 1998, p. 333 (pp. 319-338).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Les routiers, l'exploitant, le comptable ou le patron, peuvent mettre la « main à l'œuvre » pour décharger/charger, placer la marchandise dans le dépôt, en vue de son départ ou de son stockage. De même, une petite entreprise est plus encline aux « petits rituels », en fin de semaine, à « trinquer » un verre de champagne entre deux palettes dans le dépôt un vendredi soir. C'est une façon implicite de maintenir les liens et s'encourager mutuellement dans l'effort à donner, autant qu'à remercier pour ceux concédés ou se faire pardonner des mésaventures liées aux urgences et aux aléas de la semaine.

L'enjeu fondamental demeure la Réglementation CE n° 561/2006, dans une vision productiviste plus que sécuritaire, lorsqu'elle est justement croisée avec les enjeux spatiaux et territoriaux. Les aléas font partie des impondérables du transport de marchandises. La typologie *progressiste* insiste davantage sur ces aspects et dont sont issus des stresseurs secondaires (*i.e. :* le sentiment d'insécurité, d'isolement social, d'hygiène corporelle et alimentaire). Dans la majorité des cas, les poids lourds sont suivis par géolocalisation, qu'ils doivent parcourir le maximum de distance que permet la Réglementation CE n° 561/2006. En conséquence, ils perdent la possibilité de choisir leur lieu d'arrêt. C'est une sorte d'aliénation de soi, tant au sens social et psychique, qu'au sens corporel. La limite du travail provient aussi des discours scientifiques et médicaux, parfois ethnocentriques sur la santé et le sommeil, dont les médecins visent le bien-être au travail sans qu'il ne corresponde à une quelconque perception des contraintes des chauffeurs. Pour ces routiers, rouler un peu plus longtemps aurait davantage de cohérence dès lors où ils trouvent un endroit plus confortable pour dormir, éventuellement pour manger, prendre un café, ou prendre une douche dans un relais-restaurant ou une station autoroutière. Contraints de se soumettre aux règles, ils mettent l'accent sur la criminalisation de leur métier. Philippe me l'affirme explicitement : *« On doit être un des rares métiers où vous tournez la clef le matin, et où vous risquez d'aller en prison avant la fin de la journée ».*

Ils perçoivent le stress dans la façon dont les rapports sociaux se dégradent, en vertu de quoi, ils ne se parlent plus : *« c'est chacun pour soi »*. Les méthodes managériales ont amplement remises en cause les relations de don et de contre-don qu'avaient développé dès l'origine les routiers entre eux, remplacé aujourd'hui par un système fordien de sous-traitance en cascade. Si la compétitivité reposait avant le contrat de progrès sur des amplitudes de

conduite, elles reposent aujourd'hui sur la réactivité, dont les discours des routiers sont parfois triviaux :

> *« On n'a pas besoin d'en parler ça se voit tout de suite ! On court, on ne marche pas, on court ! Le problème est là ! Ah oui, on le ressent dans la communication ! "Tu bois un café" ? Par exemple "Euh non je n'ai pas le temps il faut que je sois..." Voilà ! Plus de communication, plus de temps, ça se ressent ! »* (Yves, 56 ans, routier de zone longue, entretien n° 4).

C'est en ce sens que l'accélération du travail par la prescription du temps prend ici son sens. Effectivement, ces sources sont alimentées par la pression et la concentration du temps de service et par des distances plus courtes. Par ailleurs, les interdépendances sont de plus en plus fortes entre routiers et affréteurs, en raison de la segmentation du transport par les groupages et dégroupages successifs, sinon plus encore par les *cross-docking*. Outre le fait de rendre plus efficace le triage de la marchandise, ce système nécessite la coordination du fret de plusieurs poids lourds en même temps, à l'arrivée et au départ. Un seul poids lourd en retard remet en question le reste de la chaîne logistique. Autant dire que la tension est forte dans ces conditions pour les routiers. Dès lors, une fois que le camion est parti de son dépôt, chaque minute compte. La rhétorique de la course est très présente dans le T.R.M. Elle se retrouve ici à point nommé face à un passé plus souple, où un retard avait moins d'enjeu. La qualité des routes tout comme celle du matériel roulant ont augmenté et sont désormais asservis à la production. La typologie *réflexive* se caractérise aussi par le stress perçu à l'aune du manque de temps. Ce stress est aussi amplifié par les conditions préfectorales ou locales de circulation routière à travers certains territoires, les déviations sont autant de temps de conduite en plus.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Image n° 3 : « Tableau de bord, Cabine de conduite, Volvo FH12 »

Remarques : les données du tachygraphe sont affichées, en plus de la consommation, la vitesse, et autres données de conduite. Sur l'écran, en haut à gauche, le routier s'est mis en pause depuis trois minutes (symbolisé par un lit), après 4h16 de conduite (symbolisé par le volant). Crédit photo : Raphaël Pirc

1.23 Une configuration politique de la route

Ces routiers sont familiers des longues distances, parfois à travers l'ensemble du continent européen et ils le sont aussi à leurs particularités territoriales, traditionnelles et culturelles qui font les attraits de leur métier :

> *« Après, il y a toujours des petites différences entre les réglementations de différents pays, après ben voilà, il faut savoir quoi ! Il faut se renseigner un petit peu avant, et puis euh, à l'heure actuelle pour les poids lourds, maintenant le plus compliqué c'est que chaque pays met en place son système de péage, donc ça veut dire qu'il faut prendre un boîtier, dans le pays où on va rarement, on prend le boîtier en frontière, et on le rend, donc voilà, c'est un système qui est un peu compliqué, on va dire. Le boulot en lui-même, mis à part la différence de réglementation non... Ce qui est plus compliqué c'est plus qu'en tant que Français, on est tellement peu nombreux, qu'on a vite fait le tour, voilà ! On rencontre beaucoup moins de collègues sur la route. »* (Philippe, 44 ans, routier international, entretien n° 34).

Sans aller jusqu'aux trajets internationaux, on constate aussi l'aspect juridique et territorial en France, dans une démarche d'organisation politique dans le cadre du partage territorial et social de la route. Les interdictions de circulation des poids lourds sont régulières sur le territoire hexagonal. Prenons l'exemple d'une commune transversale d'une route

nationale, et qui souhaite interdire le passage des camions. Les habitants sont exacerbés par la pollution de l'air, la dangerosité ressentie et la dégradation de la rue à force des transits poids lourds. Monsieur le maire est aussi lassé de la situation. Elle dure depuis des décennies, et il voit s'accumuler sur son bureau les plaintes de ses habitants. Désormais, les camions ne sont pas les bienvenus dans la commune.

Encadré n° 59 : Article du journal L'éclaireur – La dépêche :
Bruit et insécurité, les habitants de la Route Neuve n'en peuvent plus et se sentent abandonnés

Les habitants de la Route Neuve située à Ferrières-en-Bray sont au bout du rouleau. Les nuisances dues à l'important trafic routier dans leur rue leur rendent la vie insupportable. Une trentaine de familles dont les logements se situent Route Neuve à Ferrières-en-Bray n'en peuvent plus. Cet axe, un des plus importants en termes de trafic routier entre Ferrières et Gournay est devenu un véritable capharnaüm. Et pour cause, environ 900 poids lourds y passent quotidiennement, sans compter les véhicules légers, les tracteurs et les convois exceptionnels... Sébastien Aliome.

Source : actu.fr/normandie, L'éclaireur – La dépêche, le 04/09/2017.

En dépit de ce problème, cette route représente le chemin le plus court entre les territoires A et B. La commune estime qu'il n'est pas de son ressort de proposer une voie de contournement dont elle n'a pas les moyens de financer, mais que cette mission revient au Département, au Conseil général, sinon même à la Région. Il existe en France un nombre de situations analogues à celle-ci. Parfois, des solutions ont été trouvées (*e.g. :* aménagement d'une route de contournement, un itinéraire préalablement défini au sein de la commune). Dans d'autres cas, des solutions plus ou moins impératives ont été élaborées envers les poids lourds, par des déviations plus larges ou par l'obligation de passer par l'autoroute voisine. Par ailleurs, la petite commune dont il est question ne retire aucun bénéfice économique de ce transit. Paradoxalement, les routiers *réflexifs* mettent aussi le prisme sur l'aménagement du territoire au-delà de la frontière du village, leur discours peut rejoindre celui des maires. C'est en cohérence vis-à-vis des critiques énumérées envers les réglementations du transport :

> *« Et il y a pleins d'endroits comme ça, où je refuse de me taper 50 km de détours, et 50 km de trop, et de perdre mon temps sur des routes qui ne sont pas forcément mieux adaptées, d'ailleurs ! Qu'à par une bonne raison valable, par exemple une géographie particulière, parce qu'il y a un village très étroit, etc. On effectue une déviation qui soit plus adaptée, je veux bien la prendre mais si c'est pour me retrouver sur des routes pas meilleures, ben non, on reprend le problème, et puis il y a des tas d'endroits comme ça, où on te parle de pollution, de temps perdu, etc., euh, vous avez des rocades, où vous enchaînez des ronds-points tous les 500 m, à chaque fois un freinage, une ré-accélération. »* (Philippe, 44 ans, Routier international, entretien n° 34).

Le problème des aménagements ne concerne pas uniquement les trajets, mais aussi à leur issue, que les poids lourds ne peuvent plus investir. Se garer avec n'est pas de première évidence. Outre la manœuvrabilité du véhicule, c'est surtout son gabarit dont il est question et aux interdictions de stationner. Ce type de souci représente une véritable source de stress pour les routiers. Parfois, à midi ou le soir, à l'observation, les bornes d'arrêt d'urgence sont souvent investies par les poids lourds aux abords des routes. L'incompréhension est d'autant plus forte qu'il y a à deux ou trois kilomètres plus loin un parking de covoiturage, ou mieux, un relais restaurant. A cela, trois motifs peuvent le justifier. Le premier est lié au temps que le routier y arrive et qu'il manœuvre, il risque de dépasser son temps de conduite. La seconde, probablement qu'il ne connaît pas les lieux. La troisième est liée justement à la disparition d'une zone supprimée auparavant utilisée par ces poids lourds. Dans tous les cas, ils sont contraints d'aller jusqu'à la distance maximale que lui permet la réglementation. A bien d'autres égards, la réglementation n'a pas que des désavantages. Tout au contraire, elle assure une protection sociale non négligeable qui assure aux routiers une zone d'incertitude qu'il s'agit de savoir mobiliser, à l'image de la rationalité *progressiste.*

Image n° 4 : « En journée de travail »

Lieu : Autoroute A 84, entre Rennes et Caen, Dépt. de la Manche, Crédit photo : Raphaël Pirc.

Image n° 5 : « En fin de journée »

Remarques : une aire d'un restaurant routier, les poids lourds sont alignés les uns à côté des autres, garés systématiquement dans le sens du départ (R.D. 2060, proche de Bellegarde, Dépt. du Loiret). Crédit photo : Raphaël Pirc.

2. La rationalité *progressiste :* l'idéal de la règle

2.1. Une polarité inversée

J'ai voulu montrer que la typologie *réflexive* était davantage inquiète d'une cohérence des règles du transport, celles-ci sont souvent difficiles à suivre dans une totalité productive et aux interdépendances accentuées. Dans la théorie des organisations, il existe selon Michel Crozier deux perspectives stratégiques managériales dans la façon d'imposer des règles. « Pour y parvenir, il dispose de deux séries de moyens de pression, la rationalisation ou plutôt le pouvoir d'édicter des règles générales, d'une part et le pouvoir de faire des exceptions et d'ignorer la réglementation d'autre part »[334]. Dans la typologie *progressiste,* le sens des réglementations est moins évident. Elles constituent à la fois une avancée sociale – dont il n'est pas question de les enfreindre –, ils sont aussi « critiques » vis-à-vis de ces mêmes règles, où apparaissent parfois les contradictions des chargeurs et des destinataires. Si la traçabilité avait un avantage, ça serait celle de pouvoir la mobiliser ultérieurement. Selon Anne-France Kogan (2013) « il s'avère que les traces laissées sont des preuves mobilisées en

[334] Michel Crozier, *Le phénomène bureaucratique, op. cit.,* 1963, p. 220 (413 p.).

cas de désaccord et servent autant aux salariés qu'aux employeurs »[335]. La règle institue un degré d'égalité qui limite en son principe tout risque d'arbitraire ; tout le monde y est soumis de la même manière, d'où son caractère régulateur. Or, dans bien des sitations, le travail ne se limite ni aux prescriptions, ni aux règles du temps de travail, mais au jugement du routier face à une situation donnée, pour laquelle il est amené à « donner le meilleur de lui-même », pour reprendre Isabelle Astier (2007).

Le stress des acteurs s'articule donc autour de vecteurs contradictoires où l'engagement social est pourtant central. Cela m'amène aux panels de choix qui s'exposent et surtout aux fins plus qu'aux moyens permis, entre le partage des informations détenues par chacun et de la diversité des intérêts selon la stratification des sociale des membres et des statuts professionnels. Aucune situation n'est définie par avance. Selon Isabelle Astier, « Face à une situation imprévue, ils [les médiateurs] doivent à chaque fois, dans chaque circonstance, savoir jusqu'où ne pas dépasser une limite. Un seuil invisible sauf par eux-mêmes »[336]. En d'autres termes, à chacun de savoir faire face aux ambiguïtés du moment. C'est en quoi l'auteure ajoute « qu'évaluer des compétences individuelles et stabiliser les bonnes pratiques d'un métier paraissent deux objectifs difficilement conciliables »[337]. La problématique est identique dans le transport routier de marchandises, tant la contingence des situations est variable. Dans ces conditions, on comprend bien pourquoi il est plus difficile de se reposer sur des règles très générales pour justifier son action, que l'arbitraire d'un quelconque autrui (un chef, un collègue, un client) remettrait aisément en cause.

Et c'est cela que les routiers *progressistes* évoquent : les occasions sont nombreuse où il n'est pas possible de s'appuyer sur des règles. Dans ce contexte, l'hypothèse qui se dégage le plus souvent tient que les *managers* se situent davantage dans la seconde situation présentée précédemment par M. Crozier. En effet, il s'agit de prendre quelques libertés avec les règles afin de rendre compatible leur travail selon leurs intérêts, ceux de l'entreprise ou d'un ou plusieurs clients. D'un autre côté, le vécu de ces routiers fut marqué par l'histoire d'une concurrence symbolisée par le dépassement des heures légales du travail, par le nombre de

[335] Anne-France KOGAN, « TIC, tac, tic, tac… Du temps traqué au travail contrôlé : le cas du transport routier de marchandises», *tic&société,* Vol. 10, N° 1, 1er semestre 2016, p. 08 (13 p.).
[336] Isabelle ASTIER, *Les nouvelles règles du social,* Paris : PUF (Coll. « Le lien social »), 2007, pp. 99-100 (200 p.).
[337] *Ibid.,* p. 100.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

fraudes liées aux dépassements horaires de conduite et de travail. Autrement dit, la façon de penser ici l'organisation endogène et exogène entre celle de la réglementation et celle de l'organisation est inversée comparativement à la typologie précédente. Cela en quoi, même s'ils peuvent s'en plaindre, ils peuvent être perçus plutôt comme « procéduriers », en s'attachant aux règles exogènes, que « protocolaires », c'est-à-dire attachés à la nécessité de productivité de l'entreprise, selon ses prescriptions. Ils s'estiment « poussés à bout » que la règle est un moyen légal de faire valoir leurs droits :

> *« La R.S.E. en elle-même, c'est une avancée : on est obligé de faire nos nuits et 4h30 de volant, c'est déjà pas mal. Mais c'est toujours pareil, des fois on a des coups de barre au bout d'une heure de route, il va falloir le gérer parce qu'on a un rendez-vous. D'autres fois, on pourrait rouler sept ou huit heures d'affilée sans problème, mais là on est obligé de stopper. Ce qu'on fait beaucoup, c'est qu'on prend 15 minutes le matin, on prend un café, puis une demi-heure le midi, puis on repart. Voilà c'est bon, ouais, ce n'est pas trop compliqué ! »* (William, 52 ans, routier de zone longue, entretien n° 12).

Comparativement à la typologie précédente, les origines sociales sont plus diverses ; cette typologie est à la fois composée de routiers de *carrière,* de *convertis* et de *reconvertis,* dans lesquels toutes les tranches d'âges sont représentées. L'origine sociale et professionnelle est donc plus diversifiée et moins marquée par l'histoire du métier. A l'image des autres métiers ouvriers, les temporalités se sont structurées et leur normalisation dès la fin des années 1990 a constitué une satisfaction en soi, dans la lignée des luttes syndicales. Les grèves de la seconde moitié de cette décennie en furent révélatrices, à l'image des revendications pour l'application du contrat de progrès. Pour certains, c'est cela même qui peut motiver cette reconversion professionnelle, entre un idéal de liberté et de structuration légale du métier. Au niveau de la question du genre, on pourrait penser qu'une réglementation permettrait une féminisation du métier, à l'image de ce que pouvait émettre Anne-Catherine Rodrigues[338] (2010). Aujourd'hui, cette hypothèse, tout en étant possible, demeure incertaine, telle que j'avais pu l'évoquer en m'appuyant sur des documents statistiques (*cf.* chapitre 2). Malgré le système actuel, le nombre de femmes routières n'augmente pas. Toutefois, loin des clichés souvent admis, la féminisation s'élucide moins par la facilité de conduite ou du confort que peuvent offrir les cabines de conduite, que par la régulation du secteur

[338] Anne-Catherine RODRIGUES, *Des Femmes conductrices de poids-lourds, parcours de vie et rapport au métier d'une part croissante de la main-d'œuvre dans un métier en mutation,* thèse soutenue en septembre 2010, Inrets, 288 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

organisationnel dans ses dimensions à la fois endogènes et exogènes. Les temporalités sont désormais plus prévisibles, et la réglementation du temps de travail a un rôle régulateur. C'est aussi l'image paternaliste qui s'effrite au profit d'une organisation moins arbitraire.

Les axes ergonomiques et réglementaires sont justement les fondamentaux de la base argumentaire de ces routiers qui représentent les mobiles d'une meilleure condition de travail. Alors qu'ils sont plus critiques vis-à-vis de l'organisation endogène, aucun d'eux ne m'ont fait écho que cette amélioration pouvait représenter aussi une instrumentalisation de la « force de travail » :

> *« Les conditions de travail sont meilleures. Déjà les camions sont mieux, il y a du confort ! Avant j'ai commencé sur des camions avec des sièges même pas à air, ni à ressort, mais des sièges fixes, il n'y avait pas de chauffage, il n'y avait pas non plus le Webasto*[339] *et tout ça, les couchettes étaient petites, que maintenant non, non, on a du bon matériel. »* (Gérard, 61 ans, routier international, entretien n° 5).

Justement, ce progrès technique est aussi ressenti dans la typologie *réflexive* avec un regard plus critique : cette modernisation est à relier aux objectifs plus importants d'une clientèle plus nombreuse et exigeante. Les discours ci-dessous d'Olivier ou de Bernard le montrent assez bien :

> *– « Et alors que maintenant, nos véhicules sont plus faciles à conduire que des véhicules moyenne gamme personnels et que les remorques sont faciles à débâcher ou facile à ouvrir, on nous réduit le temps de travail, alors qu'il est de moins en moins fatigant. Et c'est ça qui est le plus bizarre pour ceux qui ont connu la « belle époque ». On aurait dû nous limiter dès lors où on avait des camions avec des freins minimalistes, des couchettes sur lesquelles on n'arrivait pas à dormir, une fatigue de bras et des douleurs musculaires énormes. »* (Olivier, routier international, 39 ans, entretien n° 37).

> *– « Et c'est vrai qu'il y a eu des progrès de fait, même sur le matériel. Le matériel routier a changé énormément. En 1975, et au moment où je repars en 1990 il y a eu une progression énorme au point de vue confort, au point de vue sécurité poids lourd, par rapport à ce qu'on avait avant ! Après, il s'est trouvé aussi au point de vue du travail, une pression plus importante qu'en 1975 ! On nous demandait plus, alors qu'en 1975, tu n'étais pas à l'heure, ce n'était pas grave ! Sur la même semaine, bon le matériel était plus sophistiqué aussi ! On avait plus de puissance sur les tracteurs,*

[339] *Webasto* est un fabricant de systèmes de climatisation et de chauffage pour les cabines poids lourds, caravanes et *camping-cars,* qui peuvent s'alimenter par le biais du réservoir à gasoil. Les progrès de ce système, tendent aujourd'hui à utiliser la batterie du véhicule, en lui laissant une charge de sécurité pour redémarrer ou en ayant sa propre source d'alimentation.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

mais le flux de demandes était plus important. Et puis maintenant, je me rends compte qu'aujourd'hui, c'est encore pire ! Déjà, il faut respecter la législation, et qu'on nous demande des heures impératives chez le client ». (Bernard, 65 ans, routier retraité, entretien n° 39).

2.2 Une entreprise entre l'étau de ses salariés et de ses contraintes commerciales : la question du chevauchement des temporalités

2.21 Les tenants du stress professionnel : la mobilité interentreprises comme symptôme

Le caractère identitaire dont peut faire l'objet cette typologie est moins accentué que dans la précédente. Elle trouve son fondement dans une logique de l'« emploi » que celle du « métier », symbolisée par le passé de « forçat de la route » et par la multitude d'activités que ce dernier pouvait recouper[340].

Les petites et moyennes entreprises du T.R.M. disposent moins de marges de manœuvre par rapport à leurs consœurs de plus grande taille, en matière de voyages ou selon aussi sa spécialité. Le transport frigorifique, par exemple, est réputé parmi le moins désiré par les routiers. L'effet est davantage décuplé quand il s'agit de transport en « pendu » ou en bétaillère, où la conduite doit être plus précautionneuse dans les courbes, à prendre plus lentement. L'effet de balancement des carcasses de viande augmente le centre de gravité de la remorque. L'épuisement n'est pas uniquement lié à l'irrégularité de la conduite dans le cycle jour/nuit ou dans le temps de service. Il est aussi lors des chargements et déchargements où les routiers sont souvent sollicités. De plus, le contrôle de la température admet une vigilance supplémentaire par rapport à l'état du réservoir du réfrigérateur, à ses manipulations, voire ses « pièges » ou ses pannes, qu'une ouïe experte d'un conducteur entendra rapidement. Ce point est d'autant plus important que la température des produits frais peut varier. Par exemple, des bananes et le chocolat sont transportés à 13 °C, les meules de fromage de 4 à 8 °C, la viande à 1 °C. Ils sont, à eux seuls, autant de contrainte comparativement à un autre routier qui fait de l'industriel ou de l'alimentaire non périssable.

[340] Bien que nous utilisions toujours le terme « métier », il est davantage utilisé par commodité rédactionnelle qu'en référence à son aspect conceptuel et sociologique d'un côté, quand de l'autre, il perdure cette idée de complétude du travail de la part de certains routiers, notamment de type *réflexif*.

Bien que l'aspect technique s'est globalement amélioré, les moteurs des caisses à température dirigée de ces semis ont peu évolué. Toutes ces contraintes représentent un risque de *turn-over* régulier de ce type de spécialité, vers une autre, où l'activité du transporteur est probablement plus variée. La situation est rendue parfois compliquée par la pénurie de routiers dans ces entreprises, qui produit une boucle récursive des tensions. Si ce n'est pas exclusif au transport frigorifique, l'effet en est néanmoins multiplié. En démissionnant de l'entreprise, les conducteurs n'échangent pas leurs réflexes et leurs savoirs, que les nouveaux arrivants doivent vite se socialiser à ces difficultés techniques. Ils sont amenés à être plus flexibles que dans d'autres spécialités du transport. A plus long terme, c'est une lassitude des routiers d'être contraints de rouler régulièrement pendant le samedi, le dimanche ou les jours fériés, quand la plupart des autres rentrent le vendredi soir ou le samedi matin :

> *« Dans notre entreprise, il y en a pas mal qui s'en vont. Au bout d'un moment il y en a ras le bol. Il y en a qui sont là, ils y sont depuis presque 15 ans, ils en ont marre de rentrer le samedi. En ce moment c'est le samedi après-midi, au bout d'un moment t'en as ras le bol. Tu as une vie derrière aussi. Quand on finit le samedi après-midi et que le lundi matin il faut repartir, bah t'as plus de vie, t'as plus de week-end. »* (Mika, 40 ans, routier de zone longue, entretien n° 25).

Les routiers de type *progressiste* sont ceux qui acceptent moins les changements de dernière minute, ou des organisations qui laissent certains problèmes perdurer. En ce sens, le stress est donc très structuré par les moyens à disposition et la reconnaissance sociale. Le système productif est défini aujourd'hui autour de temporalités et une modalité de rémunération déterminées, que toute négociation devient alors impossible. En conséquence, il y a un temps de travail, et un autre pour soi dans un tout organisé. A de multiples occasions, j'ai entendu certains me dire *« les jeunes ne veulent plus rouler le week-end. »* En fait, cela est beaucoup plus diffus entre les catégories d'âges.

En outre, les informations dont les routiers ont à disposition ne se diffusent pas toujours. Par exemple, un chauffeur A, habitué à faire une tournée Y, pour une fois absent, ne va pas forcément communiquer les particularités de la route, les endroits où il vaut mieux passer qu'à d'autres, ou de tel ou tel client (chargeurs/destinataires), selon leurs protocoles de livraisons, leurs exigences, etc. Cette communication entre pairs peut servir d'information qui limiterait l'effet du stress avant d'arriver chez un chargeur ou destinataire :

« Nous, les chefs d'exploitation qu'on a, ce sont tous des anciens chauffeurs. Pour certaines choses ils sont compréhensifs, mais eux derrière, ils se font booster pour qu'ils nous boostent encore plus. Je sais qu'il y a eu un gars, son père était décédé, il voulait prendre ses deux ou trois jours, et ils ne voulaient pas lui laisser ses deux ou trois jours ! Il a été obligé de les prendre, de force ! Ce qui pourrait expliquer ça, c'est que je pense qu'ils ont un peu de mal à trouver des chauffeurs en fait. Parce que pour trouver des chauffeurs des fois... Après, ils nous disent, qu'ils ont une pile (de CV) comme ça sur le bureau, si tu n'es pas content tu prends la porte. Mais en attendant, on voit bien qu'ils ont du mal à trouver des chauffeurs. Surtout en frais comme ça, il y en a beaucoup qui ne veulent pas le faire. On roule la nuit, les jours fériés, les dimanches... et ça ne plaît pas à beaucoup de monde. » (David, 44 ans, routier de zone longue, entretien n° 35).

2.22 Le chevauchement des temporalités privées et professionnelles dans la rationalité *progressiste* à l'articulation du freinage au travail

Dans la continuité de mon propos précédent, les tournées de « dernière minute » ont tendance à remettre en cause les temporalités privées. Dans la plupart des cas, les routiers anticipent sur leurs exploitants que malheureusement, leur pénurie ne permet pas toujours de respecter. Il y a ici, un exemple commun du rapport entre un *stress primaire* (Pearlin, 1981), et sa diffusion à travers des *stress secondaires* (*ibid.,* Pearlin, 1981). Le travail est souvent perçu comme imprévisible, au point de remettre en question la vie de famille. Par comparaison, la typologie *réflexive* impose davantage d'exigence envers leur conjointe ou leurs enfants par rapport à leur absence. Ici, la signification sociale s'oriente autour du sacrifice au travail. Les routiers *progressistes,* à l'inverse, font part de leur regret de ne pas avoir vu suffisamment leur famille ou leur enfants. Ramener des *petites babioles,* ou des spécialités locales des territoires ou pays traversés constituent une moindre consolation. C'est souvent, pour eux, ne pas trouver de réponse à la question : « Papa, quand est-ce que tu reviens ? » Ils se sentent presque « étrangers » à leur famille, parti pour la semaine. L'angoisse de la rupture du lien social familial est très présente, car selon la typologie *progressiste,* le travail se pense comme un moyen de « donner à manger » à leur famille, tandis que la typologie *réflexive* pense le travail comme un moyen de « faire vivre » leur entreprise. Reprenons justement le raisonnement d'un extrait de type *réflexif* (1) qui donne à voir cette distinction, qui contraste davantage par rapport aux autres entretiens de type *progressiste* ci-dessous (2), (3) et (4) :

1) – *« Quand on veut aller loin, il faut que tout le monde aille dans le même sens ! Donc moi j'essaie de faire avancer la barque et ma hiérarchie aussi ! Si je dois faire du carburant, je ne vais pas aller là où c'est confortable, je vais aller là où c'est moins*

cher ! S'il me reste de la place dans le semi, je vais en parler à ma hiérarchie. Et eux à l'inverse, si j'ai besoin d'une journée, ils vont me la donner sans poser de question et voilà ! J'ai toujours privilégié de travailler dans une petite structure, justement pour conserver des rapports humains quoi ! » (Philippe, 44 ans, routier international, entretien n° 34).

2) – *« Mais dans l'ensemble, je ne regrette pas, après ce sont mes enfants, je ne les ai pas vu grandir, c'est mon regret ! Non, c'est un métier intéressant, mais je pense qu'il y a une revalorisation à faire au niveau du salaire, et puis ne pas laisser faire tout et n'importe quoi en France par les étrangers ».* (William, 52 ans, routier de zone longue, entretien n° 12).

3) – *« Le week-end tu étais bloqué... Alors que tu avais dit à tes enfants que je rentrais et puis finalement non. Alors c'est pour ça j'ai arrêté parce que... Mais après dans le transport ça peut arriver qu'on reste bloqué un week-end, pour des raisons d'intempéries ou autres, voilà ça peut arriver. Si tu bosses dans le transport tu le sais ».* (Albert, 51 ans, routier de zone longue, entretien n° 18).

4) – *« Le problème dans ce métier-là, quand on fait du national et surtout de l'international, c'est la famille. On ne voit pas trop les enfants grandir, mais même maintenant parce qu'avant ils avaient une peluche de Hollande, mon gamin avait une collection complète de Ferrari. Ma fille adore le parmesan parce que j'en ramenais d'Italie ».* (Michel, 56 ans, routier de zone longue, entretien n° 13).

On retrouve aussi ce type de problématique chez les personnels navigants du ferroviaire, dont la tendance à l'émiettement et à une intensification de leur condition de travail, autant que leur flexibilité ne peuvent être négligés (Lamoureux, 2004). Cette tendance se vérifie aussi entre le paradoxe de la sécurité et du sens commercial des P.N.C.[341] des compagnies aériennes (Barnier, 1999). Cependant, les transports ferroviaires et aériens sont généralement plus prévisibles : si les salariés navigants peuvent planifier leur travail selon les vols, ils savent généralement quand ils partent et quand ils reviennent. Dans le T.R.M., c'est moins vrai, à moins d'être routier régulier/lignard.

Par ailleurs, dans les bureaux, lorsque les cartes tachygraphiques sont vidées pour être vérifiées, des notations peuvent faire l'objet de conflits. Des temporalités peuvent être interprétées comme « non travaillées ». Trente minutes dans le dépôt peuvent tout à fait paraître douteuses. Parfois méfiants, probablement aussi à juste titre, ce qui est interprété comme en mode « autre tâche » est ensuite converti en « repos ». Du coup, dans ce cas, c'est

[341] Les compagnies aériennes distinguent deux principales catégories de personnels navigants : les premiers sont les P.N.T. c'est-à-dire les personnels navigants techniques (commandant de bord/pilote ou copilote) et les P.N.C. que sont les personnels navigants commerciaux (hôtesses et *stewarts*).

là que sont susceptibles d'apparaître des phénomènes de contre productivité ou de freinage au travail (Roy, 2006). Globalement, ce phénomène s'articule selon deux sens possibles. En premier lieu, il symbolise la scission de collaboration plus ou moins provisoire et collective des routiers avec les exploitants. En second lieu, c'est aussi un moyen de limiter une perte de rémunération quant à une tournée qui serait trop courte, en faisant fi d'un excès de zèle, en se contentant de rouler à 80 km/h au lieu de 90. Cela peut être aussi son contraire, où le routier doit effectuer une tournée secondaire, par exemple en camionnage, sur une courte distance, qui en s'additionnant à la précédente, risquerait davantage d'effleurer le temps maximum de conduite ou l'amplitude journalière. Ils sont à la fois contraints de calculer leur temps de conduite à la journée et aussi à la semaine. En conséquence, ils doivent être stratégiques avec les marges de tolérance permises pour rouler 2 x 10 heures afin de disposer de suffisamment de temps pour rentrer à leur dépôt pour le week-end. Christophe Dejours et Christian du Tertre (2015) portent toute leur attention sur « la compréhension collective du décalage entre coordination et coopération implique que chacun sache comment l'autre triche avec les consignes et les prescriptions »[342]. Les modalités de tricherie demandent un rapport de confiance vertical à entretenir au sein de l'entreprise, tandis qu'elles sont souvent interprétées selon un moyen de truander l'entreprise. Leur cause repose ailleurs : le manque de négociation entre acteurs. En outre, ces moyens sont des solutions apportées pour résoudre des problèmes contingents aux contraintes dont l'objectif ne consiste pas à saboter le travail, mais au contraire, trouver les meilleurs compromis.

2.23 La solitude dans la typologie *progressiste*

Cette typologie se distingue de la précédente dans le sens où elle pose les améliorations générales effectuées dans leurs conditions de travail. Au niveau idéologique, le premier idéal-type se fonde surtout sur la découverte et l'aventure. La seconde, au contraire, est plus axée sur la prévisibilité du travail. C'est aussi un *leitmotiv* financier, souvent lié aux contraintes familiales. D'ailleurs, pour rappel, je ferai remarquer qu'au sein de mon effectif interrogé, 82,5 % de routiers sont en couple (marié et en concubinage). En effet, le fait d'avoir des enfants, une femme qui ne travaille pas, ou en formation, devoir rembourser des prêts bancaires, sont autant de raisons qui peuvent nécessiter de faire de la zone longue plus que de

[342] Christophe DEJOURS, *Le choix. Souffrir au travail n'est pas une fatalité,* Paris : Éd. Bayard, 2015, p. 175 (238 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

la zone courte ou moyenne. Les modalités de rémunération sont plus avantageuses, par un coefficient conventionnel plus élevé et par la distribution des primes de repas et de nuitéee :

> *« Ah moi je veux rouler pour l'instant parce que j'ai de la famille, j'ai des gamins qui sont petits, alors c'est pour les sous un peu. Et puis ma femme elle était en formation là. Elle avait un problème de bras, elle était porchère avant. Elle a été obligée d'arrêter. Elle refait une licence là ».* (Albert, 51 ans, routier de zone longue, entretien n° 18).

La solitude est fortement ancrée dans l'histoire du métier, elle est liée aux longues tournées où les relais-restaurants et les attentes aux frontières étaient les seuls lieux de socialisation sur le trajet. Dans la typologie *progressiste,* la solitude est moins bien acceptée tandis qu'elle est recherchée dans le type *réflexif.* De tous les ouvriers, les chauffeurs pour compte d'autrui sont ceux qui ont encore l'opportunité de dépasser les 35 heures, grâce aux accords conventionnels. De plus, au coefficient 150 M, c'est aussi une rémunération plus importante à laquelle s'ajoutent les primes quotidiennes de nuitée et de repas. Au regard des tensions que j'avais soulevées jusqu'à maintenant, les routiers ne semblent plus échapper au stress, qui n'en demeure pas moins une nouvelle voie pour légitimer leur métier, un moyen de lutte sociale.

2.3 La complexité du malaise social

2.31 La ritualisation du stress

La distinction entre la typologie *réflexive* et *progressiste* dépasse l'opposition systémique d'un pôle à l'autre, entre l'organisation endogène et l'organisation exogène. Elle trouve son point d'orgue ici, en insistant moins sur la résistance et la virilité, qu'au contraire, en mettant l'accent sur la fragilité humaine dont la réglementation du transport en est, d'ailleurs, un moyen à cet usage. La souffrance est davantage exhortée ici que par les autres types de rationalités, alors que paradoxalement, ce ne sont pas les routiers les plus menacés par l'organisation endogène. Et cela, dans le sens où ils bénéficient d'une certaine autonomie de la part de leur entreprise contrairement à ce que j'analyserai dans la typologie *synchronisée et technique :*

> *« Maintenant du transport en national, tant que les pays de l'Est n'auront pas augmenté leurs salaires, c'est fichu et concrètement, on est tombé dans des lobbies où tant que ce ne sont pas eux qui ont le même salaire que nous, ça commence déjà en Allemagne, des chauffeurs philippins montent dans des camions, et le patron est un*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Allemand. Voilà, on en est arrivé là ! Il y a 5 ou 6 ans, on arrivait dans un routier en se disant un jour ça seront les Chinois qui conduiront à notre place ! On n'est pas loin ! Ouais l'ouverture de l'Europe, c'est ça quoi ! Et la réglementation n'est pas respectée. Les camions polonais ne quittent pas le territoire français, ils ne passent jamais au contrôle technique, alors qu'un employeur français fait passer ses camions au contrôle technique, oui ça oui ! C'est une somme qu'il répercute, ça va être l'augmentation du mois d'avril que je vais avoir, "ben oui t'as payé pendant que d'autres ne payent pas" ». (Gérard, 48 ans, routier de zone longue, entretien n° 5).

Les opérateurs du transport ne peuvent pas se permettre de refuser du fret. Ils établissent souvent des liens privilégiés avec certains de leurs clients, parfois de grosses entreprises voire même en sous-traitance avec d'autres transporteurs. L'effet de ce type d'interdépendance s'en ressent particulièrement si elles sont de dimension familiale. Elles n'ont donc pas le même pouvoir que pourrait obtenir une multinationale du transport. L'encadrement est un milieu social en entre-soi où tous se connaissent. Le tutoiement par exemple, est courant parmi les cadres du transport, entre l'exploitant et le réceptionniste du destinataire ou du chargeur. Pour aller dans le prolongement du sociologue Bruno Lefebvre (1996), il s'interpose à fois des interactions de partenariat et des rapports de domination.

Cette proximité apparente n'enlève rien au sentiment de dévalorisation qui passe en premier lieu par son aspect financier. Les niveaux de salaire sont aussi l'occasion de maintenir des traits revendicatifs, dont les syndicats du transport s'en font les porte-paroles. *« Nos salaires n'ont pas augmenté depuis trois ans, on est dans le dumping social, on est complètement à pâtir de ce truc-là, parce que nous, si on n'est pas augmenté, c'est que la main d'œuvre est moins chère ailleurs ! »,* me dit William (entretien n° 12). C'est un ancien délégué syndical, son discours le rapproche de ce que j'avais déjà entendu avec la C.G.T. et Force Ouvrière, lors des manifestations de janvier 2015. Leurs actions ont largement été motivées par une tentative de revalorisation salariale conventionnelle. Contre toute attente, ces manifestations syndicales sur la voie publique (souvent des périphériques urbains, des péages autoroutiers) ont été critiquées par les routiers eux-mêmes. Il s'agit d'abord selon eux de lutter contre le *dumping* social et ensuite pour les salaires. C'est un projet politique – gouvernement, syndicats salariés, syndicats patronaux – et moins une requête frontale aux entreprises du T.R.M. Par ailleurs, il cristallise toute la régression du pouvoir au travail.

Le rapport de pouvoir astreint de savoir agir selon les circonstances et les différents protagonistes. Comme je l'avais déjà présenté, les routiers les plus âgés sont aussi appréciés

par les employeurs. Cette posture est d'autant plus importante particulièrement avec les clients dont les degrés d'arbitraire des réceptionnistes ne sont pas toujours connus des transporteurs. Dit autrement, le stress peut apparaître par une carence d'information pour se socialiser et gagner en efficacité. Par exemple, un client peut tolérer un arrivage cinq minutes après l'heure butoir avant la fermeture, tandis qu'un autre la refusera et contraindra le chauffeur à repasser le lendemain. Dans les deux cas, ce n'est pas la situation réelle qui sera envisagée par défaut, mais la situation potentielle : il agira souvent du pire scénario qu'il puisse avoir et le chauffeur fera tout pour éviter de devoir repasser le lendemain. Dans ce cas, le stress se manifeste en sautant un repas, en roulant plus longtemps et plus vite, ou en étant plus nerveux dans la conduite, etc.

Si l'espace de travail se resserre sur les routiers de type *réflexif,* une autre distinction s'opère avec ceux de type *progressiste* et confirme l'idée d'une critique du système-même du fonctionnement du flux tendu. L'un d'entre eux, par exemple, qui doit livrer à nouveau une palette le jeudi au lieu du mercredi réaménagera indéniablement son temps de conduite. Et sur le jeudi, cela peut occasionner un retour plus tardif le vendredi ou le samedi et avoir des conséquences sur sa disponibilité réglementaire le lundi suivant que l'entreprise doit prendre en compte :

> *« La répression n'a jamais été aussi forte que maintenant, comportements désagréables, blâmes. S'il y a faute, il y a forcément sanction, alors qu'avant, ce n'était pas le cas. En cas de casse marchandise, ça peut aller jusqu'au licenciement. De telles conditions ne rassurent pas le salarié. La notion de travail bien fait n'est plus reconnue au détriment de la qualité ».* (Chris[343], 55 ans, routier zone courte et Délégué C.G.T.).

Or, d'un côté, si le stress est revendiqué socialement, et de l'autre, il reste tabou, n'y-a-t-il pas une contradiction ? A cette question, l'intérêt est de comprendre comment les routiers ritualisent leur discours en entre soi, ou qu'il s'agisse de le communiquer à une tierce personne ; un journaliste ou un sociologue, le discours des chauffeurs tend vers la revendication. Par exemple, le rapport de pouvoir prend ici toute son importance. Le statut professionnel n'est pas le même entre le réceptionniste, qui est cadre et les routiers qui sont ouvriers. Ils sont souvent exposés aux rapports d'ascendance et de tels comportements exigent

[343] Christ est délégué C.G.T., il a 55 ans et est routier de zone moyenne. Je l'avais rencontré pendant les campagnes de manifestation des routiers en 2010 et 2015.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

une rétention des émotions forte, comme le présente Chris, dans l'extrait précédent. En revanche, à partir de ce motif, on peut émettre une critique envers L. I. Pearlin (1989), dont la proximité intime n'est pas toujours nécessaire en tant que *médiateur.* Son efficacité l'est davantage au niveau identitaire dans le sens où chaque acteur est soumis aux mêmes conditions sociales, ce qui entraîne un préalable : l'émetteur doit envoyer le message d'une façon ritualisée. S'ils évoquent le stress, c'est pour une action terminée qui est ensuite racontée sous forme d'anecdotes ou de petites histoires, que la plupart des interlocuteurs ont probablement aussi vécu. Affirmer sa virilité passe aussi par savoir affirmer ses mésaventures :

> *« Parce que si tu dis à tout bout de champ "j'ai peur", heu voilà, ben non ! Bon de temps en temps on est bien content quand ça nous rase les fesses, on est bien content d'avoir réussi et puis on se raconte le truc sous forme de rigolade quoi, on en parle quand même ! »* (Pascal, 52 ans, routier de zone longue, entretien n° 6).

Dans les faits, il ne s'agit pas de dire qu'on « stresse » mais plutôt « qu'on a passé une mauvaise journée » ou que « ça s'est mal passé avec tel ou tel client ou à tel endroit. » Le stress est souvent dépersonnalisé. La souffrance ne demeure pas moins partagée et médiatisée. C'est à cette condition qu'on passe de stress en qualité de rapport de pouvoir individuel à l'expression collective d'une souffrance socialisée mettant en jeu le statut social de classe. La souffrance est l'expression codifiée du stress dans l'interaction interindividuelle et qui n'est pas évoquée de façon frontale. « Je suis » renvoie à la responsabilité de son état sans pouvoir le surmonter, tandis que « j'ai eu » ou « j'ai été », le problème a été souvent résolu. De fait, il attise la curiosité : « Comment tu as fait ? » Le **stress** détient une **dimension sociale** relative aux contraintes auxquelles il ne s'agit pas d'afficher sa faiblesse humaine. Dans les relais-restaurants, cette méthode permet de s'échanger les savoirs, les « bons tuyaux », les « petites combines », les « astuces », et de médiatiser son stress, de l'euphémiser tout en le partageant.

Les anecdotes sont souvent riches en la matière. Paradoxalement, raconter sous cet angle ses souffrances passées, « ça fait du bien » car les récepteurs y sont sensibles, comme le précise Pascal ci-dessus. Ils comprennent bien les tenants et les aboutissants du récit d'un confrère ou un collègue. Il met davantage l'identité professionnelle plus que la sensation d'une éventuelle faiblesse humaine. Plus que dans les entretiens, c'est souvent dans les relais-restaurants que j'avais observé ce type de discussion. En revanche, la pression vécue est tellement forte à certains moments que cette analyse peut trouver ses limites. La typologie

progressiste va davantage exhorter le vécu de son stress comme un moyen d'illustrer la dureté de son travail, afin de revendiquer sa condition sociale en vue de requérir une meilleure reconnaissance *sui generis,* qu'un autre sentiment se fait jour ; celui de la précarité.

2.32 Une compétition arbitraire

Au-delà de la ritualisation du stress, les routiers *progressistes* mettent en évidence une fatigue à la fois physique et mentale. Car, c'est le sentiment d'une précarité sociale objectivée qui s'instaure, par un comptage précis du geste pour sa rémunération. A l'intérieur des entreprises, ils sont mis en compétition entre eux. Ici, ce n'est pas celui qui a fait le plus de tournées, le plus de kilomètres, ni celui qui aurait transporté plus de valeur parmi sa marchandise, ou qui aurait trouvé le plus de fret sur la route. La compétition ne s'établit pas à ce niveau. En revanche c'est celui qui consomme le moins, qui maîtrise le mieux sa conduite, et plus généralement qui obtient les meilleurs scores par rapport aux chiffres (*cf.* annexe 16 : *« Suivi Dynafleet* »). Le sens donné aux courbes et chiffres est très similaire au monde de la course automobile. Si un routier peut chiffrer un transport gagné ou le nombre de tournées sur une période donnée qu'il a effectuées, ces points ont au moins une objectivité parlante. La performance se joue sur des courbes, des rapports de vitesse, de consommation carburant, de couple moteur, calculés par l'informatique de bord qui sert d'outil d'évaluation. Ces chiffres sont d'autant plus violents qu'ils sont indiscutables, non négociables, comme s'ils étaient révélateurs du savoir-faire du routier :

> *« Certains transporteurs évitent les autoroutes, et font des pressions sur le chauffeur pour économiser le gasoil ». (Chris, 55 ans routier de zone courte, Délégué C.G.T.).*

Face à la toute puissance des chiffres, les routiers ont tendance à ne pas vraiment en tenir compte, à l'image d'une forme de *coping*, dont la fonction consiste à « fuir » l'information et dédoublée par des dualités entre eux au fait de ce classement. Cette « défense » tend à les désengager dans leur travail. Les routiers ne l'admettront probablement pas d'eux-mêmes, mais c'est une réaction classique connue comme une manifestation du stress. Socialement, ils se sentent considérés symboliquement telles des machines ou des drones, que le sentiment de déshumanisation émerge ; le contrôle sur la machine leur échappe, voire, c'est la machine qui les contrôle. Plus encore, ces données ne correspondent pas nécessairement aux efforts qui y ont été investis. C'est cette non-correspondance qui permet

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de saisir le stress ; la conséquence d'une recherche à la performance dont l'homme en est le moyen, mais dont les chiffres en sont la fin. Pour synthétiser, il s'agit plus de classer, d'ordonner les routiers selon des protocoles abstraits.

2.33 La route, d'un lieu de lutte politique à un lieu de lutte spatiale

J'avais évoqué dans la typologie précédente l'aspect politique des routes, mais leur aspect commercial, sécuritaire, ou même d'entretien ne sont pas à négliger. Les autoroutes sont centrales pour les transporteurs et les routiers. Elles ont l'avantage de permettre une fluidité de circulation par rapport au réseau classique, passant par des villages ou des villes de petite taille, d'autant que contrairement au ferroviaire – mis à part les péages autoroutiers et la T.S.V.R.[344] – les transporteurs paient beaucoup moins le coût des infrastructures routières. Mieux, il est rare qu'une ville soit séparée d'une autre à plus de 4h30 de trajet de camion à 80 km/h, tout en permettant une massification de la marchandise et du transit automobile. Millau (Aveyron) fut connue, par exemple, pour ses bouchons routiers en période saisonnière, avant l'ouverture du viaduc éponyme, en 2004. Moins connue, la ville de Brou (Eure-et-Loir), fait face à un trafic de camions intense et à toutes les heures de la journée, qui viennent de l'ouest de la France par l'A. 11, et transitent après par Châteaudun puis Orléans pour se diriger vers l'est de la Métropole. Les autoroutes représentent depuis l'ouverture de l'A. 1 en 1967, un réseau ramifié aujourd'hui de plus de 10000 km de longueur. Elles servent d'arête dorsale économique. Elles ont, par ailleurs, plus que le réseau national ou départemental, des aménagements réguliers afin d'effectuer des pauses, tant pour les automobilistes que les routiers.

Ces aires se décomposent en deux types. Il y a celles qui sont dotées d'équipements sanitaires rudimentaires, disposant de parkings V.L. et S.P.L. distincts, ce sont des aires de repos. Pour d'autres, elles sont généralement plus grandes et disposent de lieu de restauration, de sanitaires, parfois même de douches. Certaines sont ouvertes 24h/24 et 7 jours sur 7, tandis que d'autres ferment après une certaine heure ; ce sont des aires de service. Mais, il arrive que pour des raisons multiples (*i.e. :* entretiens B.T.P., fin ou début de concession, élargissement commercial, sécurisation des locaux, etc.), qu'elles ferment.

[344] *Cf.* Taxe spéciale sur certains véhicules routiers.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Image n° 6 : « Travaux sur les aires de services autoroutières »

Remarques : beaucoup d'aires de ce type furent en travaux au premier semestre 2017 sur le réseau autoroutier français. Leur fermeture simultanée, sur une même autoroute ou des autoroutes successives peut occasionner des reports de pause ou des difficultés pour les effectuer dans des conditions de sécurité contraintes. Ici, une passerelle d'une aire de service en chantier. (Crédit photo : Raphaël Pirc).

L'espace concédé pour les poids lourds peut s'en retrouver limité. Il convient d'en dénombrer deux conséquences pour les routiers :

La premières consiste à rouler jusqu'à la prochaine aire – éventuellement, au risque de dépasser leur temps de conduite, (*cf.* Article 12 du Règlement CE 561/2006) – dès lors où leur temps le permet.

La seconde consiste à s'arrêter sur la voie d'accélération de sortie de cette aire avant la jonction-même avec l'autoroute. Le phénomène est plus amplifié sur les routes nationales et départementales, où de tels aménagements sécurisés ne sont pas généralisés, selon des intervalles réguliers. C'est une place, au sens goffmanien du terme, des plus éphémères dans laquelle n'est permise aucune zone de confort ni de sécurité. Il ne correspond à aucun espace social du soi (Goffman, 1973) et c'est pour cette raison qu'elle est une source de stress. Tout au plus, les camionneurs qui connaissent la région arrivent à s'organiser pour accéder aux parkings des relais-restaurants. Il y a là une revendication commune entre les deux premières typologies. Le fait d'être contraint par la réglementation de s'arrêter à un endroit non sécurisé que la Réglementation CE n° 561/2006 s'impose quoi qu'il arrive.

Image n° 7 : Coupures et pauses réglementaires sur le bas-côté

Remarques : pour les coupures de journée ou des pauses, ce type d'accotement sur le bas-côté des routes nationales et départementales constituent le quotidien des routiers de zone longue et internationaux, à défaut de disposer de réelles aires régulières, bien qu'il en existe, elles sont insuffisantes par rapport aux obligations réglementaires et au nombre de poids lourds sur les routes. (Crédit photo : Raphaël Pirc).

Ce qui devrait les protéger de la fatigue est contrecarré par la complexité du réel : on a là, l'illustration que la prescription du temps fait fi des contraintes spatiales (*cf.* images n° 6 et 7). Ainsi, si les rapports de concurrence sont régulés par le principe de limitation du temps de service, sont équité sociale envers les routiers reste cependant dans les marges des textes.

2.34 Le contrôle tachygraphique

Le contrôle social, selon G. Gurvitch et W. E. Moore (1947) et que rappelle Jean-Daniel Reynaud, est « cette part de l'activité de la société qui consiste à assurer le maintien des règles et à lutter contre la déviance que ce soit par le moyen des appareils institutionnels, ou par la pression diffuse qu'exerce la réprobation ou les réactions spontanées qu'elle provoque »[345]. Sociologiquement, il ne se limite pas aux moyens de surveillance centralisée (Foucault, 1975), c'est aussi l'assimilation des normes par les acteurs des conduites sociales acceptées ou requises selon un ou plusieurs protocoles donnés. De ce fait, le contrôle vient de

[345] Jean-Daniel REYNAUD, *Les règles du jeu,* Paris : Éd. Armand Colin, 1989, p. 31 (306 p.).

soi, des pairs en plus de venir du contrôleur lui-même. L'enjeu principal pour les *managers* consiste à appuyer ce contrôle par son caractère légitime légal, c'est-à-dire en s'appuyant sur un principe supérieur du droit positif. La règle devient alors une institution entendue dans son sens politique. Elle renvoie, comme le précise Ali Aït Abdelmalek (2010) à « un ensemble d'appareils et de procédures de négociations visant la production de règles légitimes »[346]. Le contrôle social permet aussi d'alléger les contraintes d'une pratique dans le sens où, de par son caractère normatif, elle polarise les façons de faire, pose des interdits, fixe des limites dans l'action, qu'intériorisent les acteurs.

Il est important de relever un autre aspect dans ces deux typologies. Certains routiers m'ont fait part d'une « peur du policier. » Au regard de ce point commun, la typologie *réflexive* est plus orientée vers la politique de l'aménagement du territoire dans laquelle s'accorde la réglementation du transport, ses interdits, et les éventuels contrôles. En contraste, les *progressistes* développent leur argumentation autour de l'arbitraire du contrôleur, en mobilisant les confins interprétatifs des règles. Quelque part, ils voient en ces policiers, leur propre reflet dans la façon dont ils mobilisent eux-mêmes les règles pour protéger les intérêts qui sont les leurs face aux contraintes du transport routier. Cela étant, les contrôles poids lourds s'effectuent sur des critères rapidement perceptibles, avec les cartes tachygraphiques, alors que les disques laissaient une certaine marge d'interprétation visuelle des temps de travail. Comme le précisait Hélène Desfontaines (2002), « lire les disques du chronotachygraphe prend un certain temps par rapport aux contraintes immédiates d'organisation. Il ressort d'une telle organisation productive que la durée de travail hebdomadaire demeure relativement approximative et les exploitants recourent régulièrement au système des repos récupérateurs pour éponger les heures effectuées en sus »[347]. Actuellement, les contrôles des *managers* et des policiers avec les données numériques du tachygraphe ou de la « carte conducteur » (*cf.* encadré n° 22, *supra*) sont directement visibles sur écran. Immuablement, le seuil de tolérance est d'autant plus faible que les détails sont davantage visibles quant aux infractions aux temps de conduites :

---

[346] Ali AÏT ABDELMALEK, *Territoire et profession, Essai sociologique sur les formes de constructions identitaires modernes,* Cortyl-Wodon (Belgique) : Éd. E.M.E. et s.p.r.l. (Coll. « Sociologie »), 2010, p. 56 (261 p.).

[347] Hélène AUDOUIN-DESFONTAINES, *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi*. Thèse soutenue le 2 décembre 2002, sous la direction de Lucie TANGUY, Université PARIS X-NANTERRE, U.F.R. de Sciences sociales et administratives. Sociologie, 2002, p. 145 (263 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

« Ça arrive de dépasser, parce que maintenant on est chronométré, avant c'était les disques, on pouvait tricher un peu, dépasser un peu, la Gendarmerie maintenant ils mettent la carte (dans le tachygraphe), ils prennent ma carte, ils voient tout de suite une infraction. On vit avec la peur, il y a le stress de dépasser, parce que bon, si on ne s'y prend pas à temps, un imprévu et on dépasse quoi ! » (William, 52 ans, routier de zone longue, entretien n° 12).

Cette précision laisse parfois entrevoir un sentiment d'arbitraire chez les routiers. L'amende est le destin immuable autant que le symbole de la domination du contrôle social ; il est le fruit du travail informel et de son adaptabilité sur le réel, face aux prescriptions abstraites des choses. La pensée de Michel Foucault (1975) rejoint mon idée du contrôle et de la mesure. « L'appareil disciplinaire parfait permettrait à un seul regard de tout voir en permanence. Un point central serait à la fois source de lumière éclairant toute chose, et lieu de convergence pour tout ce qui doit être su : œil parfait auquel rien n'échappe et centre vers lequel tous les regards sont tournés »[348]. La technique de surveillance « centralisée » n'est pas nouvelle, mais elle prend une teneur particulièrement précise dans le T.R.M. A toute prescription productive, c'est le corps qui doit se coordonner au temps, au moindre geste. C'était déjà l'idée première de l'O.S.T. taylorienne (Taylor, 1911). A nouveau, Michel Foucault (1975) stipule que « le contrôle disciplinaire ne consiste pas à enseigner ou à imposer une série de gestes définis ; il impose la relation la meilleure entre le geste et l'attitude globale du corps, qui en est la condition d'efficacité et de rapidité »[349]. La moindre fraude représente aujourd'hui une entrave à la précision qu'elle empêche toute forme de zèle au profit de la performance, indépendamment des stratégies individuelles et de leur efficacité sous-jacente, pourtant structurantes au niveau identitaire. Et le stress se trouve ici l'un de ses fondements sociologiques qui caractérise le pouvoir de contrôle et de réponse d'un groupe social à l'autre. Ce même zèle est aussi le symbole de l'attachement du routier à son employeur :

« Moi je dis on est des gagnes argent pour le gouvernement. Il faut être honnête, tu ne trouveras pas un chauffeur qui ne fait pas des petites conneries, un petit dépassement ou quoi. Et bah aujourd'hui il faut reconnaître qu'on est des "gagnes argent". Tu te fais arrêter, paf deux petites infractions 135 €. Pour 20 minutes de travail dans une journée ils peuvent faire 270 € tranquillement. Et c'est nous qui payons. » (Mika, 40 ans, routier de zone longue, entretien n° 25).

---

[348] Michel FOUCAULT, *Surveiller et punir,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « Tel »), 1975, p. 204 (360 p.).
[349] *Ibid.,* p. 178.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Enfin, la typologie *réflexive* se caractérise par un attachement social à l'organisation endogène que l'organisation exogène remet en cause. Par opposition, la typologie *progressiste* considère l'organisation exogène comme un médiateur dont le stress est issu des contraintes de l'organisation endogène. Ces deux positions antagonistes s'attestent beaucoup selon la nature et la longueur des transports, la complicité établie entre les routiers et leurs responsables logistiques ; leur aptitude au respect des règles. D'un côté, il s'agit de préserver l'identité sociale, le prestige social de la figure du routier, alors que de l'autre, le rapport est plus conflictuel, au respect des règles en vue de préserver leurs droits. Mais, une autre typologie apparaît particulièrement depuis les grosses entreprises du transport, bénéficiant, contrairement aux autres, d'une constellation de dépôts répartie sur l'ensemble du territoire métropolitain, telles que peuvent l'offrir des E.T.I. ou les multinationales. En toute logique taylorienne, les deux visions antagoniques que nous venons de voir représentent une menace à l'homogénéité du travail et à son idéal productiviste. A cette fin, il est donc nécessaire – sinon même vital – que tous les routiers aient la même perception de leur travail. Cela inclut bel et bien de casser l'ancien système de valeur du routier pour en instituer un autre, légitimé par la sécurité des procédures, du respect de la réglementation, tout en cherchant à en réduire les coûts.

3. La rationalité *synchronisée et technique :* l'organisation de la persuasion

3.1 Caractéristiques générales d'une organisation encastrée

3.11 Une rationalisation en réseau

La plupart des transporteurs ont entre une, deux, trois, jusqu'à quatre ou cinq bases, éparpillées à quelques places stratégiques sur le territoire national, en raison de leur histoire économique, leur taille (P.M.I./P.M.E./E.T.I.), ou leur(s) spécialité(s) de transport. A l'opposé, les grandes entreprises ou les multinationales du transport routier de marchandises détiennent toute une constellation de dépôts sur l'ensemble de la Métropole, voire sur le reste de l'Union européenne. Leur rayonnement économique est total sur ces territoires. Ce sont parfois des bases importantes, dont les poids lourds sont alignés par centaine ou plus. Parfois, se sont aussi des bases plus moyennes, de quelques dizaines de véhicules, quand d'autres fois, ce sont des petits dépôts installés dans les locaux d'autres entreprises. Ce réseau d'agences représente un avantage aussi bien organisationnel qu'opérationnel qui permet aux chauffeurs

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

d'être rapatriés en fonction de leurs heures réglementaires et surtout de segmenter les voyages. Ce cas est particulièrement intéressant, car c'est en recoupant des entretiens que j'ai pu saisir ce fonctionnement, croisé avec des observations en dépôts et par le biais des cartes de France où sont établies les bases :

> *« Si tu ne peux pas livrer un client, tu leur téléphones (à l'exploitation), "je n'ai plus d'heures, je ne bouge plus". Parce que si tu ne respectes pas, d'abord, ils ne vont pas te couvrir, et puis ils vont t'envoyer une lettre et c'est la porte ! Tu leur dis que tu n'as plus d'heure et ils te disent "bon ben tu arrêtes". Avec un petit patron… mais un gros groupe comme ça, ils peuvent se permettre, ça attendra demain ! Il faut respecter, peut-être qu'il y a des petits patrons qui ne respectent pas ».* (Joël, 57 ans, routier de zone longue, entretien n° 7).

Ce réseau permet une synchronisation à la fois de la réglementation et de l'organisation qui aboutit à une flexibilité opérationnelle des routiers dans une démarche de qualité de service. Toutes les informations numériques qui les concernent, leur camion et leur marchandise sont affichées en temps réel. Ici, il est hors de question de dépasser le temps de conduite, là où pour d'autres, le rappel à la règle sera accompagné d'une lettre recommandée (*cf.* annexe n° 12) sans plus de conséquences. Un aléa dans la tournée se joue alors une négociation entre le routier concerné et son exploitant, qu'une telle marge de manœuvre est beaucoup moins admise dans ce type de système. Prenons l'exemple fictif d'Alain, qui revient de Marseille, il se trouve à Bourges, sur le retour. Il doit revenir au dépôt de Rennes, à sa base d'attache. Seulement, il calcule qu'il n'aura pas assez de temps pour atteindre la capitale bretonne, mais qu'il ne pourra uniquement atteindre Laval, à un peu moins de quatre-vingt kilomètres plus à l'est. En effet, si son temps de conduite journalier le permet en cette fin de semaine, il aura atteint en Mayenne les 56h de conduite hebdomadaire. Dans cet intervalle, des aléas à cause de la circulation et des petites erreurs de calcul de temps ont été faites. En conséquence, il appelle son exploitant qui le déroute vers Saint-Berthevin, à l'ouest de Laval. De cette façon, aucun dépassement de temps ne peut être possible avec une telle organisation.

En ce sens, ils sont probablement les routiers les plus disciplinés qui puissent exister dans le transport ; ils ont en pratique toutes les connaissances en optimisation de conduite, de prudence, de sécurité et de relationnel client. Ils sont, plus qu'ailleurs, l'image de leur entreprise lorsqu'ils chargent ou livrent à l'extérieur. Le contrôle des émotions qu'on leur assigne est des plus exigeants. C'est aussi là que le poids de l'organisation pèse le plus, car tout est protocolaire, réglementé, et la dépendance des routiers aux exploitants n'en devient

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

que plus forte, que les « zones d'incertitudes » qui caractérisent leurs aptitudes négociatrice sont remises en cause. Aucune marge de manœuvre ne leur est permise outre mesure, aucune prise d'initiative individuelle n'est admise. C'est l'exploitation qui se charge de ce type d'opération si nécessaire. En soi, ce n'est pas exceptionnel dans le transport, l'ensemble des entreprises le font, mais il se joint ici une contradiction dans les rôles : d'un côté, on demande aux routiers un sens commercial – et donc négociateur par nature – ainsi que de répondre aux diverses exigences liées au travail, quand de l'autre, ils doivent demander l'accord d'un de leur responsable logistique, quand ce n'est pas à lui de prendre la relève, en rapport à un quelconque litige. D'un côté, cela peut avoir un caractère rassurant, le routier n'a pas à se préoccuper de sa responsabilité des décisions qui sont prises. La perspective qu'il leur reste revient à une soumission volontaire (La Boétie, 1576), ou le fruit d'une violence symbolique (Bourdieu et Passeron, 1970).

Néanmoins, ce modèle organisationnel représente un double avantage ; celui de se conformer aux temps de travail qu'à optimiser les durées de transport. Au niveau managérial, cela créé une réelle rupture par rapport à la tradition des transporteurs quant aux règles, qui valent davantage de rigidité, comparativement à un « droit mou » (Carré, 1999) dont faisait l'objet la tradition du T.R.M. L'idée comporte quatre objectifs : le premier consiste à limiter les coûts des primes journalières liés aux longs trajets. Le second cherche à réduire les temps de latence ou ceux issus de l'arbitrage des routiers (selon la règles des 2x10 de temps de conduite, ou du temps maximum de repos journalier allant de 9h à 11h), à accélérer et maîtriser le flux de transport. En troisième découle un autre avantage. Cette segmentation spatiale augmente en conséquence la disponibilité des chauffeurs dans un flux qui n'est prévisible qu'à court terme. Enfin, le quatrième permet de respecter le nombre maximum d'heures travaillées ou de temps de service à la semaine ou sur la bihebdomadaire.

3.12 La soumission en équilibre éphémère

Le discours issus de cette typologie est très particulier dans la mesure où il n'est pas mis en évidence dans le transport routier de marchandises. Il apparaît au chercheur dans un premier temps en remettant en discussion l'hypothèse selon laquelle plus le travail est prescrit, et plus il est alors susceptible de faire l'objet de tension. Dans un premier temps, c'est ce vers quoi tend d'ailleurs à protéger ce type d'organisation. A toute structure bureaucratique égale par ailleurs, l'arbitraire du « chef » n'a pas lieu d'exister, puisque tout

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

est réglé par avance. C'est pour cette raison que mon hypothèse ne tend pas vers le poids des règles, que l'élaboration des zones d'incertitude qu'en font les acteurs. La mobilisation de la discipline constitue une zone d'incertitude qui forme un cocon, qui protège l'acteur d'un arbitraire quelconque. La limite, néanmoins, de ce raisonnement trouve son fondement auprès d'une pratique managériale trop zélée et cherchant à contrôler plus que de raison le processus de transport, sans que celui-ci ne rapporte aucun bénéfice, au risque de frictions. Dans les situations plus normales, celui qui ne sait donc pas mobiliser cette faculté se retrouverait rapidement en porte-à-faux avec son entreprise. Le risque auquel s'exposent les routiers vient de l'éthique de travail : il vaut mieux qu'ils soient en accord avec les fondamentaux organisationnels, d'où cette soumission volontaire (La Boetie, 1576).

D'un autre côté, s'ils peuvent paraître soumis, c'est parce que type de routiers est en phase avec la dimension organisationnelle et réglementaire, d'où le nom *synchronisée et technique.* Le « je » et le « nous » (Elias, 1939) correspondent l'un avec l'autre en valeur. Négocier ne fait pas partie des valeurs, contrairement aux deux autres typologies. Le travail est conçu de sorte à ne jamais dépasser les temporalités légales, que ça soit sur des trajets de zone longue ou en zone courte. Les systèmes de gestion en temps réel permettent de limiter les fraudes, les erreurs de calcul. En même temps, ces organisations endogènes ont à la fois les moyens de dérouter leurs poids lourds, ou éventuellement de « pousser »[350] leurs routiers à un point où le risque de dépassement horaire se retrouve nul. L'inverse existe aussi, pour les retours, auxquels je pourrai reprendre l'exemple de Sébastien (entretien n° 2), qui attendait un de ses collègues sur une aire d'un relais-restaurant, pour rentrer sur Vannes (Morbihan) en voiture, un vendredi soir, en y laissant son camion aux alentours de Rennes.

A l'image de la typologie *progressiste,* la réglementation constitue un réel atout dans le transport qui sert de garde-fou face aux pratiques d'exploitants ou transporteurs non réglementaires, tout en maintenant une sécurité de la concurrence commerciale et entrepreneuriale. Le sérieux du transport repose sur le respect des règles du temps de service, à l'aptitude du *dispatching* à bien calculer les temps de parcours. Tout est calculé, rationalisé

[350] Ce que les routiers entendent par se « faire pousser », désigne l'idée d'utiliser une voiture et avec un autre collègue qui conduit le camion jusqu' à un point plus en amont du trajet, afin de ne pas dépasser les temps de conduite autorisés réglementaires.

pour qu'il n'y ait aucun dépassement réglementaire de part et d'autre. Il est évident que la fin compte davantage que les moyens.

> *– « Que ce soient les exploitants, ou les patrons, ils faisaient très peu confiance à leurs chauffeurs, qu'ils aient un an d'ancienneté ou 20 ans. On devait toujours justifier du pourquoi et du comment on n'avait pas été dormir sur tel parking, du pourquoi du comment on avait roulé 8h30 au lieu de 8h55, pour être au plus près de nos heures, du pourquoi du comment on était en retard dès l'instant où on expliquait ben "bouchon sur Paris" ou un problème de bateau à cause des marées ici ou là. C'est à peine s'il ne fallait pas un écrit du responsable du port ou d'une brigade de Gendarmerie et expliquant le bouchon à Palaiseau ! »* (Olivier, 39 ans, routier international, entretien n° 37).

> *– « On en revient toujours au même, c'est la concurrence et les heures... Oui, la réglementation, enfin je veux dire, elle te suit ! ... On en revient toujours au même, si tu dépasses d'une minute tu risques de prendre une amende, au niveau de la police, après il y a les clients, il faut la marchandise tel jour, telle heure, ils ne cherchent pas à savoir si vous avez des ennuis. »* (Gérard, 48 ans, routier international, entretien n° 5).

Ici, c'est la rhétorique de la droiture qui est mise en avant, y compris par les routiers. C'est un véritable contrôle social organisé, qu'on verrait chez Michel Foucault une correspondance point par point. En effet, comme il l'énonce, « au cœur de tous les systèmes disciplinaires, fonctionne un petit mécanisme pénal. Il bénéficie d'une sorte de privilège de justice, avec ses lois propres, ses délits spécifiés, ses formes particulières de sanction, ses instances de jugement »[351]. Cependant, quand il y a une critique, ce n'est pas tant en raison du non-respect des règles ou des aspects sociaux du travail, que davantage sur des erreurs techniques d'organisation du travail, comme l'illustre à nouveau Sébastien :

> *« Hier, on m'a envoyé vider des palettes dans le 20e arrondissement à Paris, et je suis arrivé en semi-remorque dans une rue où il faudrait un porteur, donc j'ai poiroté pendant deux heures dans la rue pour pouvoir livrer, et emmerdé tout le monde parce que vis-à-vis du gabarit du véhicule, il fallait venir avec un porteur. Et là, oui je me suis pris la gueule avec mon chef parce que justement, ben j'ai poussé ma gueulante parce que des coups comme ça... Mais du coup pour des choses comme ça, ça m'arrive d'ouvrir ma gueule, mais en dehors de ça, non, si c'est juste ben c'est juste, si je suis en retard, ben je suis en retard ! Ce n'est pas le bureau qui est au volant du camion, donc ils ne voient pas les conditions dans lesquelles on peut rouler. »* (Sébastien, 32 ans, routier de zone longue, entretien n° 2).

[351] Michel FOUCAULT, *Surveiller et punir, op. cit.,* p. 209.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Les exigences ne vont pas que dans un sens. Michel Crozier (1963) avait lui aussi fait le même constat. Il rappelle à ce titre que « la rigidité d'une organisation ne tient pas seulement aux pressions qui viennent d'en haut. L'exigence de conformité, contrairement à une opinion trop souvent répandue n'est pas à sens unique. Les subordonnés se servent aussi de la conformité pour lier la direction et se protéger ainsi contre elle »[352]. Les exploitants, quant à eux, se retrouvent confrontés aux dilemmes des situations de leurs routiers qu'ils doivent réguler sans cesse. Mais, si l'aspect réglementaire tend moins à frôler les marges, la zone de friction se trouve néanmoins ailleurs. Outre d'être respectée, par distinction envers les autres entreprises du secteur, la fierté que partagent ces routiers nous montre aussi une autre réalité : son instrumentalisation sociale, à des fins de performance.

3.2 L'effet de la course à la performance

3.21 Une opposition sociale face aux deux autres rationalités

Le travail des P.M.E. ou des E.T.I.[353] est parfois moins calculé par les exploitants que les routiers doivent être vigilants à la fois sur leurs heures et sur la faisabilité des tournées. D'où que des ruptures sociales se dévoilent. C'est une caractéristique que l'on trouve particulièrement dans la typologie *progressiste.* Bien entendu, indifféremment de leur taille ou leur statut juridique, la plupart des transporteurs respectent les réglementations du temps de travail. Ce qui est intéressant n'est pas tant la fin que les moyens dont disposent les grandes entreprises pour y parvenir. Ils se complexifient avec la variété des transports, à leur segmentation et à toutes les techniques d'optimisation logistique.

Au sein de cette enquête, la distribution des tranches d'âge et des origines sociales sont identiques à la typologie *progressiste.* Cela peut s'entendre par le fait que l'on trouve dans ces multinationales des routiers qui y font carrière depuis une, sinon deux décennies, malgré les multitudes de changements dont ils ont fait l'objet (réaffectation de dépôt, rachat de leur ancienne entreprise, etc.). Par ailleurs, nous pouvons remarquer que les routiers de type *réflexifs* sont contestés, telle une lutte d'idéologie aux pratiques professionnelles souvent

[352] Michel CROZIER, *Le phénomène bureaucratique, op. cit.,* p. 245.
[353] Jean-Luc POULAIN, *Penser l'entreprise et ses dirigeants. L'Entreprise familiale de Taille Intermédiaire (E.T.I.) : outil de pérennisation de l'emploi, et facteurs de développement territorial (économique, social et culturel). Étude anthropo-sociologique des identités professionnelles et territoriales en Bretagne.* Sous la direction de M. Aït Abdelmalek, Professeur des Université en sociologie, LiRIS, Université Rennes 2, 2017, 440 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

perçues obsolètes, face à la réalité du marché. Si les premiers se fondent sur la débrouillardise, des savoir-faire informels héritant du métier artisanal, ici, au contraire, les seconds se fondent sur la technicité protocolaire et réglementaire plus facilement mise en application dans ce type d'entreprise. L'explication de ces codes se trouve d'ailleurs dans les manuels de logistique de Formation initiale minimale obligatoire (F.I.M.O.) ou de Formation continue obligatoire (F.C.O.). Aussi, les manuels de gestion logistique sont aussi très instructifs à ces égards. La Maîtrise de ses émotions est la plus aboutie au niveau comportemental. Cela a son importance, car c'est une satisfaction en soi qu'on retrouve particulièrement dans cette typologie. Le premier point d'influence dans une organisation (endogène) encastrée repose alors sur les règles et les conventions qui dépassent l'individu, que chaque acteur, en dépit de leurs différences considèrent comme juste, telle une *autorité légale,* pour reprendre Max Weber. Par contraste aux deux précédentes typologies, ici, ni l'organisation endogène, ni exogène ne sont remises en cause dans leurs fondements. Cependant, il s'agit de comprendre cette rupture. L'explication trouve sa source dans la volonté entrepreneuriale à refondre l'intégralité du métier, en incluant les acteurs à des degrés de satisfaction afin de dissoudre toute volonté de revendication sociale.

De là, elle tient par l'assimilation au sein de son organisation des règles du transport, du droit du travail, et des fondamentaux des organisations en gestion informatisée et en flux tendu héritant directement du toyotisme. Par ailleurs, cette forme d'organisation est fondée aujourd'hui sur l'innovation et le service qualité, dans l'articulation entre l'homme et machine, et au fait des dernières théories managériales. L'innovation ne garantie en aucun cas une efficacité organisationnelle. A l'image de l'ambition de Frederick W. Taylor, il ne s'agit pas d'une aptitude manuelle ou intellectuelle de l'acteur dans un processus de fabrication, qu'une aptitude à suivre un label qualité, avec ses protocoles, ses normes (ISO, Afnor…), ses façons de faire. Il y a une opposition fondatrice du stress au travail, entre le travail bien fait qui engage l'acteur dans son acte social de production et le travail de la qualité qui engage l'entreprise dans une démarche certifiée, tel un moyen de standardisation productive :

> *« D'une manière générale, je n'ai pas d'exemple en tête mais que ça soit la R.S.E. ou la législation française, elles sont quand même bien faites, elles sont quand même là pour nous protéger vis-à-vis de ce qu'on pourrait faire ou transporter, donc c'est correct. Que ça soit la R.S.E. ou la législation française, elles sont faites en accord avec la Fédération du transport, donc d'une certaine manière, si un transporteur dit "oui c'est mieux de faire comme ça, ou comme ça", il faut aussi l'écouter quoi ! A*

notre niveau, en tant que chauffeur, on n'a pas à revenir dessus. […] Moi je pense que c'est bien calibré, de toute façon, le gars qui voit sonner les 4h15 de volant, ben c'est qu'il n'a pas fait attention ! Quand justement on calcule ses temps de conduite et de repos, pour savoir où est-ce qu'on peut aller et où on doit aller, on se prend toujours une marge de sécurité ». (Sébastien, 32 ans, routier de zone longue, entretien n° 2).

Les arbitrages qualité ne sont pas pérennes dans le temps. Paradoxalement, ils obéissent à des standardisations qui demeurent très éloignées du travail vécu en lui-même. Comme l'énonce François Daniellou (2013), « à quelques exceptions près, les processus de certification qualité n'ont pas grand-chose à voir avec le travail. […] Question qualité, les travailleurs en connaissent un rayon. Mais ça supposerait qu'on veuille bien écouter les difficultés qu'ils rencontrent »[354]. Pour reprendre l'exemple de la conduite « rationnelle », nous pourrions penser que cela n'a rien de choquant en soi – c'est même l'opportunité d'un pouvoir à exploiter – le travail est en revanche commandé, mesuré, et optimisé de l'extérieur. Tels des écoliers, ces routiers sont évalués, comparés les uns aux autres « aux coups à la pédale », c'est-à-dire à celui qui obtient la moindre consommation de carburant, maintient le meilleur couple moteur, et reste le moins longtemps en roue libre, etc. Ils sont mis en concurrence les uns aux autres et plutôt que se partager les moyens pour parvenir au meilleur résultat, chacun y garde ses astuces ou ses problèmes. Dans cette condition, le stress est plus que jamais intériorisé, ils doivent prendre sur eux les conflits extérieurs en s'astreignant à la bienséance comme moyen de *coping.* Le stress préfigure à la fois un rapport entre une mise en norme du travail, qu'un moyen de soumission sociale en vue d'une mise au travail.

3.22 La double face du croisement entre émiettement du travail et du jeu de rôle

Dans les faits, l'émiettement développe un principe de socialisation entre acteurs, qui admet pour chacun la maîtrise d'un secteur technique ; la conduite rationnelle et la R.S.E. autant que les exigences commerciales sont imposées aux routiers. Toutefois, la définition de l'organisation endogène tient une contradiction fondamentale. Elle se présente sous la métaphore de la scène théâtrale. D'un côté, le conducteur poids lourd est dépositaire d'un rôle précis, avec un coefficient et une rémunération qui s'en suivent. De l'autre, il doit être au-delà : un représentant de marque, un diplomate, voire un agent commercial. D'une face, le travail est émietté, de l'autre, il est polyvalent. Or, les tensions avec un client peuvent être

[354] Laurence THÉRY (sous la dir. de), *Le travail intenable. Résister collectivement à l'intensification du travail,* Paris : Éd. La Découverte/Poche, 2013, p. 74 (259 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

nombreuses et c'est autant de contrôle de soi que doivent s'imposer les routiers à eux-mêmes. Ils doivent composer avec cette contradiction. Un représentant est par définition un négociateur. Si ce n'est en rien exceptionnel à une organisation encastrée, les conséquences peuvent être plus lourdes, chaque action pèse sur l'avenir.

Car, pour l'encadrement, la répartition des rôles est bien délimitée et a pour but de limiter les *zones d'incertitude* des catégories subordonnées. A bien des égards, cela peut tout à fait représenter une « zone de confort ». La « victoire » du management repose sur un émiettement et une individualisation du travail afin de faciliter l'intériorisation des règles, qu'un groupe social plus cohésif serait davantage amené à négocier. Tout en impliquant l'individu dans les règles « vous êtes les représentants de l'entreprise » ou « c'est grâce à vous que nous avons réussi à être ce que nous sommes », il impose son investissement, son dévouement personnel. Le surinvestissement de soi, c'est donner toujours plus et sans compter, c'est trouver sa satisfaction professionnelle, de participer à la dynamique d'une grande entreprise et d'avoir l'intime conviction de combler un manque auquel l'individu se voue à satisfaire. En même temps, il s'exposer aux angoisses de sa propre réussite, d'être remis en question ou poussé à faire encore mieux. À ce jeu, il n'y a pas de limite, si ce n'est celle du vide, de la chute.

Ce type d'organisation fonctionne de façon très complexe, l'émiettement est à la fois horizontal et vertical : la personne qui s'occupe des litiges est différente de celle qui s'occupe de la flotte ou des achats/ventes de transports. Cette division du travail implique une réduction des moyens d'action. Ce problème n'est pas propre au transport. Tout au contraire, il s'inspire d'autres secteurs, dont celui de la grande distribution. Pour illustrer cet état, faisons écho aux routiers qui souhaitent intégrer un grand transporteur aujourd'hui réparti en Europe :

> « Sur la route, vous portez haut et fort les couleurs de la marque […], et en cela, vous êtes visible, reconnu et emblématique de notre entreprise. C'est pourquoi nous avons l'habitude de dire que le conducteur est le premier ambassadeur de la marque auprès des clients et auprès du public. C'est aussi pour toutes ces raisons que vous vous devez d'être exemplaire. Le conducteur […] ne se contente pas d'être un bon conducteur : il doit être un excellent conducteur. Dans le strict respect des règles de sécurité routière, vous êtes le garant de la qualité de service et de la réputation de l'entreprise. De votre engagement quotidien et de l'excellence de votre prestation dépend la satisfaction de nos clients.
> Formé aux techniques de conduite défensive, vous conduisez un véhicule neuf, propre, bénéficiant des dernières innovations technologiques et entretenu par un réseau de

professionnels. Vous êtes sensible à l'impact environnemental de votre activité et veillez à limiter au maximum les émissions polluantes de votre camion »[355].

A l'annonce valorisante du routier se cache plus implicitement une méthode à même de faire plier son pouvoir. A lire entre les lignes, elle laisse entrevoir les prescriptions formelles du métier. Elles occasionnent une pression constante à leur égard – comme aux autres salariés de l'organisation – indifféremment des statuts. Mon explication va dans le même sens que la proposition de Frédéric de Coninck (2005) : « Si l'on regarde les organisations en partant du haut, à partir des questions du contrôle et des prescriptions, il est clair que l'on observe, actuellement, des transformations profondes. […] Pour signifier en quelques mots ces transformations, disons que le travail d'organisation, en tant que mise en cohérence d'activités diverses, s'effrite de multiples côtés. On voit, à la place, s'installer une mise en pression des individus, des groupes ou des services qui ne cherche pas la cohérence, qui fournit peu de ressources et qui prescrit le résultat plus que les modes opératoires. […] Les *managers* espèrent produire plus de productivité en "maintenant la pression", en multipliant les exigences, il n'est pas certain qu'ils y parviennent et cet échec est de nature à renforcer la pression subie par les salariés »[356]. C'est probablement là un des écueils de l'idéologie managériale contemporaine, où organiser revient à diviser et séquencer le travail, plutôt que le coordonner entre les travailleurs. Le phénomène prend de l'ampleur à mesure que se généralise la diminution du temps de travail à l'avantage de la productivité et de la flexibilité, et moins au nombre d'emplois qui s'en dégagent, comme le font remarquer dès la fin des années 1970, J. Mairesse et J.-M. Charpin (1978). Selon ces auteurs, « une réduction de la durée du travail, ce n'est pas non plus nécessairement des emplois créés en proportion. Cette réduction en effet peut s'accompagner d'une augmentation de la productivité du travail. […] L'effet transitoire d'augmentation de la productivité est par contre plus évident, et paraît pouvoir relever du comportement général d'adaptation des entreprises aux fluctuations de la demande. Il correspond à un accroissement de l'intensité du travail qui a pour but d'éviter une diminution de la production tout en permettant l'ajustement progressif des effectifs » [357]. En conséquence, plus que travailler en cohérence, c'est la primauté de travailler dans le cadre

[355] Par discrétion, nous ne mettons pas le nom du transporteur, mais il s'est fait racheter par un opérateur américain depuis 2015.
[356] Frédéric de CONINCK « Les organisations fragiles », *in :* Jean-Pierre DURAND et Danièle LINHART (coordinateurs), *Les ressorts de la mobilisation au travail,* Toulouse : Éd. Octarès, 2005, pp. 67-68 (303 p.).
[357] Jacques MAIRESSE et Jean-Michel CHARPIN, « Réduction de la durée du travail et chômage : éléments de réflexion en forme de modèle », *Revue économique,* volume 29, n°1, 1978, p. 191 (pp. 189-206).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

délimité par les règles, comme moyen de distinction sociale, intrinsèque au transport routier de marchandises.

A côté de cela, le conditionnement et le processus d'adhésion sociale portent autant d'intérêt, comme le souligne D. Linhart (2011) et qui pourraient tout à fait répondre à l'annonce ci-dessus : « On comprend mieux l'importance des démarches visant à produire du consensus, à ordonner une éthique du travail. Il s'agit de faire adhérer le salarié à la cause de son entreprise, de le conduire à s'identifier à elle, à en devenir un relais efficace »[358]. Les entretiens que j'ai effectués avec les conducteurs issus des majors du transport laissent entrevoir, effectivement, une fierté d'y travailler, dans le sens où elles se distinguent des autres, soit par leur taille, soit par cette éthique régulatrice, ou par la rhétorique de la stabilité. Pour les *managers,* ce sentiment d'appartenance est précaire. Une de leur crainte demeure de voir se soulever un contre-pouvoir, pour lequel le mieux tend à instaurer un système de valeur d'entrée de jeu, parfois en répondant même aux attentes et aux satisfactions des conducteurs.

Sylvie Monchatre, rappelle que chaque acteur est « invité à devenir partenaire de l'entreprise, le salarié ne doit plus se limiter à la mobilisation d'un savoir-faire étroitement circonscrit à un poste. Il doit acquérir une vue d'ensemble, ce qui suppose de redéfinir plus largement le périmètre des emplois et de diversifier les compétences à mobiliser »[359]. J'irai plus loin : on pourrait postuler que ces routiers sont autre chose, ils sont avant tout le nom de leur société. L'identification à l'entreprise est très forte. Tout en étant définis dans des rôles, un flou jaillit quant à leur identité sociale et professionnelle. Ils s'identifient à leur entreprise, plus qu'au groupe social auquel ils appartiennent initialement : l'identité de classe originelle est brisée.

C'est une démarche de séduction et de différenciation sociale. Ce type d'organisation instaure à la fois la nécessité d'une spécialisation avec des formations plus importantes, qui agrémentent cette course à la performance dans le but d'efficacité et de compétitivité, tout en limitant les résistances ou les freinages au travail par l'élaboration ouvrière du travail. L'homogénéisation est rendue nécessaire depuis Frederick W. Taylor (1911). Le degré de

[358] Danièle LINHART, « Une précarisation subjective du travail », *Anales des Mines - Réalités industrielles 2011/1* (Février 2011), p. 29 (pp. 27-34).
[359] Sylvie MONCHATRE, « Logique compétence et professionnalisation ouvrière dans l'entreprise », *in :* Jean-Pierre DURAND et Danièle LINHART, (sous la dir. de), *Les ressorts de la mobilisation au travail,* Toulouse : Éd. Octarès, 2005, pp. 177-185 (303 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

coercition est souvent subtile – il vise à persuader plutôt qu'à contraindre – est largement visible dans ce type d'organisation. Par une opposition sociologique, le freinage au travail demeure une tentative de renégocier le travail que les *managers* ne semblent pas toujours en saisir le sens. Danièle Linhart donne une illustration dans l'extrait ci-dessous très analogue *in fine* à ce que j'avais déjà pu observer à cet égard chez les routiers.

> « Et si la hiérarchie pensait que jeter les en-cours était un gâchis, à leurs yeux, c'étaient les ouvriers qui gâchaient le travail. À travers les propos de ces femmes, on découvrait qu'elles avaient développé une certaine idée du travail ″bien fait″, c'est-à-dire réalisé selon des manières de faire qu'elles avaient mises au point collectivement, et qu'elles se transmettaient de façon informelle. On découvrait aussi qu'elles se donnaient ainsi comme les moyens d'une revanche sur leur sort qu'elles n'acceptaient pas, qu'elles trouvaient injuste, en termes de rapports de classe et de sexe »[360].

On le voit dans cet extrait ci-dessus, ce n'est pas exclusif aux routiers ni au T.R.M. Tout au contraire, on voit dans quelle mesure le secteur s'inspire d'autres milieux industriels pour organiser le travail. Dans le prolongement du fondement « qualité », le suivi des routiers et les expositions aux erreurs sont davantage relevées, indépendamment de l'ancienneté dans l'entreprise. C'est une remise en cause des savoir-faire. Ils doivent prendre sur eux, faire face aux dysfonctionnements, aux imprévus, aux contradictions, etc. De même qu'un chef militaire reste dans son quartier général, les logisticiens sont différenciés pour développer une stratégie de transport et de stockage au meilleur coût de revient. La course ne prend mieux son sens ici, où toutes les informations sont enregistrées, stockées et recoupées entre elles. Ce type de société va à l'encontre des clichés que l'on pourrait avoir des transporteurs. Les modes de management ne consistent plus à contraindre leurs routiers à rouler le plus possible et parcourir le maximum de distance que son état physique le permet.

3.23 La complexité de l'autocontrainte : cause ou *coping* par rapport au stress ?

Dans l'ensemble de ces trois idéaux-types, l'autocontrainte demeure un effet protecteur aussi contre les effets du stress. Mais il a ses limites. Comme je viens de le soulever, la division du travail de plus en plus complexe. L'autre aspect tient d'un effet mécanique aux organisations : plus les acteurs sont différenciés dans leurs fonctions, plus le risque de désordre est élevé. A nouveau, selon Henri Tedongmo Teko et Yves Bapes Ba

[360] Danièle LINHART, « Les conditions paradoxales de la résistance au travail », *Nouvelle revue de psychosociologie* 2009/1 (n° 7), p. 73 (pp. 71-83).

Bapes, « l'organisation n'est pas un ensemble d'éléments homogènes qui fonctionne de manière harmonieuse »[361]. La technicité repose sur trois vecteurs principaux, une segmentation à la fois spatiale et temporelle : le premier, concerne la répartition des transports ; le second intègre le contrôle des temporalités, et le troisième nécessite les aptitudes commerciales. Ils engendrent chacun un haut degré d'autocontrainte et d'attitudes à tenir selon la contingence des situations, toutes selon une logique de bienséance, y compris sur la route. C'est la capacité des acteurs à y mettre l'accent dans l'exercice quotidien de leur métier qui instaure la valorisation de leurs savoir-faire.

Du côté des routiers, de façon informelle, la mesure du temps se fait au moins selon deux modalités. La première se calcule en fonction de la distance parcourue par rapport au temps, depuis le départ. *« Là, on arrive au péage de la Gravelle, depuis le dépôt je mets habituellement vingt-huit minutes depuis Noyal-sur-Vilaine. On en a mis vingt-six, donc on est un peu en avance, c'est parce qu'on est chargé léger »* (Jean-Pierre, 61 ans, entretien n° 26). D'autres calculent de façon inverse, en fonction de ce qui reste à parcourir. *« Dans certains endroits, on peut savoir dans combien de temps on peut être là-bas. Par rapport au kilométrage, je fais une division et je sais à peu près combien de temps pour aller là-bas ! Ce qu'il y a c'est que je calcule toujours à 80 km/h… comme ça j'ai toujours un laps de temps en plus. Une marge, je fais toujours ça ! »* (Belina, 44 ans, entretien n° 36). Ce sont grâce à ces rouages que se développent des zones d'incertitudes pour se maintenir en règle et qui permettent d'éviter de voir s'échapper le temps sur soi. Si un routier a une heure de rendez-vous avec un chargeur, il doit trouver les moyens pour y parvenir, même lorsque les itinéraires sont prédéfinis à l'avance. Le chauffeur doit calculer son temps de travail, et organiser son lieu de pause au préalable. J'ai interviewé Sébastien un vendredi soir aux abords d'une aire de repos proche de Rennes. Il me le précise de la même manière que l'ont fait Jean-Pierre, Belina, Philippe, Olivier, et la plupart des autres routiers :

> *« C'est-à-dire que s'il me faut 4h30 pour venir sur le parking ici à Rennes, et bien je sais que si je ne peux pas m'arrêter ici, je peux m'arrêter à Châteaubourg ou encore à Étrelles. Si je vois que je n'ai pas assez de temps et bien j'anticipe et je m'arrête plus tôt. Ça après c'est de la logique. C'est 4h30, elle reste comme ça et puis terminé. »* (Sébastien, 32 ans, routier de zone longue, entretien n° 2).

[361] Henri TEDONGMO TEKO & Yves BAPES BA BAPES, « Influence sociales et leadership dans la direction des personnes, Études de cas au Cameroun », *SociologieS, Premier texte,* AISLF, 2010, p. 04 (16 p.)

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Les extraits présentés ici ne le montrent pas, le discours de type *synchronisé* insiste moins sur l'idée du confort, à l'image de lieux socialisant comme les relais-restaurants. Ici, la préoccupation se focalise sur la primauté du temps de conduite à ne jamais dépasser, comme une fin. Il y a dans cet idéal-type, une superposition entre le calcul de l'exploitant, qui met au point les trajectoires avec ses distanciers et celle du routier, qui les met en pratique :

> *« Ouais, moi je ferme ma gueule face au client.* ***Vous ne dites rien ?*** *Ah non non, on reçoit des courriers tous les mois nous, comme quoi il y a tel client qui se plaint de tel chauffeur et tout ça ! [...] Hier matin, je suis arrivé chez le client à 7h00, pour charger, à 8h30. Je l'ai attendu et je lui ai demandé si je pouvais aller fumer une cigarette. Puis il a appelé mon affréteuse, qui me connaît, et elle m'a dit "tu ne dis rien". Le gars a appelé derrière moi ! Alors qu'il m'a dit "ouais ouais tu peux aller fumer", parce que j'ai attendu pour aller charger. Je suis parti de là-bas, il était 10h30 ! »* (Joël, 57 ans, routier de zone longue, entretien n° 7).

Dans le cas de Joël, bien qu'il considère injuste que son client appelle sa responsable logistique pour avoir fumé une cigarette sur le quai, elle, à son tour, lui donne la consigne de garder le silence. Dans l'intention du *manager,* il vaut mieux en rester là. Dans le cas contraire, Joël se retrouverait sanctionné par un blâme de son entreprise. En retour, en gardant le contrôle de soi, en suivant la consigne de sa chef, il se fera aussi l'économie d'un stress ultérieur, lié au risque de la propagation bureaucratique qu'il aurait engendré, s'il avait fait le choix d'une quelconque justification auprès du client du transporteur. En outre, certains exploitants n'envoient pas des routiers chez tel ou tel client parce qu'ils savent que la relation risque d'être conflictuelle. Le contrôle de soi et la bienséance sont assujettis à la « non réponse » de la violence arbitraire portée par autrui. Il est admis en philosophie et en sociologie que les rapports commerciaux laissent entrevoir une pacification des mœurs et une rétention des pulsions immuables aux échanges. En fait, les ascendances commerciales laissent entrevoir un autre type de violence que physique. Certes, elle ne menace pas corporellement l'individu, mais à ses multiples répétitions et par sa banalisation, elle lui inflige mentalement la plus grande des blessures.

Dans cet exemple, ce n'est pas tant que le client ait été contradictoire – je n'étais pas sur place et que je ne dispose que des éléments racontés par Joël lors de l'entretien – que la violence dont est perçue sa manœuvre. Il estime son rôle remis en question dans cette situation : « J'ai son accord pour fumer, donc je fume ». Il est moins question, dans cette

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

configuration de rôle, de toute tentative d'économie de grandeur[362] (Boltanski et Thévenot, 1991). Les routiers sont astreints à une certaine passivité qui demande en fait un niveau très actif d'autocontrôle des émotions.

3.24 Une double définition du jeu

Un acteur ne stresse jamais seul. C'est l'interaction sociale qui en constitue sa diffusion. En conséquence, tout l'objet du *management* va consister à en limiter ses effets, même au détriment d'un de ses membres. La théorie des jeux d'acteur s'insère dans les rôles, les uns au chevauchement des autres, face à un ensemble de règles complexes, dans le sens où celles-ci relèvent d'une prescription qui ne peut prendre en compte l'infinité des situations réelles.

La définition de jeu peut s'entendre selon deux sens qui sont liés l'un à l'autre. Le premier est assez mécaniste : un jeu, soit un petit espace supplémentaire (ni trop grand, ni trop petit) au niveau des pivots de l'axe d'une roue est nécessaire à son oscillation, qui permet sa rotation pour tourner sur elle-même et assurer sa fonction mécanique aux autres pièces du rouage. D'un point de vue sociologique, ce sont par les stratégies de contournement ou de rapport aux règles, aux « tricheries », les astuces de travail, etc. Les acteurs vont les mobiliser et les appliquer de façon médiatisée de sorte à les rendre cohérentes dans une situation donnée. La seconde, davantage émise par N. Elias, selon un ensemble de choix, à travers des stratégies dont peut bénéficier l'acteur, mais dont il ne peut avoir la certitude de sa réussite (Elias, 1939). Par exemple, choisir la « défense Pirc » dans un jeu d'échec, ne garantit absolument pas de gagner la partie. C'est moins la stratégie en elle-même qui importe, que les ouvertures ou les opportunités de la partie. Elles donneront à la stratégie sa « valeur ajoutée », et elles représentent un pouvoir sur son adversaire. En des faits illustrés, cela rejoint la communication entre pairs et les apprentissages nécessaire à une action donnée : les astuces, petits tuyaux appris sur le tas. La boucle est fermée. Le jeu se définit donc par ces petits espaces, dans lesquels les stratégies d'acteur vont s'immiscer à l'intérieur. C'est aussi dans ce contexte qu'apparaît le stress, dans le sens où il paralyse l'action. Le système détermine le rapport au stress selon les moyens qu'il accordera aux acteurs de pouvoir agir.

---

[362] Luc BOLTANSKI et Laurent THÉVENOT, *De la justification : les économies de la grandeur,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « NRF »), 1991, 483 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

3. 3 La « réalité » de la division du travail

3.31Un pouvoir de négociateur en question : quelle maîtrise de l'environnement professionnel ?

Le stress n'est pas tant la conséquence de l'instauration d'un système de règles, que le manque de manœuvre dans l'articulation des savoirs et dans leur objectivité de leur réalisation, telles des anicroches dans un rouage. Par ailleurs, comme le précise aussi N. Elias, « dans les sociétés industrialisées fortement différenciées et peuplées – où la régulation temporelle revêt inévitablement un aspect différentié et continu –, l'autorégulation et, d'une manière générale, les habitus sociaux se développement conformément aux particularités structurelles de ces sociétés »[363]. De ce fait, ajoute l'auteur, « tout homme a la capacité de s'imposer à lui-même des contraintes »[364].

Toutes les productions sociales des aînés sont totalement détruites selon la figure de l'archaïsme, dont les connaissances se sont diffusées pendant des dizaines d'années au profit d'une formation mettant l'accent sur des labels, des normes ISO, Afnor, etc., qui sont beaucoup plus récents. Ils sont devenus des quantités de protocoles, de réglementations qui maintiennent la mainmise de l'ascendance sur le reste des relations sociales.

Une ambiguïté de sens apparaît alors entre la volonté de bien faire et celle de suivre les protocoles et chartes qualité, sous la forme d'une prestation de service. Par comparaison, telle une infirmière devant faire face à la résistance d'un patient pour son traitement, où tout son art réside à le lui faire accepter (Loriol, 2000). Ce savoir, pour reprendre le constat de l'auteur, ne s'apprend pas à l'école mais dans les interactions avec les patients et les stratégies que se communiquent les infirmières entre elles. Par opposition selon le point de vue comptable, une prestation médicale a un coût prescrit à l'avance. L'argument de fond revient au même : la disjonction entre les moyens et la fin. Pour un routier, l'analogie est de même nature. C'est parce que la reconnaissance sociale des premiers sur les seconds tient d'une moindre importance, tandis qu'ils sont constitutifs de la définition des autocontraintes et de l'image de soi au travail, autrement dit, son identité professionnelle.

[363] Norbert ELIAS, *Du temps,* Paris : Éd. Arthème Fayard (Coll. « Pluriel »), 2014, pp. 162-163 (223 p.).
[364] *Ibid.,* p. 163.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

3.32 Du savoir-faire à la compétence : les clés de la définition du métier

Le plus étonnant réside dans la place politique des routiers, bien différente dans cet idéal-type qu'on ne peut le trouver chez les routiers de types *réflexifs.* Les labels passent souvent par la sécurité, et ce terme est très actuel pour justifier une procédure. Il est dans toutes les bouches : *« Chez nous, c'est sécurité avant tout »,* me dit John, qu'on peut se questionner sur la multiplicité de sens qu'elle sous-tend. Elle a l'avantage de la toute-puissance, elle ne nécessite aucune justification, comme si elle était constitutive du bon sens. Dans les grandes entreprises, l'emprise ne se limite pas à leurs routiers, elle s'élargit aussi dans ses rapports commerciaux avec ses sous-traitants, pour lesquels elle entretient des rapports d'ascendance. Comme le détaille J.P. Fouquet, « les grandes entreprises contrôlent et orientent véritablement le marché et sous-traitent une partie de leur travail aux entreprises de plus petite taille. Ces dernières se retrouvent placées dans une situation de dépendance totale et se chargent généralement des frets les moins rentables »[365].

La rhétorique de la « droiture », du « carré » tranche avec la tradition de l'arrangement informel d'un côté, ou du flou envers les rôles ou les espaces d'action de chacun. Ici, tout est comptabilisé, tracé, quadrillé. A tel jour, un conducteur avait telle cabine, telle remorque, et a été envoyé à tel endroit chez tel client. On peut admettre pourquoi certains routiers tiennent un cahier de bord où ils notent toutes les informations, car en dépit du contrôle les informations sont nombreuses, qu'elles nécessitent d'être triées. Joël, par exemple, utilise un logiciel pour lire sa carte tachygraphique afin de contrôler son temps de travail et sa rémunération. Sébastien note le matériel qu'il utilise et là où il va. Un jour, il a pu démontrer son innocence quand l'un de ses responsables l'avait accusé d'avoir cassé du matériel, à un lieu où il n'y était pas :

> *« Oui, on m'avait justement dit que j'avais cassé une échelle à Lorient tel jour à telle heure, alors que j'étais à côté de Montpellier, donc effectivement ce n'était pas moi. Comme quoi, il ne faut pas avoir peur de noter et qu'on puisse au moins se souvenir où est-ce qu'on était, ce qu'on faisait. Il ne faut pas jouer avec ça, on avait un cas justement où on m'accusait d'avoir cassé quelque chose alors que ce n'était absolument pas moi. »* (Sébastien, 32 ans, routier de zone longue, entretien n° 2).

[365] Jean-Philippe FOUQUET, « Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds », *Journal des anthropologues,* 77-78 | 1999, p. 10 (11 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Le fondement de l'organisation repose avant tout sur un état de désordre, l'enjeu consiste à synchroniser ses membres aux intérêts divers. C'est dans cette condition que se justifie dès lors le concept de compétence, dans une analyse fonctionnaliste. Selon Yves Lichtenberger (1999) « le terme ″compétence″ à partir de la fin des années quatre-vingt traduit un intense travail social d'articulation des modes de performance des entreprises et des capacités individuelles qu'ils valorisent. […] L'exigence de compétence traduit cette recherche d'une mobilisation plus décentralisée des ressources de chacun à partir de nouvelles définitions d'emplois et de tâches. Elle prend ainsi place dans le débat social comme l'indice d'un nouveau défi productif : faire de l'initiative et de la créativité des salariés une source de performance, y compris dans les activités d'exécution »[366]. Selon Claude Dubar, « La logique compétence consiste d'abord à mettre en question une conception souvent qualifiée de bureaucratique de la qualification, préalablement acquise et sanctionnée par un diplôme, donnant droit à une embauche à un niveau de classification (et de salaire) correspondant au niveau du diplôme et assurant ensuite une progression salariale, plus ou moins automatique, à l'ancienneté »[367].

Il y a un flou sur la distinction sociale entre compétence, d'une part et savoir-faire, d'autre part. Selon Claude Dubar, « savoir, savoir-faire et savoir-être deviennent les trois mamelles de la compétence, vite relayées par les qualités à exiger et/ou développer chez tous les salariés : initiative, responsabilité et travail en équipe »[368]. Or, la compétence est un moyen de domination sociale, elle est le fruit d'un apprentissage formel, au court d'une formation plus ou moins longue, ou par le suivi des protocoles. Conceptuellement, je les distingue pour cette raison. Les savoir-faire sont plus clandestins, ils sont la traduction dans l'action des compétences autant qu'ils sont le fruit de l'expérience de l'acteur et/ou celui d'un apprentissage entre pairs. Dans l'action, les frontières sont floues entre l'un et l'autre. Le problème n'étant pas de reconnaître ou de faire l'inventaire des « compétences » ou d'un « esprit de synthèse » à accomplir certaines tâches en vue d'atteindre un but (Huteau, 1985), ou encore un répertoire de comportements (Levy-Leboyer 1996). Plus que leur inventaire, il

[366] Yves LICHTENBERGER, « Compétence, organisation du travail et confrontation sociale ». *In : Formation Emploi.* N.67, 1999. Numéro spécial : activités de travail et dynamique des compétences. p. 95 (pp. 93-107).
[367] Claude DUBAR, *La crise des identités, l'interprétation d'une mutation,* Paris : PUF (Coll. « Le lien social »), 2001, p. 110 (239 p.).
[368] *Ibid.,* p. 111.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

s'agit de viser leur articulation sociale contextuelle articulée dans un tout systémique organisé en intergroupe, qui relève d'une dynamique toujours contingence.

La réduction du nombre d'heures travaillées préfigurerait plus comme une « sanction » qu'un avantage social chez les routiers au tournant des années 1990. Le contrat de progrès a contraint les transporteurs à diminuer le nombre d'heures sur un mois travaillé. Elle s'exprime aussi à la faveur de la segmentation du transport au lieu de longs trajets à la semaine. Leur diminution en zone longue entraîne une nouvelle division du temps au regard des prescriptions sociétales dont le transport s'est toujours abstrait jusqu'à présent. En effet, les délais courts, le travail de nuit, en jours fériés ou pendant week-ends sont courants, quelque soit le mode (ferroviaire, maritime, aérien, routier). Les chauffeurs travaillent moins, mais ils ne disposent pas de plus de temps à consacrer aux activités annexes. La satisfaction de l'idéal de liberté – travailler en plein air sur la route – se transforme rapidement en un enfermement contraint :

> *« On ne peut pas prévoir. Par exemple, j'ai deux jours de repos, je vais prévoir quelque chose avec ma femme, au dernier moment il va me dire, "il faut que tu partes", je ne peux pas refuser. Des fois avec ma femme, c'est tendu, quand elle prévoit des trucs, ouais c'est tendu. Elle est habituée, mais des fois... En quelque sorte, quand on est en repos, on n'est pas vraiment en repos, on est en astreinte. Des fois c'est stressant parce qu'on ne sait pas ! »* (David, 44 ans, routier de zone longue, entretien n° 35).

Pour illustration, beaucoup de tournées durent deux à trois jours. Néanmoins, le découpage zone longue/zone moyenne trouve ses limites. Beaucoup de routiers parlent de « grand régional », pour qualifier ces tournées plus longues qu'une journée, mais beaucoup plus courtes qu'une semaine. A l'issue de ces quelques jours, ils rentrent chez eux en fonction de leur nombre d'heures qu'ils doivent prendre en repos compensatoire ou simplement par les repos réglementaires entre deux journées de travail. Le temps de repos peut être même plus court que s'ils dormaient dans sa cabine au lieu de rentrer chez eux. Parfois aussi, un relais peut durer juste neuf heures, tandis que le trajet intégral aurait nécessité plus de temps. Une telle segmentation représente un avantage certain pour les transporteurs, tandis que la disponibilité est plus forte pour les conducteurs. De la sorte, ils sont plus flexibles tout en perdant en rétribution de primes. C'est souvent en ce sens qu'ils évoquent la thématique de la « précarisation », qui dépasse amplement son aspect financier.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

3.33 Les tenants de la précarité subjective

Selon Danièle Linhart, plusieurs facteurs structurent sociologiquement la « précarisation subjective » dans une perspective organisationnelle. Elle énonce que, « dans l'esprit des *managers*, l'idée est fortement ancrée qu'il faut déstabiliser leurs salariés pour les contraindre à être efficaces »[369]. Effectivement, cette vision managériale est largement héritière du taylorisme. Il s'agit de maintenir la pression sur les ouvriers, afin de lutter contre leur flânerie. En revanche, le premier facteur qui se recoupe, d'ailleurs, dans tous mes idéaux-types, relève d'une remise en question et d'évaluation permanente, tout en empêchant les échanges et les liens sociaux de type don et de contre-don (Mauss, 1924). Le second facteur, selon l'auteure, consiste à instaurer une logique de changement, « qui va attaquer explicitement les routines et les acquis, qui sont dénoncés comme autant d'archaïsmes contre-productifs, dans le cadre d'un travail de plus en plus interactif, fluctuant et qualitatif, qui est censé requérir des postures professionnelles particulièrement fluides »[370]. Autrement dit, l'auteure décompte les changements de *managers,* les rachats d'entreprises, leurs délocalisations, ou les changements de procédure, refonte d'équipe, etc. Ils représentent autant d'instabilité du travail. Il s'en suit une socialisation incertaine de la part des salariés et des *managers.* Selon cet angle, cette instabilité a pour but de casser le pouvoir des salariés : « briser les repères, bousculer les habitudes, c'est éviter que ne se reforment les collectifs, avec leurs pouvoirs de contestation »[371], ajoute-t-elle.

La signification qui est proposée par Danièle Linhart (2015) n'entre pas dans un cadre fonctionnel, qu'il peut s'en retrouver justifié comme le rappellent Michel Crozier (1963), ou plus récemment Philippe Bernoux (2015). En dépit des règles, l'auteure relève un propos que j'avais aussi souligné quant à l'arbitraire du travail : « Un sentiment de précarité s'installe lorsque se développe la conviction d'être confronté à des jugements aléatoires ou arbitraires »[372] :

> « Les salariés affirment ne pas trouver de soutien ou d'aide lorsqu'ils se trouvent confrontés aux tensions organisationnelles et/ou à des objectifs contradictoires. La hiérarchie est indisponible ou incompétente, et c'est en étant livrés à eux-mêmes qu'ils

[369] Danièle LINHART, « Une précarisation subjective du travail », *op. cit.,* p. 30.
[370] *Ibid.*
[371] *Ibid.,* p. 31.
[372] *Ibid.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

doivent trouver des solutions aux multiples défis qui s'accumulent. Or, ils se trouvent souvent dans des situations extrêmement exigeantes et inquiétantes, car, s'ils sont déclarés autonomes, c'est parce que l'on attend d'eux qu'ils trouvent en permanence des solutions pour atteindre des objectifs imposés avec des moyens eux aussi imposés, sans aucune possibilité de négociation »[373]. (Linhart, 2011).

L'auteure insiste sur une position de domination stratifiée. Pour synthétiser, la définition de la précarité subjective que propose l'auteure se structure en différents facteurs sociologiques. Le premier concerne la mise en place d'une remise en question permanente et une rupture du lien social, afin d'empêcher l'émergence d'un contre-pouvoir. Le deuxième se détermine sur la logique du changement. La transformation en permanence les services permet d'éviter l'apparition de petites astuces, de contournements, de routine, ou l'élaboration de méthodes alternatives de production. Enfin le troisième permet de maintenir la pression au travail : se sentir évalué en permanence sur des éléments arbitraires entretient la tension dans la croyance en ce qu'elle permet la performance :

« De plus en plus, de plus en plus, car les gens de l'affrètement sont toujours sur notre dos pour savoir où est-ce qu'on est, "dépêche toi, tu as vu l'heure", donc c'est plus... Mais après c'est normal puisque derrière ils sont poussés par les patrons, et les patrons ce qu'ils regardent ce sont les chiffres, ce qui se passe derrière, ils s'en foutent ! […] Aujourd'hui, au niveau de la direction ils prennent les bilans financiers et ils regardent ce qui se passe. Si ça convient tant mieux, si ça ne convient pas, ben ils mettent un coup. » (Sébastien, 32 ans, routier de zone longue, entretien n° 2).

En premier lieu, ils reposent sur des aspects quantitatifs du travail, la coercition des règles et des interdépendances (*i.e. :* les diminutions salariales, le *dumping* social organisé par les entreprises, la dévalorisation symbolique du métier, l'individualisation, les changements, *etc.*). En second lieu, on a pu constater la diminution des relations sociales qui se distinguent particulièrement sur deux axes, le premier s'éprouve avec la transformation du métier à l'emploi (Desfontaines, 2002). Plus encore, c'est aujourd'hui l'emploi qu'on s'évertue à détruire. Le second axe consiste à casser l'identité professionnelle à partir d'un revirement axiologique de classe qui se transfert vers l'entreprise. Paradoxalement ces routiers peuvent se sentir davantage protégés par cette dernière qui tend à les maintenir dans une sorte d'« illusion matricielle ». Par là, j'entends une solution conditionnée par une réalité reconstruite par un tiers en vue de servir ses intérêts. Elle s'articule avec la soumission volontaire, qui en devient la condition-même du reformatage social du métier de routier.

[373] Danièle LINHART, « Une précarisation subjective du travail », *op. cit.,* p. 31.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

a) Le reformatage de métier : de l'identification corporatiste, à l'identification à l'entreprise

Pour l'entreprise, l'homogénéisation lui assure une mise au travail de ses salariés. Le meilleur moyen d'y parvenir consiste à soumettre un cahier des charges aux centres de formation, aux lycées professionnels et de déterminer les niveaux de connaissance. Par la même occasion, l'autocontrainte porte en son sein la culpabilité de la norme et particulièrement celle de l'échec. C'est lorsqu'elle n'est pas atteinte, dépassée ou enfreinte que le stress apparaît. Le stress est donc le fruit de normes apprises et moins une fragilité personnelle. Pour qu'il y ait une telle redéfinition du « métier », trois points cardinaux s'imposent pour le management. Le premier tend à s'opposer à l'ancien modèle, le système de valeur traditionnel est trop hétérogène, et ne permet pas l'établissement d'une éthique de travail. En second, l'objectif consiste à rendre axiologiquement obsolètes les anciennes manières de travailler. Modifier la valeur de chaque acteur est donc un enjeu primordial afin de s'assurer que tous partagent les mêmes valeurs. L'entreprise instaure donc d'un capital social – au sens sociologique admis du terme ; à travers la capitalisation d'un ensemble d'acteurs en vue d'un but – sur lequel elle constitue son efficacité productive. L'enjeu est d'autant plus important si elle est de grande taille : elle facilite l'interchangeabilité et l'efficacité de ses membres par un ensemble de protocoles et procédures qui quadrillent leurs actions. Elle peut même démontrer l'efficacité de son modèle par le biais de formations, de rapports annuels d'activité. En somme, c'est démontrer la preuve de la viabilité de son hypothèse, afin de détruire le précédent modèle. En conséquence, la réceptivité des acteurs va provoquer une autocontrainte groupale. Désormais, si chacun fait à sa manière, il y a une incompréhension des autres à distinguer le sens de l'action. Tandis qu'en suivant les protocoles, l'action de l'un est immédiatement analysable par l'autre et *vice-versa.* Chaque acteur est dépositaire des prescriptions. Un rapport identitaire peut se constituer à l'image que la société veut diffuser, vu que chacun partage les mêmes valeurs, les mêmes espaces, de ses divisions admises et comprises par tous.

En troisième, de même que pour analyser l'action, celle-ci doit être isolée l'une de l'autre, chacune d'entre elle forme une unité, elle-même décomposable en sous-unités, etc. C'est-à-dire qu'à un type d'action correspond un acteur qui en assure alors sa qualité et sa traçabilité, toujours inscrite dans une logique d'interdépendance, où la moindre déviance se

perçoit. Autrement dit : la procédure trouve toute sa justification que nul ne pourrait travailler sans elle. Enfin, si une action est tout à la fois repérable, séquencée, elle est quantifiée, énumérée, elle est ajustable en coût, en quota, en temps et comparable d'un individu à l'autre. Elle a l'avantage d'être anticipée et elle est modifiable à souhait selon les choix managériaux. C'est de cette manière que chaque action peut alors se densifier par la division du travail, des tâches, des opérations spécifiques et les rythmes qu'elle choisit, pour reprendre Christophe Bouton (2013) dans son analyse du « temps de l'urgence »[374].

De ces trois points, on peut alors évoquer le « reformatage de métier » qui tient du transfert axiologique. Il remodèle l'identité sociale de l'acteur pour l'assimiler à une matrice organisationnelle à travers une réélaboration du réel (Linhart, 2015) auxquelles il s'identifie désormais, obtient de lui son appui social. Il ne s'agit pas de convaincre l'acteur pour l'obliger à travailler, mais davantage qu'il soit convaincu par lui-même de cette façon de travailler représente l'avenir du métier, admis par de nouveaux modèles de sensibilité. Elle a pour conséquence son engagement au travail et sa valorisation sociale à autrui, en même temps que l'organisation prétend sauvegarder sa protection. L'image de l'entreprise paternaliste, dans laquelle ces multinationales tendent de s'opposer, par leurs protocoles et leurs universalités, paradoxalement, se renforce.

Cela ne va pas en contradiction avec l'hypothèse des moyens de négociation ou du pouvoir social dont ils disposent. Au contraire, cela en démontre leur limite. En reformatant le métier, ce sont les rapports de pouvoir qui sont aussi redéfinis. Je pourrai me permettre d'évoquer l'ébauche d'une servitude volontaire (La Boétie, 1576). Elle échappe bien entendu au principe de la volonté, c'est le développement d'une relation « transférentielle » au sens psychanalytique du terme, entre l'entreprise et les acteurs concernés. Leur « moi » se structure narcissiquement autour de leur engagement au travail, et leur surmoi qui s'y identifie au reste de l'organisation, le « ça » représente de son côté une menace extérieure qu'il faut évacuer, correspond à l'ancien modèle civilisationnel du métier qu'il s'agit de censurer et de proscrire.

Les petits arrangements informels issus du passé, les astuces de travail élaborées de façon alternatives n'ont plus de légitimité dans une organisation encastrée. Ils sont « hors de

[374] Christophe BOUTON, *Le temps de l'urgence,* Lormont : Éd. Le Bord de l'Eau (Coll. « Diagnostics »), 2013, p. 132 (298 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

propos » dans le travail. Par exemple, il importe peu qu'un routier sache changer un pneu tout seul, ou qu'il soit en mesure de faire des petites réparations, même de fortune, ou qu'il ait une connaissance du réseau routier métropolitain. Il existe des procédures en de tels cas. Cela relève pourtant de l'intelligence organisationnelle[375] (Dupuis, 2015). L'analyse peut paraître psychologique et au penchant très winnicotien. Si effectivement elle en tire son inspiration, sa finalité est pourtant sociologique, dans la mesure où c'est un rapport à une contrainte à un public défini par rapport à ses marges, et décoder la mécanique sociale, à travers des rapports de pouvoir. Elle trouve sa régularité à travers un système axiologique et de coercition face à l'individu. Il l'attire pour tisser un lien de légitimation sociale dans l'action de penser et de faire :

> « Parce que nous savons qu'il est important pour vous d'exercer votre métier dans les meilleures conditions, nous investissons dans des outils informatiques pour rendre vos conditions de travail optimum. Grâce aux nouvelles technologies, les plannings sont précis et mieux anticipés. Vous gagnez en confort et surtout en qualité de vie ». (Site *Internet,* Transporteur XXX, enterprise multinationale).

b) Du jeu de pouvoir à celui de la persuasion sociale

Le management moderne mobilise toutes les possibilités pour convaincre leurs salariés qu'ils doivent agir d'une manière plutôt qu'une autre, et davantage encore s'ils y sont convaincus. J'articule avant d'analyser le petit extrait ci-dessus, une idée à nouveau proposée par D. Linhart (2011). « L'idéal managérial repose sur une persuasion du salarié, qui doit naturellement se mobiliser à fond, s'engager entièrement, se dépenser sans compter et cela pour son bien, qui est censé se confondre avec celui de son entreprise. C'est un appel au renoncement, non seulement à une conscience de classe, mais aussi à un certain type de conscience professionnelle, à un certain type de rapport au métier et à la société »[376].

Focalisons-nous, d'ailleurs, un peu sur ce court extrait issu d'une entreprise de transport routier de marchandises. Il y a un jeu de langage qui sous-entend un système de séduction. Le « je », sous l'ambiguïté du « vous » et « vos » est avant tout la primauté du travail individualisé et qui officie en instrument de persuasion. Ce n'est pas « notre entreprise », c'est davantage « vous » : « il est important pour *vous* », « rendre *vos* conditions de travail

[375] François DUPUY, *La faillite de la pensée managériale, Lost in management, Vol. 2,* Paris : Éditions du Seuil, 2015, 240 p.
[376] Danièle LINHART, « Une précarisation subjective du travail », *op. cit.,* p. 30.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

optimum », « *vous* gagnez en confort ». Les *managers* sont en effet convaincus que le flux tendu améliore les conditions de travail. Muriel Bellivier (1996) va d'ailleurs dans ce sens : « le flux de fabrication dans un système juste-à-temps est fluide, non seulement parce qu'il s'effectue harmonieusement et régulièrement, mais aussi parce qu'il a une capacité d'adaptation, de déformabilité, selon les besoins »[377]. C'est l'articulation impossible de la rhétorique de la performance et du gain, du confort, de la prévisibilité et du contrôle qui est projetée sur le candidat afin de le séduire. La question de la fluidité sous-tend immuablement la flexibilité du travail. Globalement, c'est une sorte de reconnaissance affective (Honneth, 2000) qui est proposée et qui contraste amplement avec celles de tailles plus moyennes et les P.M.E. C'est sur cette aptitude à jouer sur l'inconscient et les ambiguïtés qui contribuent à une véritable précarité subjective. C'est là justement que la psychanalyse de Winnicott diffuse des pistes qui vont dans ce sens.

Retenons que l'entreprise propose un environnement stable – du moins, qu'elle présente comme tel –, elle tient une dimension empathique envers ses routiers, comme une mère « suffisamment bonne »[378] tient son fils, à la fois psychiquement comme physiquement, à la façon dont Donald W. Winnicott (1953) définissait le rapport psychanalytique entre la mère et son enfant. Ce ne sont plus les ouvriers, comme au temps de Taylor qui se soutiennent mutuellement, c'est l'organisation qui assure ce rôle ! A y voir plus précisément, c'est une forme de solidarité instrumentale qui s'établit dans les rapports sociaux de part sa forme stratifiée. Elle se déploie par un conditionnement social et un degré d'interdépendance plus important que tout autre modèle, qui devient totalisant, au point que chacun s'identifie à elle, comme un enfant s'identifie à ses parents. L'espace identitaire est resserré sur le chauffeur. Il ne dispose plus des repères du reste de la division du travail, tel qu'un artisan peut s'ajuster dans le processus de fabrication ou anticiper une tâche par rapport à l'autre et si nécessaire. L'organisation met tout en œuvre pour que le stress ne soit pas conscientisé et fasse ainsi l'objet de lutte sociale contre elle. Pour y parvenir, ce que propose l'entreprise n'est pas tant un métier ou un emploi, que son reformatage. Ce propos n'est pas si éloigné de celui de François Vatin (1987), sur cette thématique.

---

[377] Muriel BELLIVIER, *Le Juste-à-temps, Naissance d'un nouveau système de production,* Paris : Éd. L'Harmattan, Coll. Logiques économiques, 1996, p. 23 (391 p.).
[378] WINNICOTT Donald Woods, *La mère suffisamment bonne,* Lausanne : Éd. Payot (Coll. « Petite Bibliothèque Payot »), 2006, 122 p.

Le stress peut aussi en émerger par l'allègement du travail. A ce titre, par antagonisme au *« burnout »,* est mentionné celui de *« bore out ».* Fondamentalement, moins on a de travail, moins on peut le négocier. Il s'en suit une remise en cause du pouvoir de l'acteur et une diminution de la valeur du travail. Or, cette propension à perdre du pouvoir constitue une véritable source de stress, que le métier de routier demeure historiquement inscrit dans le sacrifice de soi. En contrepartie, l'entreprise établit un degré d'exigence plus élevée lors du recrutement. Le discours, justement de John ne me laisse pas penser le contraire. Lui-même formateur évalue les tests de conduite lors de la sélection des futurs routiers selon des protocoles précis, qui durent une heure trente. Souvent, il s'agit plus de savoir si le candidat est prudent, connaître sa maîtrise du véhicule, qu'il ne risque pas de casser le matériel. Ces évaluations ont pour finalité de rendre compte dans quelle mesure il répond aux exigences définies de la conduite, même s'il n'a pas encore les réflexes préalablement définis. Le contrat de progrès, comme la division spatiale du transport (traction/relais) ont inspiré les opérateurs de transport vers d'autres méthodes de travail qui leur ont permis de s'aligner au niveau des Réglementations n°3820/85 et n°3821/85 sur les temps de travail. La numérisation des disques par des cartes tachygraphiques avec la Réglementation CE n°561/2006, à la moitié des années 2000, n'a fait qu'optimiser cette surveillance, dédoublée par la géolocalisation. L'informatisation dans la logistique tend à polariser les informations en temps réel de chaque routier.

Mais, paradoxalement, cet émiettement organisationnel peut aussi servir d'argument pour attirer des routiers à l'image de la typologie *progressiste* qui redoute les chevauchements de temporalités ou leur dépassement en un signe d'infraction. L'objectif sous-jacent consiste à « garder » au maximum les conducteurs, en créant une culture d'entreprise, de métier afin qu'ils s'identifient à leur entreprise. Dans ce but, il faut séduire, présenter ses arguments, les valeurs jusqu'à les afficher publiquement, selon l'idée d'une identité en soi distinctive d'une autre. Mais il y a quelque chose qui résiste, particulièrement dans ma dernière typologie : alors que ces routiers étaient stimulés par une nouvelle image de leur métier, ils assistent en fait à sa destruction. Partis dans l'esprit de vaincre la concurrence, être les meilleurs au sein d'une multinationale puissante, voilà que cette toute puissance peut se retourner d'un moment à l'autre contre eux, tandis que les routiers de type *réflexifs* ou *progressistes* sont plus armés à lutter. Ici, toute la stratégie managériale consiste à déconstruire l'image de classe des routiers, afin de faciliter leur mise au travail et de briser les stratégies de résistance sociale.

A l'issue de mon analyse des discours issus des routiers de zone longue que j'ai interrogés, j'ai pu percevoir trois degrés différents dans la question de la légitimité des règles, et comment celle-ci s'articule à la question du stress. Cette diversité s'établit par le niveau de contrôle dont les entreprises prennent part à l'organisation du travail. Depuis ces quinze dernières années, le métier de routier s'est profondément transformé au point de remettre en question l'identité sociale que certains d'entre eux sont dépositaires d'un savoir qu'ils ont vécu en début de carrière. Ceci constitue un prestige social dont la principale menace se fonde auprès de l'organisation *synchronisée et technique.* Le métier de routier est chargé en histoire et en luttes sociales. Les transformations reformatent l'identité professionnelle, dans laquelle le stress est la manifestation visible. Ce n'est pas le changement identitaire en tant que tel qui pose problème, que sa prise en charge institutionnelle dont les règles créent à la fois un effritement et une surveillance au travail. De la sorte, il est plus aisé de faire oublier son appartenance de classe sociale. On peut comprendre les raisons qui chargent en tension les routiers de type *réflexifs, progressistes* ou *synchronisés.* Le fondement de la crainte des premiers peut s'apprécier à l'aune des modalités d'organisation des majors du transport qui dominent à présent le secteur et qui détient un monopole sur la marchandise.

Tandis que la première typologie perçoit les règles du temps de travail (CE n° 561/2006) comme un trompe-l'œil, elles sont pourtant au fondement organisationnel du modèle de transport entre la segmentation et les relais dans un temps imparti. Le flux tendu n'est pas qu'au départ et à l'heure d'arrivée au destinataire, il est aussi pendant le voyage lui-même. C'est justement pour répondre à ces contraintes de la réalité du travail que le règlement du temps de travail est mis en cause. Dans la seconde typologie, les routiers mobilisent les zones d'incertitude en s'appuyant sur ces mêmes règles. La rupture de négociation n'est pas uniquement à entendre au sens d'une fin de cohésion sociale. L'acteur y mettra son investissement. La bienveillance manifeste est certes un changement significatif dans le T.R.M., mais la croissance des interdépendances ne doit pas occulter l'exposition au stress dont les routiers de la troisième typologie sont particulièrement exposés, en particulier sur des « carrières longues » au sein d'une même entreprise.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Image n° 8 : « Poste de conduite »

Remarques : Le téléphone de bord symbolise la flexibilité du travail et son caractère urgent, tandis que l'ancienne *C.B.* (dont l'emplacement est ici vide, sous l'autoradio) symbolisait l'entre-soi. Par le passé, il était un moyen de communication entre routiers. Aujourd'hui, les données informatiques de bord peuvent se communiquer avec le centre d'exploitation de l'entreprise. La disposition générale du poste de conduite est ergonomique et n'est pas très éloignée d'une automobile.

Conclusion générale

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Conclusion générale

J'ai voulu montrer, au sein de ma thèse, que le stress est aussi une réalité sociologique, en m'appuyant sur l'articulation des contraintes systémiques et sociales, qui se traduisent, *in fine,* par des façons de penser ou d'agir. Il faut bien admettre que jusqu'à présent, la sensibilisation des facteurs ou des dimensions psychologiques sont largement dominants dans la perception du stress, sans que la classe sociale, le groupe, l'identité sociale, ni les formes d'apprentissage en rapport aux actions afin d'y répondre ne soient vraiment questionnés. Mon choix fut de mettre à l'inverse l'accent sur les contraintes, qui relèvent tout à fait d'un processus de civilisation. Le choix du terme, mobilisé par les routiers relève d'une infinité de situations auxquelles ils sont contraints de développer des ajustements, des stratégies envers leur environnement social et professionnel. De là, mes travaux renvoient aussi à différents signifiés (souffrance, rupture sociale, malaise, etc.). Le stress est un ressenti dont son contenu est hétérogène mais pas moins porteur de discours, d'où l'effet de la « synthèse des contraintes », que j'ai évoquée en introduction, elle même délimitée au système social d'appartenance des routiers. Elle renvoie aux ressources que peuvent mobiliser les individus. Il s'agissait donc, dans un premier temps, d'un travail d'écoute et dans un second d'analyse. L'exercice d'itération entre la question de départ, l'état de l'art et l'élaboration de la problématique et des hypothèses était important. Le processus de civilisation (Elias, 1939) m'a servi de principal cadre théorique. Cependant, il laisse entrevoir à propos de la question du stress un paradoxe : la sociologie de Norbert Elias développe un processus de civilisation d'une société violente et impulsive avec peu d'interdépendance, à une société disciplinée et interdépendante au niveau de l'autocontrôle individuel et social. Toutefois, l'analyse de l'auteur est essentiellement axée sur la forme, moins sur le fond.

Car, à y regarder un peu de plus près, les relations sociales se fondent sur un autre type de violence, où la maîtrise des règles de façon arbitraire dans l'interstice des angles morts est un moyen de faire face aux relations conflictuelles. Ainsi, dans une société « civilisée », où le travail nécessite une normalisation des comportements, il est aussi l'expression des violences sociales. C'est face à elles que les acteurs ont à maîtriser leurs émotions. Plus on est de classe sociale basse, plus cette exigence est forte et elle doit être intériorisée, face au contrôle social dont elle fait l'objet. On peut comprendre pourquoi les routiers n'expriment pas leur stress dans n'importe quelle condition, qu'une des difficultés lors de mes entretiens fut d'évoquer cette thématique avec tact. Car elle dérange, elle pousse l'acteur dans ses retranchements.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Mais j'ai pu le constater à plusieurs reprises, le stress exprime aussi un moyen de légitimer une lutte sociale, soit parce que je suis devenu un interlocuteur privilégié lors des *interviews,* soit parce qu'en groupe, il y a des codes pour faire passer socialement une contrainte dans laquelle les acteurs s'identifient et se reconnaissent mutuellement. Ils ne stressent pas de façon aléatoire ni désordonnée. Ainsi, c'est ce qui m'a amené au fondement-même de ma problématique : de quelle(s) manière(s) les rapports de pouvoir organisent-ils socialement le stress des routiers ?

Une division des routiers : la question de la légitimité sociale face à la division du travail

L'analyse idéale-typique que je propose permet justement de mettre en avant cette organisation dont la réglementation du temps de travail suscite de la part des routiers de type *réflexif* un regard critique de la bureaucratisation au niveau juridique. Leurs discours sur le stress s'articulent principalement autour des règles auxquelles ils sont confrontés. Le fond de leur discours revient à dire que ce n'est pas en rajoutant des règles que le travail sera plus rapide ni plus sécurisé, tant au niveau de la productivité qu'envers la circulation routière. Cependant, ils ne s'opposent pas frontalement aux règles, leur espérance relève davantage de leur cohérence. Leur système d'autocontrainte se polarise envers l'entreprise, c'est-à-dire qu'ils prennent le parti de leur employeur, dans un engagement social héritant de l'investissement physique. Ils ont réussi à développer une relation de pouvoir avec leur encadrement, dans la mesure où ils acceptent davantage certains risques que ne prendraient pas d'autres de leurs collègues. Néanmoins, il est important de rappeler que si les petits transporteurs recouvrent 64 % des entreprises du T.R.M., seuls 14 % des routiers y travaillent (O.P.T.L, 2018). De plus, ils sont dans les tranches âge les plus élevées. Ces routiers sont souvent en fin de carrière, et leur stress s'explique essentiellement par une perte de prestige social dont ils ont pu faire l'objet par le passé, d'autant plus qu'ils sont délégitimés par les routiers *synchronisés et techniques,* travaillant dans de grandes entreprises. Ce même prestige se développait selon la contingence des espaces d'action de la route et les savoir-faire qu'ils devaient maîtriser pendant leur travail. Même s'ils disposent encore de ces pouvoirs sociaux, ils sont éphémères, selon que les routiers fassent l'objet d'une prise en charge managériale de plus en plus importante dans les entreprises.

A ce titre, la division n'est pas que symbolique, elle est aussi au niveau du travail lui-même. Elle se structure par les N.T.I.C. Elles ont rendu leur travail largement divisible, contrôlable et mesurable. Donc, le prestige social et la perte des espaces d'actions sont liés l'un à l'autre, car ils sont le produit des zones d'incertitude que les routiers pouvaient marchander envers leurs clients ou leur employeur. Aujourd'hui, quelque soit la taille de l'entreprise, aucune action ne peut être prise sans le consentement de l'exploitant.

Or, cette perte de pouvoir se retrouve chez les routiers de type *progressiste*, pour qui les règles leur assurent le dernier rempart contre un arbitraire qui les exposerait à un surtravail. Ils sont exclus de l'engagement de leur propre travail puisqu'ils ne disposent pas d'une marge de manœuvre qui les amènerait à agir selon la contingence de la situation. Enfin, le dernier idéal type se caractérise par un système polarisé non plus sur l'appui de l'organisation endogène ou exogène, mais sur les deux. Ces routiers laissent apparaître par ailleurs un paradoxe qui relève de l'emprise managériale : ils sont convaincus d'être parmi l'élite des routiers, mais ils semblent fragilisés par l'effet de la domination sociale de leur hiérarchie, il devient plus difficile pour eux de développer des zones d'incertitude, particulièrement en cas de conflit. Ainsi, à partir de ces trois idéaux-types, nous voyons trois façons de s'organiser face au stress, selon des intérêts sociaux caractéristiques. L'hypothèse d'une différenciation de l'autocontrainte peut alors être validée. Une même catégorie sociale peut donc stresser différemment selon les contraintes organisationnelles qui s'imposent à elle, car ses membres n'ont pas nécessairement les mêmes intérêts à suivre de façon homogène les règles.

Dans le même coup, la troisième sous-hypothèse développée est probablement celle qui nécessite davantage de discussion. J'avais pu repérer au court de mes observations directes lors des repas dans les relais-restaurants, des échanges d'astuces, ou pendant des pauses sur des aires d'autoroute, en dépôt, l'évocation des moyens de faire face aux difficultés quotidiennes. Or, ce partage n'est pas systématique. Si cela peut fonctionner entre collègues ou entre amis routiers, au niveau méso ou macro sociologique, cela s'avère plus délicat. Les éléments apportés à la sous-hypothèse précédente laisse déjà entendre une pondération de la diffusion des savoir-faire. Surtout, tel que j'avais pu le montrer dans le chapitre 6, il n'y a plus de code d'honneur qui instaurait une relation de don et de contre-don, même de façon éphémère, entre les routiers. Cette relation était susceptible d'établir des partages des savoirs

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

en entre-soi. Donc, je resterai assez critique sur cette hypothèse, elle n'est ni totalement fausse, ni totalement vraie, selon l'échelle sociale que l'on choisit et surtout selon le niveau de cohésion des acteurs.

Les zones d'incertitude sont caractérisées, ici, par les savoir-faire des routiers en tant que moyens d'agir selon la contingence des contraintes auxquelles ils sont confrontés. Elles dépendent de la division du travail, qui de surcroît, devient explicative du stress, particulièrement lorsque les acteurs ne disposent pas de contrôle sur les contraintes, où lorsque leur connaissance ne permettent pas d'agir dessus, au profit d'un groupe social dominant. Par exemple, c'est pourquoi les routiers cristallisent leurs craintes sur le *dumping* social, et par association, au risque de dégradation de leurs conditions de travail. Elle réduit des marges de négociation, par ailleurs, avec leur employeur dans le sens où le développement de l'entreprise en longue zone s'en retrouve diminué. Il leur reste à élaborer une stratégie de lutte et de résistance. La prescription de nouvelles règles ne sont pas systématiquement en mesure d'améliorer les conditions de production. L'invention d'astuces, la structuration des compétences et des savoir-faire sont les moyens clés pourtant de l'engagement au travail. Et s'il y a du stress au travail, c'est que leur articulation ne trouve pas d'application efficiente. Plus encore, la centralisation du travail produit du stress. L'encadrement perçoit son travail stressant en raison du surtravail et parfois par le manque de moyen qu'il peut ressentir, tandis que les routiers sont stressés parce qu'ils ont la sensation de ne pas donner tous les moyens et les contributions sociales qu'ils pourraient apporter.

Les analyses que j'ai pu montrer au sujet de la segmentation du transport vont dans ce sens, même si l'activité du fret routier ne s'y limite pas. L'accentuation d'une concurrence plus intra-modale à bas coût s'installe sur le territoire français et européen depuis maintenant plus de quinze ans. La tension apparaît au niveau quantitatif en raison de la diminution de la marchandise transportée par le pavillon français sur le territoire hexagonal. A l'origine, la compétitivité d'une entreprise reposait essentiellement sur l'aptitude physique et les savoir-faire des routiers. Bien que plus éprouvante physiquement, cette concurrence entre transporteurs locaux faisait l'objet d'une meilleure acceptabilité de la part des routiers. Ils héritaient d'une lutte sociale, d'une lutte contre soi pour tenir la marche face aux longs trajets et aux exigences de leurs clients. Aujourd'hui, si le métier reste par certains aspects épuisant, la concurrence s'en retrouve renforcée, dominée par le management et échappant totalement

aux routiers, tandis qu'ils pouvaient la contourner en ayant une maîtrise sur le commerce de leur entreprise et sur la marchandise, tout au moins en partie. Il est probable qu'en redonnant un aspect commercial aux routiers, ce serait une opportunité pour les entreprises françaises du T.R.M. de regagner des parts du marché perdu.

Discussion de l'étude

Dans cette recherche, je me suis limité à un type de routier ; ceux de zone longue. Ce choix s'est justifié selon quatre raisons principales. La première est quantitative, ces routiers ne sont plus majoritaires. En deuxième, c'est aussi une question d'affect. Lorsqu'on parle de routiers, souvent on imagine des salariés itinérants sur les routes de France, fondés selon une valeur d'entre-soi et des codes d'honneur fortement ancrés dans leur habitus. Élargir mon enquête auprès des routiers de zone moyenne, rentrant chez eux tous les jours aurait été sur le plan technique de cette thèse tout à fait pertinent. Mais je me suis laissé guider par cet impératif d'interviewer presque qu'exclusivement des routiers de zone longue. En mettant l'accent sur les transformations du transport routier en zone longue, c'était aussi pour moi l'opportunité de faire remarquer que l'organisation logistique du transport tend aujourd'hui à favoriser des segmentations. En troisième, ce choix relève d'une posture sociale des routiers de zone longue : j'avais en supposition un engagement au travail plus important que les routiers de zones courtes et moyennes acceptant plus facilement les routines, d'où ma question de départ. Enfin, en quatrième, c'était aussi plus aisé pour moi d'interviewer des routiers de zone longue dans le sens où j'avais déjà établi en Master un réseau. Mon père l'étant lui-même, ce fut un facilitateur (*cf.* Annexe 1). L'accès aux routiers de zone longue est aussi plus aisé, il m'aurait été beaucoup plus difficile de faire des *interviews* avec des routiers de zone moyenne le soir sur des aires de repos ou de service, sachant qu'ils rentrent quotidiennement chez eux.

Cependant, bien que j'essaie d'y échapper tout au long de ma thèse, il reste probablement des résidus de prise de partie plus ou moins en faveur des routiers. J'ai en tête que la neutralité axiologique au sens wébérien est un idéal dont il s'agit de s'en approcher le plus possible. C'est d'ailleurs aussi pour ça que j'ai interviewé et suivi des exploitants dans leur travail afin de comprendre leur méthode et de percevoir leurs propres difficultés sociales et techniques. Mais, cela ne peut exclure, plus ou moins inconsciemment des jugements de valeur. Comme toute étude sociologique, le risque zéro n'existe pas.

Par ailleurs, l'amplitude journalière n'est toujours pas le premier problème de la réglementation actuelle tandis qu'elle a déjà fait l'objet de critique à cet égard (Hamelin, 1999). Le pouvoir que maintiennent les routiers sur la réglementation du temps de travail implique des marges de manœuvre qu'ils peuvent exploiter. Cette même réglementation est aussi un moyen de surveillance. Mais, le système européen relève d'une tendance contradictoire : la première repose à partir d'une individualisation du flux de transport par un contrôle et un enregistrement du temps de travail, quand la seconde dérégule la concurrence intramodale à l'échelle européenne. Si les routiers ont intériorisé les prescriptions de la R.S.E. et l'applique quasi automatiquement, il leur est plus difficile d'intérioriser celle de l'ouverture européenne. Elle est perçue comme une menace existentielle pour l'avenir du métier de routier. Pour les entreprises qui en ont les moyens, elles bénéficient d'un réseau complexe et sophistiqué qu'il est difficile de suivre pour les autorités juridiques. Les affaires de *dumping* social, qui dès les années 2000 avec le transporteur allemand Willy Betz (2008), de Norbert Dentressangle (2012) ou plus récemment avec le transporteur belge Jost (2017) sont révélatrices d'une tendance de fond qui dure. Les routiers sont pris dans cette contradiction, au sentiment d'injustice sociale, pour eux, que leurs confrères des pays de l'Est venus travailler dans des conditions délétères, dans un pays qui n'est pas le leur.

A défaut d'une action de fond efficace de la part des services publics européens, les médias s'en chargent sur un fond misérabiliste pour toucher les téléspectateurs. En 2011, une première émission télévisuelle « Envoyé spécial » sur France 2 montrait en image les conditions de travail dont étaient soumis à la fois les routiers français et leurs confrères de l'Europe de l'Est. En 2016, c'est au tour de « Cash investigation » de montrer l'ampleur du *dumping* social, plus aggravé encore qu'il s'effectue dans des entreprises du service public, dont le transporteur routier Géodis (filiale de la S.N.C.F.). Régulièrement, ce sont des affaires comme celles-ci qui sont mises à jour par les journalistes. Les articles de journaux, les sites web y contribuent de même que les réseaux sociaux. Le plus conséquent repose sur le travail détaché, en profitant de la faiblesse sociale que représentent ces travailleurs, moins aptes à s'opposer aux employeurs.

A y prendre et à y laisser, la thématique ne peut être négligée. Une régulation efficiente ne pourra se réaliser qu'à l'aune d'une réglementation polarisante, comme l'a été en son temps le « contrat de progrès » en 1994 et les années qui ont suivi. Cela laisse apparaître autre

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

chose. C'est un autre arbitraire en dépit des règles qui s'instaure dans le transport routier de marchandises et ce pour deux mobiles. Le premier : je viens de l'évoquer, le transport s'inscrit toujours dans une culture de contournement et d'infractions dont les chauffeurs en sont les premiers exposés. Les dépassements de temps de conduite existent toujours, et plus encore celles du temps de travail hebdomadaire, bihebdomadaire. Quelque part, l'inclusion du *temps de conduite* dans *le temps de service* est un palliatif réconfortant le management, à la densité du travail que les statistiques de sécurité routière au constat d'un affaiblissement des accidents impliquant des poids lourds. Le deuxième repose sur le constat suivant : les règles ne protègent qu'à la condition de sa légitimité légale et que les pays se donnent les moyens de la faire respecter. Il ne suffit plus de s'appuyer dessus pour s'en protéger. Implicitement, c'est aussi ce qui stresse les routiers *progressistes.* Si elle a toutefois le mérite de limiter la violence physique, elle est en effet plus sociale, comme le démontre, par ailleurs, Marnix Dressen (2011), à travers une construction idéal-typique de la violence au travail. Parallèlement à cet auteur, dans le cadre des échanges, j'avais évoqué l'« arbitraire symbolique ». Au regain des rapports de pouvoir, c'est une perspective de recherche à développer, et à proposer des angles conceptuels suffisamment larges à l'avenir. Il s'agira de montrer davantage la relation sociologique entre le stress et une forme de domination sociale dont son arbitraire est difficile à prévoir par les acteurs.

Mise en discussion et perspectives de recherche : les perspectives de recherche entre stress et adhésion à l'organisation par les salariés

Certaines données que j'avais construites l'ont été par le croisement entre les règles du secteur (organisation endogène et organisation exogène), les entretiens, les observations et les manuels de formation en logistique et exploitation du transport. L'aspect « maternel » de l'entreprise, par exemple, nécessiterait davantage d'approfondissement conceptuel. C'est un principe qui fut énoncé par Danièle Linhart (2015, p. 111), ce qui m'assure une certaine pertinence que j'avais reliée aux entretiens de type *synchronisé.* De plus, comme le précise l'auteure, c'est une tendance au long court qui suit trois phases successives :

> « On peut distinguer différentes phases et formes de ces métamorphoses identitaires des salariés : tout d'abord, celles qu'on peut qualifier d'éthiques où les directions s'essaieront à définir les salariés vertueux, et enfin celles psychologisantes, qui jouent pleinement sur la dimension narcissique des salariés. C'est dépouillé du soutien des

autres, bouleversés et déstabilisés dans leurs valeurs, que les salariés affronteront les offensives idéologiques accompagnant les transformations organisationnelles. »

A plus court terme, les travaux d'Hélène Weber (2011, p. 194) montrent aussi des mécanismes de correspondance psycho-organisationnel, dont « l'adhésion demeure subordonnée au désaveu de la réalité » agissant envers les équipiers de la chaîne de restauration rapide Mc Donald's. Son modèle s'établit en trois temps :

Le premier est la *phase initiatique,* dans laquelle les liens sociaux impliquent l'engagement du nouveau venu à acquérir les codes, les procédures et les normes. Il est pris dans l'illusion matricielle où la flexibilité du travail et l'isolement social des équipiers sont des moyens de valorisation sociale. « Les contraintes liées aux horaires favorisent un fonctionnement en vase clos, et l'organisation d'une vie sociale en dehors du restaurant se révèle particulièrement difficile à mettre en œuvre, ce qui alimente comme une force centripète qui pousse les individus les uns vers les autres au sein du restaurant »[379]. Souvent issus des classes populaires et marqués par des situations d'échec, ces jeunes voient en Mc Donald's la possibilité de trouver des objets de satisfaction narcissique.

Le second est la *phase perverse,* comme le signifie l'auteure, « pendant la phase perverse du processus d'adhésion, il croit ce que le système organisationnel lui fait croire, à savoir qu'il incarne son idéal »[380]. Un peu de la même manière que les moines évagriens tentaient de faire une unité avec le travail et leurs prières, les équipiers marquent une unité avec l'organisation, comme un moyen de s'engager sans compter. Or, cet engagement paraît paradoxal quand on le recoupe les conditions de travail, les salaires, les heures en sus, etc. Hélène Weber reprend alors à son compte l'*objet a* de Jacques Lacan. « L'intérêt d'introduire la notion d'*objet a* organisationnel réside dans le fait qu'elle englobe la multiplicité des Idéaux du moi repérables au sein de l'organisation, et qu'elle attire l'attention sur le caractère essentiel de la question du manque »[381]. Cette référence à l'*objet a* a pour fonction d'asservir l'acteur aux besoins de l'entreprise, pour venir combler un quelconque manque dans lequel l'acteur trouve une satisfaction.

---

[379] Hélène WEBER, *Du ketchup dans les veines, Pratiques managériales et illusions. Le cas McDonald's,* Toulouse : Éd. Érès (Coll. « Sociologie clinique »), 2011, p. 175.
[380] *Ibid.,* p. 180.
[381] *Ibid.,* p. 187.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Enfin, le troisième est la *phase imaginaire* où « le sujet s'identifie à une représentation imaginaire idéalisée de lui-même dès l'instant où celle-ci lui est désignée par un nominateur qu'il investit comme légitime »[382]. L'équipier ne se voit pas tel qu'il est, mais tel qu'il imagine être – en leurre et comme outil de désir, pour reprendre Hélène Weber. « Et chaque promotion, voire chaque atteinte ou chaque dépassement des objectifs fixés, confèrent à l'employé de la satisfaction, même si c'est de manière fugitive, dans la mesure où leur succèdent sans cesse de nouvelles attentes et de nouveaux objectifs »[383].

Cela pourrait passer pour une limite d'analyse en soi, mais l'intérêt de son travail relève l'éviction du stress, pourtant tout aussi présent chez les équipiers, mais transcendé par leur dévouement au travail, qui finalement, agit comme une forme de *coping.* Cependant, le caractère psychanalytique de son analyse rend difficile l'analyse sociologique qu'on peut en faire. Aussi, son modèle se limite à un public relativement jeune, sans expérience professionnelle et souvent en situation d'échec social. Qu'en serait-il d'un public ayant déjà travaillé, qui soit plus avancé en âge ou voire même, qui est dans son entreprise depuis plusieurs années, si ce n'est, depuis plusieurs décennies ? Car, c'est une perspective de recherche où les méthodes de *management* d'incitation au travail ne sont pas clairement établies comme dans le taylorisme, mais se diffusent de façon plus implicite aux travailleurs.

L'articulation entre l'adhésion au management et le stress en entreprise est une piste à développer. Ma thèse n'avait pas cet objet de recherche pour origine. Je suis tombé sur ce thème un peu par hasard, en me questionnant sur le discours des routiers issus des grandes entreprises, qui contredisait toutes les hypothèses que j'avais pu émettre à leur égard, concernant le mal-être, le malaise au travail, ou le stress. En deuxième lieu, il aurait fallu que j'arrive à intégrer un transporteur ayant au moins plus de 500 salariés et que je sois dans l'idéal moi-même routier ou éventuellement exploitant. Contrairement à d'autres auteurs, je partais avec aucune expérience dans mon lieu d'observation, sans compter le temps de socialisation professionnelle nécessaire qui aurait été plus difficile dans le transport.

Néanmoins ces manques, ces écueils ont été riches paradoxalement en apport car ils donnent une vision de l'humanité d'une recherche. Elle a été menée avec ses doutes, ses

[382] Hélène WEBER, *Du ketchup dans les veines, Pratiques managériales et illusions. Le cas McDonald's, op. cit.,* p. 189.
[383] *Ibid.,* p. 192.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

redirections, ses tâtonnements théoriques et pratiques sur le terrain. L'une des plus grosses difficultés consiste probablement à boucler définitivement cette recherche. Elle est aussi l'opportunité d'approfondissements ultérieurs, parmi les thématiques que j'ai abordées ; le stress, la politique publique du transport routier, les moyens d'adhésion sociale aux organisations endogènes, le rôle de l'informatisation dans les systèmes organisationnels, le *dumping* social donnent des perspectives de recherche importantes, afin de permettre ce que toute discipline à projet scientifique détient : la cumulativité de la connaissance.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexes

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 1 : Méthodologie d'enquête

Construction de l'objet

Comme pour chaque étude qualitative, il m'a fallu développer un terrain d'enquête. Par quel moyen serait-il possible de mener des entretiens avec des chauffeurs routiers ? Sont-ils plus accessibles depuis leur entreprise ou au contraire, en fin de journée ou le *week-end ?* Autant de questions que mon début d'enquête devra éclairer afin de construire mon matériau qualitatif. Les pistes envisagées au départ se présentaient incertaines. Mais, une fois qu'elles furent bien mesurées, elles ont été plus efficaces. Le terrain s'est constitué progressivement, au fil des contacts établis avec les routiers ou des occasions liées au contexte politique du transport routier de marchandises.

1. Méthodologie et construction du terrain d'enquête

1.1 La phase exploratoire

1.11 La construction du guide d'entretien

Mon guide s'est centré dans un premier temps dans le rapport qu'entretiennent les routiers envers leur entreprise, afin de déceler le sens qu'ils en donnent. Il s'agit aussi de percevoir les marges de manœuvre qu'ils développent par rapport à elle, autour de trois thèmes principaux :

– Le premier thème est axé à la construction identitaire. Qu'est-ce qui justifie leur choix leur choix professionnel ? Quel regard portent-ils sur leur travail au fil les années ? La démarche est compréhensive, dans le sens où il importe de repérer les éléments « déclencheurs » et « interrupteurs » dans le rapport aux motivations et comment ces éléments se structurent entre eux.

– Le deuxième thème repose sur la perception de l'organisation du transport. Je cherche à percevoir la coercition de l'autorité, les objectifs à atteindre, et les éventuelles contraintes relatives à chaque situation racontée.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

– Le troisième s'inscrit dans la continuité du second. Je souhaite comprendre le sens des stratégies face aux difficultés qu'ils rencontrent, que les routiers ont apprises par un tiers ou qu'ils ont élaboré eux-mêmes en tirant partie de leur expérience professionnelle.

– Le quatrième est la fiche signalétique et enfin la dernière partie conclut l'entretien.

1.12 Les entretiens préliminaires

Une fois que j'ai construit ma grille, je l'ai testé, afin de me familiariser avec et de juger son degré de cohérence thématique. Les premiers entretiens exploratoires m'ont donc permis de m'ajuster au guide et de le réviser tout en saisissant l'environnement social des conducteurs, d'avoir des explications par rapport à certaines questions (*i.e. :* la réglementation du transport, la ritualité d'une journée de travail type*, etc.*). Comme l'affirme Christian Maroy (1995, p. 91), « l'objectif de cette phase est de trouver ou d'éprouver le fil directeur de l'analyse, et simultanément de forger les moyens au travers desquels le matériau recueilli pourra être réduit de façon pertinente »[384]. En ce sens, j'ai simplifié mon guide.

La prise de contact, avec les trois premiers chauffeurs s'est déroulée avec des personnes que je connaissais. Elles étaient explicitement informées du but de cette recherche, tandis que j'avais la contrainte envers les entretiens suivants de parler de « conditions de travail. » j'ai cherché à entrer ensuite en contact avec des routiers plus éloignés, sans bénéficier du capital social (Bourdieu, 1980). Pour cela, j'ai mené des recherches sur *Internet*.

J'ai donc déposé une annonce sur un forum de routiers. Las de cette image qui leur « colle à la peau », l'enjeu était de se distinguer du journalisme. Les médias n'ont pas toujours été impartiaux, au risque de jouer d'ethnocentrisme et des stéréotypes. Pris entre les clichés qui oscillent entre l'alcoolisme, la brutalité et la violence ou leur dangerosité sur la route, de nombreuses craintes m'ont été émises par les modérateurs. Avant toute tentative d'aller plus loin, le premier objectif fut de les rassurer de mon projet, une condition *sine qua non* pour mener ensuite les *interviews* avec certains membres du forum. Par la suite, le contact s'est fait plus aisément, essentiellement sur la base du volontariat. De là, j'ai procédé à une petite base

[384] Christian MAROY, *L'analyse qualitative d'entretiens,* dans : *Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales*, Luc ALBARELLO, Françoise DIGNEFFE *et al.,* Paris : Éd. Armand Colin (Coll. « Cursus »), 1995, p. 91 (179 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de données sur le logiciel Excel, avec le nom, le statut (conducteur, exploitants, *etc.*) et de leurs coordonnées téléphoniques.

1.2 Conditions et contraintes d'enquête

1.21 Méthode de prise de contact et présentation des routiers interviewés

Une des difficultés provient des rendez-vous avec les routiers, de par leur flexibilité horaire et leur itinérance. L'idée est d'éviter de les appeler alors qu'ils dorment, pour fixer un rendez-vous. Contrairement à ce j'avais envisagé, ils n'ont pas toujours été nécessaires. Ces premiers entretiens menés par téléphone se sont déroulés entre 18h et 20h30. J'ai effectué des observations complémentaires sur les aires et les relais-restaurants qui m'ont permis de confirmer ce constat. Les arrivées des camions se succèdent entre 17h30 et 20h00.

Les routiers que j'ai interrogés sont issus du Grand Ouest de la Métropole. Ils représentent 60 % de mon effectif total, dont 25 % sont Bretons (*cf.* Annexe 5). En revanche, je n'ai pas eu l'opportunité d'interroger ceux issus de l'est de la France. A cela, plusieurs explications peuvent justifier cette répartition. La première est liée à ma méthode d'enquête, plus précisément dans les lieux dans lesquels j'ai effectué mes entretiens, essentiellement dans des relais de restauration en Ille-et-Vilaine. En second, on peut supposer que les activités industrielles sont moins importantes dans l'Est de l'Hexagone avec la Bretagne, alors qu'elles le sont plus avec le bassin parisien ou du Sud-est de la France. Il est aussi tout à fait probable que les transporteurs du Grand-Ouest succèdent ceux de l'Est de l'Hexagone.

1.22 Les contraintes du terrain d'enquête

Les entretiens par téléphone avaient l'inconvénient d'avoir un enregistrement de mauvaise qualité, leur retranscription intégrale s'est avérée laborieuse. Une fois passé les treize premières *interviews,* j'ai fait le choix de changer de méthode dans la prise de contact, en allant directement dans les aires de service aux abords d'autoroutes (A. 84, Aire de service du Mont Saint-Michel, N. 157, à Châteaubourg, et D. 837, Le Vallon) ou les relais-restaurants. Ces zones ont l'intérêt d'accueillir des chauffeurs de zone longue qui viennent de toute la France. C'est d'ailleurs à ce moment que j'avais noté les heures d'arrivée pour leur fin de journée. Par la suite, j'ai tapé à leur portière.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Cette méthode d'investigation des aires de repos est apparue dans un premier temps incertaine et limitée, sur un laps de temps qui ne dépasse généralement pas les deux heures trente maximum, entre 17h30 et 20h00. En pleine journée, les aires sont vides. Lorsque les poids lourds s'y arrêtent, c'est généralement de façon passagère, le temps d'une pause obligatoire ou d'attente d'une heure de rendez-vous. A terme, ma méthode s'est révélée assez fructueuse au fil du temps, bien que mes requêtes auprès des routiers n'ont pas toujours fonctionné. Ceux de l'Europe de l'Est étaient plus réticents quand d'autres demandaient parfois de l'argent. Toutefois, il était aussi possible de cibler certaines entreprises plus que d'autres. Aussi, je frappais à la portière que si les « rideaux ne soient pas tirés », et que le camion soit là depuis au moins quinze à vingt minutes. Dans les aires, il y a son aspect spatial à prendre en compte, selon les flux de poids lourds, en même temps que son aspect temporel. Au cours des entretiens, j'ai largement privilégié les récits de vie. Ils me permettent de voir les changements perçus, les instants clés de la vie du chauffeur, en effectuant des entretiens semi-directifs.

1.23 Les informateurs privilégiés

Mon père est, lui-même, routier de zone longue ainsi qu'un de ses amis, Bernard (*cf.* entretien n° 39). Ils représentent tous les deux une source d'enrichissement qui m'a permis d'affiner certaines thématiques. En revanche, le risque de « biaiser » l'étude n'est pas négligeable, au risque de l'induction. Tout d'abord, parce qu'un thème qu'ils m'ont évoqué peut être recoupé avec d'autres routiers. A l'instar des anthropologues, l'« enclicage » (De Sardan, 2015), ne représente aucun risque particulier auprès de leur communauté, c'est même plutôt un avantage dans lequel j'ai tiré partie pour mener quelques entretiens.

Selon Jean-Pierre Olivier De Sardan, « D'un côté il risque de se faire trop l'écho de sa « clique » adoptive et d'en reprendre les points de vue. De l'autre, il risque de se voir fermer les portes des autres « cliques » locales. L'« enclicage », par choix de l'anthropologue, par inadvertance de sa part, ou par stratégie de la clique en question, est sûrement un des principaux problèmes de la recherche de terrain »[385].

[385] Jean-Pierre Olivier de SARDAN, « La politique du terrain. Sur la production des données en anthropologie », *Enquête 1, Les terrains de l'enquête,* 1995, p. 20 (30 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Toutefois, d'autres routiers que j'avais interrogés, m'ont été d'une grande aide en vertu de leur capacité orale ; Olivier, Philippe, John, Sébastien, etc. Ils ont chacun été constitutifs d'un groupe témoin que j'avais construit. Ils ont été utiles à chaque étape de la recherche, de l'élaboration des hypothèses, à leur itération, qu'à la conceptualisation de ma typologie. A cet usage, ils ont servi d'étalonnage de référence. Certains de ces entretiens pouvaient me faire ressentir un message qu'ils voulaient dire, à l'image de ce que Patrick Champagne et Rémi Lenoir (1999) peuvent notifier lors de certains entretiens. « Il faut voir que certains entretiens relatent d'une forme de socioanalyse. Selon les cas, l'enquêteur peut être traité comme le représentant d'un groupe générique auquel on a "des choses à dire" […] ou bien comme le confident quelconque de quelque chose qui "tient à cœur" »[386].

Ces entretiens sont recoupés avec le reste des *interviews* dans le cadre d'une démonstration. Il ne s'agit pas de s'enfermer dans leur discours ou leur point de vue. Par exemple, dans cet échantillon témoin, j'ai perçu que certains d'entre eux exagèrent légèrement, ou « tirent le trait » sur certaines thématiques, en fonction de leurs intérêts. Il est nécessaire de comprendre le sens de leur discours. Pourquoi mettent-ils l'accent sur cet aspect, là où d'autres routiers l'euphémisent ? Il est probable que des biais m'aient échappé. Mon but n'est pas tant de les cerner tous, que d'en évaluer à chaque fois le risque qu'ils représentent. A chaque fois mon souci était de trianguler, recouper les données, remettre en question, réinterroger, procéder aux itérations, jusqu'à trouver le dosage le plus pertinent. La construction de mes données n'est pas limitée aux observations et aux entretiens. La compréhension des contraintes s'articule autour des règles, des manuels et lois que j'ai mobilisés.

La prise de contact avec les entreprises du T.R.M. s'est avérée très délicate, sans qu'elle soit impérative pour moi. Mais ce type de contact m'a semblé important dans la mesure où il s'agit de connaître la complexité des problèmes rencontrés par les entreprises du T.R.M., et de faire fi des préjugés sur les chefs d'entreprise. Généralement, ils n'acceptent pas facilement d'avoir dans leurs locaux des observateurs. J'ai profité d'événementiels pour établir des

[386] Patrick CHAMPAGNE, Rémi LENOIR *et al., Initiation à la pratique sociologique,* Paris : Éd. Dunod, 1999, p. 34 (233 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

contacts[387]. Dans les faits, aborder un chef d'entreprise à l'extérieur est plus facile que dans leurs locaux, l'environnement étant moins circonscrit. C'est de cette manière que j'ai connu les Transport Le Goff[388], dont Katia, qui était l'exploitante de l'entreprise familiale éponyme. Elle m'a accueilli plusieurs fois avec sa sœur et une affréteuse (Martine, entretien n° 41). Elle travaillait dans un des bureaux du dépôt pour un autre opérateur de fret.

Image 10. Manifestation des "Bonnets Rouges", à Carhaix-Plouguer (29) où différents secteurs professionnels étaient représentés, principalement ceux de l'agroalimentaire, le T.R.M. et le B.T.P., animé par le maire de la ville, M. Christian Troadec. (Crédit photos : 30 novembre 2013, Raphaël Pirc).

[387] J'ai en effet observé les manifestations des « Bonnets rouges » à Carhaix-Plouguer, dans le Finistère, contre la « Taxe carbone », le samedi 30 novembre 2013, sur la place même où a lieu en été le festival annuel des « Vieilles Charrues ».

[388] C'est un pseudonyme que j'ai donné à ce transporteur, constitué de dix poids lourds et d'un dépôt logistique, basé en Côte d'Armor, dans le secteur de Saint-Brieuc.

Annexe 2 : Éléments de théorie

1 La bureaucratie et les jeux de pouvoir

1.1 Le stress : un objet sociologique ?

Si le **« stress »** est l'un des maux actuels souvent énumérés par les médias et les psychologues, il relève aussi de sa dimension sociologique : le genre, le statut social, le statut familial sont des variables qui peuvent mettre en lumière certaines stratégies sociales plutôt que d'autres. Un facteur en lui-même ne constitue pas un stresseur, il ne le devient que dans la condition où il est en rapport avec un autre, selon la configuration des enjeux sociaux (temps de réalisation, moyens attribués, cohésion de groupe, etc.). En ce sens, il y a le pôle endogène à l'organisation, selon les prescriptions et la division du travail, et le pôle exogène à l'organisation, qui s'exprime en termes de droit, de règlements, de lois et de directives, etc. Pour les psychologues, il est vu sous son angle pathologique ou nocif, il est aussi une réaction des plus normales de la part des acteurs en interaction dans leur environnement. Il est dans certains cas la condition de la réussite à l'épreuve. Mais, c'est aussi à la capacité de négocier socialement les marges de manœuvre face aux contraintes que les routiers se l'approprient progressivement ; ils sont dans un jeu d'interdépendances.

En se centrant sur l'évaluation individuelle et psychologique, les tentatives d'explication intégrant de déterminants structurels (*i.e. :* religion, famille, classe sociale, genre, etc.) restent assez marginalisés. Les passations des tests sont souvent quantitatifs : de « non, pas du tout » à « oui, tout à fait », selon une échelle de Likert, ou de type « oui » ou « non ». Les tests pour évaluer le niveau de stress au travail sont nombreux, la plupart d'entre eux sont psychométriquement éprouvés. Certes, la démarche est importante, mais la psychologie isole à la fois l'individu et la société, comme si l'un était analysable indépendamment de l'autre.

Le stress est pourtant l'objet sociologique par excellence. De par la mécanisation et l'automatisation des machines, l'homme est situé en marge du système productif, comme le fait remarquer François Vatin : « Écarté du cœur de la production, l'homme intervient de manière périphérique dans les tâches de manutention, d'entretien et de suivi de la

réaction »[389]. Tout à chacun serait alors en droit de penser que cette « marginalisation » serait protectrice d'une quelconque souffrance, les machines aidant aux tâches les plus laborieuses ou les plus difficiles pour le corps. Cela pourrait être le cas si la question des changements organisationnels, des injonctions contradictoires, de la densification du travail, ou la flexibilité ne venaient pas s'y interposer. Selon Michel Gollac, « l'intensité du travail […] est aussi liée à la fixation d'objectifs ou d'effectifs sans tenir compte des réalités du travail, à la complexité des organisations, à la rapidité du changement. Elle s'auto-entretient par un cercle vicieux de l'urgence et de l'impréparation »[390].

Les causalités se bâtissent à travers la (dé)responsabilisation de l'individu, dans un flux des normes bureaucratiques, des labels qualité, des codes éthiques et déontologiques. Comme le présente Michel Lallement, c'est « aux individus de prendre sur eux les défis mais aussi les contradictions des demandes qui leur sont adressées. […] Quitte à mordre sur tous les territoires de l'intime, c'est aussi se conformer à un idéal d'éthique et de performance individuelle, avec toutes les angoisses que les défaillances et les risques d'échec ne manquent jamais de provoquer »[391]. L'idée n'est pas étrangère à celle de Vincent de Gaulejac & *al.* Selon ces auteurs, « Le paradoxe est au cœur de notre système social. C'est un système qui à la fois pousse à l'excellence, produit de l'exclusion et en même temps sert à en gérer les conséquences »[392]. Dans la course à la performance, le jeu du court terme est souvent la seule perspective managériale. Si elle entraîne un gain rapide, elle n'entraîne aucune certitude de victoire sur le long terme.

Dans l'analyse de l'isolement social du travail ouvrier, Thomas Périlleux (2001) émet un constat assez proche de celui de Michel Lallement et Danièle Linhart. Il soutient que « l'accent est placé sur les facultés de plasticité, loin de l'attente de conformité à des standards fixes de production »[393]. Si le travail est moins « physique », les informations sont quant à elles plus importantes. Elles demandent une vigilance continue en plus de devoir s'occuper des multiples aléas et imprévus. En effet, toujours selon cet auteur, « la nécessité d'arbitrer

[389] François VATIN, *La fluidité industrielle,* (préface de Pierre Naville), Paris : Éd. Méridiens Klincksieck, 1987, p. 142 (218 p.).
[390] Michel GOLLAC « L'intensité du travail. Formes et effets », *Revue économique 2005/2 (Vol. 56),* p. 196 (pp. 195-216).
[391] Michel LALLEMENT, *Le travail sous tension,* Éd. Sciences humaines, 2010, p. 58 (109 p.).
[392] Vincent de GAULEJAC, Frédéric BLONDEL et Isabel TABOADA-LEONETTI, *La lutte des places,* Paris : Éd. Desdée de Brouwer, nouvelle édition revue et augmentée, 2014, p. 51 (350 p.)
[393] Thomas PERILLEUX, *Les tensions de la flexibilité,* Paris : Éd. Desclée de Brouwer, 2001, p. 111 (221 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

entre des impératifs hétérogènes, comme la quantité et la qualité, est souvent pointée comme source de tension intérieure »[394], et c'est cela qui est appelé **« stress »** par les ouvriers, où la rhétorique de la course, de l'urgence et la qualité de service en deviennent une équation impossible à résoudre.

La littérature scientifique fait régulièrement état, pour qualifier le stress, de la rupture du lien social. Cette vision mérite tout de même quelques précisions, car ce type d'énoncé n'est pas tout à fait vrai dans ses fondements. A l'image du conflit, le stress n'est pas tant ce qui sépare les rapports sociaux que celui qui les lie. Cependant, le sens de cette liaison est différent du conflit, qui marque l'opportunité de cohésion groupale en vue d'une lutte, dans le prolongement de l'analyse de Lewis Coser (1956)[395] ou de Georg Simmel (1908), pour lequel le conflit est aussi un lieu de socialisation[396]. Dans cet héritage, selon Michel Lallement c'est « un moyen d'aboutir à des compromis profitables pour tous »[397]. Dans les traits généraux du stress, si les acteurs étaient séparés, indépendants des uns des autres, ils n'auraient pas de motif de s'inquiéter, de s'angoisser outre mesure : ils pourraient même se permettre le pire des crimes et des violences physiques, puisqu'ils ne sont inscrits dans aucun système d'interdépendance, de règles et de sanctions. Tout au plus, dans notre société postmoderne, une rupture du lien social n'engendre absolument pas de rupture symbolique. Le « stress » révèle la force du lien marquée par l'histoire individuelle des acteurs. Un licenciement, un divorce en sont des illustrations sociologiques déjà éprouvées dans le cadre de l'analyse sociologique du stress menée par Leonard Pearlin, depuis le début des années 1970. De plus, au niveau sociologique, la rétention du stress peut être perçue comme celle d'une pulsion : il implique un principe d'autocontrôle (social) des émotions (Elias, 1939) selon un système de ritualité. Celui qui maîtrise son stress sera valorisé, tandis que celui qui ne le maîtrise pas, s'expose à la réprobation sur la scène sociale. De même, son processus de reconnaissance est progressif, le temps que les sciences démontrent sa pertinence, que les « entreprises de morale » persuadent la sensibilité du milieu social visé. En étant intériorisé, le stress est le moyen de mettre en mot sa souffrance, souvent partagée au sein d'un même groupe social.

---

[394] Thomas PERILLEUX, *Les tensions de la flexibilité, op. cit.,* p. 112.
[395] Lewis COSER, *The functions of social conflict, an examination of the concept of social conflict and its use in empirical sociological research,* New York, Ed. The Free Press, 1956, (188 p.).
[396] Georg SIMMEL*, Le conflit, in : Sociologie. Etude sur les formes de socialisation,* [traduit de l'édition originale, 1908], Paris : PUF, 1999, p. 265 (756 p.).
[397] Michel LALLEMENT, *Le travail sous tension, op. cit*, p. 75.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Celui-ci peut alors s'y identifier. Ensuite, l'institutionnalisation du stress passe aussi par de la prévention, par les centres de formation, et une reconnaissance en termes de droit. Tous les métiers ne sont pas aux mêmes étapes. Si on compare celui des infirmières d'un côté – le stress et le *burnout* en particulier sont particulièrement reconnus – et celui des routiers de l'autre, seuls depuis une dizaine d'années les syndicats et périodiquement les médias évoquent le stress en entreprise.

En général, deux possibilités coexistent pour les animaux, le stress est une fonction de survie, face à une menace : il s'agit de fuir ou se battre. Chez l'homme, le stress est au contraire, socialement médiatisé et construit. Il n'a rien « d'immédiat » ou d'inné, sa réaction est au contraire socialement circonscrite. Max Weber (1919) mettait en garde entre ce qui serait de l'ordre du *naturel* et du *culturel* : « la frontière est extrêmement fluide entre l'action dotée de sens et un comportement que nous dirions ici simplement réactif »[398]. En tant qu'être biologique, l'homme n'échappe pas aux réponses hormonales, qui sont liées au stress. Comme le décrivent Charles Oliver et Sandrine Boullu (2009), « l'ensemble de ces réactions hormonales exerce donc des effets bénéfiques pour permettre à l'organisme de faire face aux agressions diverses, avec l'apport de substrats énergétiques, l'augmentation de la pression artérielle […]. Ces effets bénéfiques sont bien caractérisés en situation aiguë et pour des facteurs de stress physiques ou métaboliques (traumatismes, infections…) »[399]. Ce n'est pas tant que la fuite ou la confrontation lors d'une situation stressante soit totalement à exclure – *i.e. :* en cas de menace naturelle face à un prédateur, un incendie, etc. – que dans les autres cas de figure, il est contraint de réagir selon les normes sociales. Démissionner et aller dans une autre entreprise est par exemple une opportunité de fuir une condition sociale plus ou moins délétère pour le salarié.

Or, si on considère la démission comme une fuite, elle n'est en aucun cas impulsive. Elle implique avant tout un système de négociation, de règles et de rituels préalablement définis. L'homme a ceci de particulier qu'il est inscrit dans un cadre de normes : mobiliser des aptitudes, des stratégies sociales. En conséquence, l'acteur n'échappe pas à d'autres déterminismes : la nécessité de vivre en interdépendance et en un réseau institué en canalisant

[398] Max WEBER, *Concepts fondamentaux de sociologie,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « Tel »), 2016, p. 96 (405 p.).
[399] Hervé GUENARD (sous la coordination de), *Physiologie humaine,* Ruel-Malmaison : Éditions Pradel, 2009, p. 552 (607 p.)

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

ses pulsions. En somme, aux réactions physiologiques de l'organisme ne correspondent pas les réactions sociales. Le stress, au même titre que tout autre fait social, est l'objet de « culture » au sens de C. Lévi-Strauss[400].

Cette canalisation est le fruit d'un processus de socialisation, d'un apprentissage et d'une autocontrainte. Face à l'opposition structuraliste nature/culture, Norbert Elias (1939) insiste sur le point suivant : « si la forme des fonctions psychiques de l'individu humain ne s'explique jamais par sa constitution innée, mais toujours uniquement à partir de la transformation de cette constitution dans le réseau de relations avec les autres, à partir de la structure du groupe humain au sein duquel l'individu grandit, c'est en dernier ressort dû à un trait spécifique de la nature humaine, au fait que la commande des relations humaines s'est dégagée des rails des automatismes innés et réflexes »[401]. Paradoxalement, ce qui paraît « inné » est en fait, un construit social, non un acquis biologique.

Si l'homme n'agit pas de façon spontanée, c'est qu'il est soumis à un système de règles et de conventions (Durkheim, 1895), ainsi que par un principe de relations (Elias, 1939), et plus particulièrement de règles du jeu (Friedberg, 1993). L'inverse serait une attitude d'asociabilité. Plus implicitement, ces mêmes règles font sens pour l'individu, il les a appropriées au sein d'un ensemble variant, marqué par l'histoire civilisationnelle. Tous les individus ne disposent pas du même capital social pour faire face au stress, selon le soutien social dont ils bénéficient, la nature des autocontraintes – la proposition idéal-typique que je propose va dans ce sens – mais aussi et selon leur catégorie sociale d'appartenance, autant qu'au sens et ses significations sociales qu'ils en donnent, en légitimité, en action ou en lien social.

Une autre approche possible se développe dans un rapport entre l'individu et ses interdépendances, dans un processus en réseau. C'est ce qui rend le stress complexe par les diverses formes qu'il puisse prendre. Une contrainte que l'acteur ne saura pas résoudre viendra porter des conséquences sur d'autres aspects de sa vie, qui apparaîtront par la suite. Par exemple, un licenciement d'un salarié peut provoquer d'autres problèmes. S'il ne retrouve pas rapidement un emploi, cet individu est exposé à la précarité, au risque de divorce, à une

[400] Claude LEVI-STRAUSS, *Race et histoire,* Paris : Éd. Folio (Coll. « Essais »), 1987, (144 p.).
[401] Norbert ELIAS, *La société des individus,* Paris : Éd. Pocket (Coll. « Agora »), 2012, p. 76 (301 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

remise en cause de son identité professionnelle, une fragilisation de son image sociale, etc. Le social est un entrechoc constant, entre le passé et le présent dans les relations *sui generis.* Elle relève de la dynamique des interdépendances entre acteurs eux-mêmes et envers les règles qui maintiennent un tout cohérent dans le jeu qui lie ces mêmes acteurs, en termes d'agrégation et de régulation sociale[402] (Ducret, 2011). Il s'agit alors des interdépendances dans l'interaction des hommes et des structures coercitives (*i.e. :* prescriptions des entreprises, réglementations européennes, économie de marché, *etc.*) que par la médiation qu'en font les acteurs à titre individuel (*i.e. :* mobilisation des zones d'incertitude et des relations de pouvoir, relation d'ascendance ou de descendance, négociation des espace d'action, etc.), dont certaines sont révélatrices de tension.

C'est la nature de cette relation qui porte un intérêt particulier, le stress n'est que sa conséquence. Il y a malaise dans l'institutionnalisation des rapports sociaux : le couple « nous/je » de Norbert Elias (1939) est déséquilibré. De *prime* abord, il est rétroactif (Elias, 1939). Par exemple, la fermeté de l'autorité d'un acteur vis-à-vis d'un autre (un *manager* par rapport à un de ses employés) peut s'entendre dans une *logique anticipatrice,* c'est-à-dire qui porte à anticiper la conduite d'autrui face à un risque quelconque pouvant exposer à un problème défini, avant que l'acte ne soit accompli. Là où avec un autre employé, pour la même mission, la cordialité sera davantage accentuée à la mesure du rapport de confiance perçue. Dans tous les cas, les rapports sont stratégiques. Erving Goffman (2002) a observé une équipe de chirurgiens en salle opératoire. Il constate des jeux de rôles et des registres de langages utilisés entre les médecins et les infirmières pendant une opération, afin de maîtriser le niveau de tension[403].

Le terme institution se définit, selon mon appréciation, à partir de ce qui est reconnu symboliquement par la loi, sous la signification d'une autorité légale (Weber, 1922). En ce sens, elle est inscrite dans la tradition en tant que système de valeur ; une ou un ensemble de réglementations (*i.e. :* la police, l'État, ses diverses infrastructures et administrations). En résumé, l'une fait sens, tandis que l'autre s'impose. Dans les faits, en tant qu'autocontrainte, elle s'impose aussi parce qu'elle fait sens. Loin de toute binarité, le phénomène demeure plus

[402] André DUCRET, *Le concept de « configuration » et ses implications empiriques : Elias avec et contre Weber,* SociologieS, *La recherche en actes, Régimes d'explication en sociologie,* 2011, p. 09 (16 p.).
[403] Erving GOFFMAN, « La distance au rôle en salle d'opération », *Actes de la recherche en sciences sociales.* Vol. 143, juin 2002. *Médecines, patients et politiques de santé,* pp. 80-87.

complexe qu'il y paraît. Les institutions font l'objet de légitimité pour l'acteur, par un processus de médiatisation qui porte une cohérence dans laquelle ils peuvent s'identifier.

1.2 L'analyse stratégique et le stress

Mon cadre théorique se fonde à partir d'un croisement entre l'analyse stratégique (Michel Crozier et Erhard Friedberg, 1977), le processus de civilisation (Norbert Elias, 1939) et le *Process of social stress* (P.S.S) de Leonard I. Pearlin. Je tente de donner une signification qualitative au stress, qui est la synthèse des interdépendances et des contraintes perçues des routiers à leur travail, dans des rapports de pouvoir et de stratégies. Les interdépendances se dirigent vers une monopolisation du pouvoir et par l'imposition d'une rétention des émotions. Michel Crozier et Erhard Friedberg (1977) énoncent le pouvoir selon qu'il « n'est pas le simple reflet et produit d'une structure d'autorité, qu'elle soit organisationnelle ou sociale, pas plus qu'il n'est attribut, une propriété dont on pourrait s'approprier les moyens comme autrefois on croyait s'approprier les moyens de production par la nationalisation. Il n'est au fond rien d'autre que le résultat toujours contingent de la mobilisation par les acteurs des sources d'incertitudes pertinentes qu'ils contrôlent dans une structure de jeu donné, pour leurs relations et tractations avec les autres participants à ce jeu. C'est donc une *relation* qui, en tant que médiation spécifique et autonome des objectifs divergents des acteurs, est toujours liée à une structure de jeu : cette structure en effet définit la pertinence des sources d'incertitudes ″naturelles″ et ″artificielles″ que ceux-ci peuvent contrôler »[404].

L'objectivité du chercheur repose, avant tout, sur sa capacité à rompre avec la réalité sensible, comme le rappellent à nouveau ces deux précédents auteurs (1977). Prenons simplement un exemple. J'ai interrogé des routiers issus de multinationales du transport. Par rapport à eux, j'avais émis l'hypothèse *a priori* que leur discours ferait ressortir des tensions issues de la directivité managériale, de l'optimisation dont ils font l'objet. Tous ceux qui sont issus de ce type d'entreprise m'ont montré autre chose que cela, parfois même, à l'opposé de ce que j'avais imaginé (*cf.* rationalité *synchronisée et technique*).

Dans la littérature sociologique et psychologique, des analyses montrent justement des attitudes positives face à un ensemble de contraintes. Elles sont des moyens de régulation

[404] Michel CROZIER et Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système, op. cit.,* p. 30.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

sociale, une façon de faire face à la souffrance. A ce titre, Christophe Dejours et Danièle Linhart donnent régulièrement des illustrations de ce type. L'un, par les « défenses collectives », l'une, par les « groupes de travail ». Même si elles sont éphémères, il y a toujours des élaborations d'astuces de travail qui se diffusent entre collègues. Chaque ouvrier s'approprient les règles, les procédures, ou mêmes les réglementations et à leur tour, ils peuvent les mobiliser à leur avantage. Pour certains routiers, ces règles – temps de travail, procédures d'entreprise – s'imposent d'elles-mêmes, ils ne voient pas l'intérêt de les discuter, tandis que pour d'autres, elles ne tiennent pas leurs objectifs. La structure organisationnelle ne serait pas aussi coercitive qu'elle y paraîtrait. Les méthodes d'organisation auxquelles fait référence Hélène Desfontaines (2002) sont certes une réalité (suivi des disques, trajectoires imposées, optimisation et contrôle des temps, *etc.*). Pour aller dans son prolongement, les technologies numériques des données de travail se sont même sophistiquées et généralisées, les rendant dans le même coup plus lisibles et limitant les erreurs de lecture et les marges de manœuvre. Par contre, la sanction devient de plus en plus inéluctable à mesure de la précision des outils, même, il s'y a une non-correspondance plus implicite, entre ce que les logisticiens ou chefs d'entreprise disent et ce qu'ils effectuent en réalité. Seulement, l'autorité n'est pas au profit du statut social. « C'est seulement en manifestant une certaine tolérance à l'égard de certaines transgressions des règles existantes dont se rendent "coupables" ses subordonnés, qu'il [le directeur] obtiendra, en échange, de leur part, le comportement coopératif dont il a besoin pour mener à bien ses propres tâches. Sans cette possibilité de chantage, son autorité risque d'être une attribution largement formelle et théorique »[405], rappellent M. Crozier et E. Friedberg (1977). Dans le Transport, ce phénomène est très important, car les aléas sont tellement nombreux que le risque d'infraction est constitutif des conditions d'application du travail.

Aujourd'hui, la majorité des transports sont souvent segmentés en plusieurs étapes, à travers différentes bases logistiques où se succèdent des groupages et dégroupages de marchandises[406]. Celles-ci transitent sans forcément passer par le stockage[407]. Par ailleurs,

[405] Michel CROZIER & Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système, op. cit.,* p. 94.
[406] Le groupage est le lotage de la marchandise allant dans la même direction depuis un point de chargement, le dégroupage est son inverse. Ces opérations peuvent se répéter autant que nécessaire avant la livraison finale de la marchandise au destinataire.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

l'optimisation va jusqu'à la méthode de conduite du camion, son aptitude à anticiper les reliefs de la route (ses montées et descentes, ses courbes), le reste de la circulation, les intersections, les ronds-points, les voies d'accélérations ou décélérations, etc. Si minimes soient les marges de manœuvres des structures organisationnelles, la créativité et la marge de manœuvre des acteurs doivent toujours être contingentes et assez imprévisibles. Le pouvoir ne peut s'affirmer que s'il est relatif à son environnement, en fonction des opportunités permises. Or, l'organisation bureaucratique fait fi de l'arbitraire, au profit d'un autocontrôle des émotions. A ce titre, R. K. Merton (1957) l'avait lui-même souligné. « Le subordonné n'a pas à craindre l'arbitraire d'un supérieur puisqu'ils sont soumis l'un et l'autre à un ensemble de règles. Ces procédures spécifiques développent l'objectivité et mettent un frein à l'impulsivité des individus »[408]. On retrouve exactement le même type d'analyse de la part de Michel Crozier et Erhard Friedberg (1977). « La règle devient un moyen de protection pour les subordonnés, qui peuvent se réfugier derrière elle contre l'arbitraire de leur supérieur. S'ils savent appliquer la règle, le supérieur sera démuni à leur égard »[409].

Cependant, la structure organisationnelle de type familiale et la structure de type bureaucratique d'une entreprise multinationale ne valent qu'à titre d'idéal-typique. Dans la réalité, toutes les entreprises du transport sont soumises aux mêmes règles, même si certaines pratiques de gestion du personnel peuvent perdurer plus facilement dans les façons de faire chez les familiales. Par ailleurs, je ne considère pas la structure organisationnelle comme linéaire et où s'applique de façon binaire par une simple soumission ou domination. S'il y a une forme de domination, c'est un choix de l'acteur, selon une manœuvre stratégique. Ce constat fut déjà remarqué à nouveau par Michel Crozier et Erhard Friedberg (1977). Selon les auteurs, « la passivité est toujours d'une certaine manière le résultat d'un choix »[410]. La soumission a un sens particulier pour l'acteur par rapport aux opportunités qu'il estime et dans lesquelles il entretient sa capacité à agir.

---

[407] Le terme *cross-docking* est utilisé en logistique pour qualifier un mouvement de marchandises avec une manutention limitée – sans mise en stockage – entre le quai d'arrivée et le quai de départ des dépôts dans des délais rapides.
[408] Robert K. MERTON, *Eléments de théorie et de méthode sociologique. Traduit de l'Américain et adapté par H. MENDRAS,* Paris : Éd. Armand Colin, Coll. Sociologie, 1997, pp. 192-193 (376 p.).
[409] Michel CROZIER & Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système, op. cit.,* p. 76 (436 p.).
[410] *Ibid.,* p. 47.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

1.3 Le stress : la monopolisation des jeux de pouvoir

1.31 L'espace d'action dynamique : une fluidité des rapports négociée

Par espace d'action, je mobilise la définition proposée par B. Lefebvre (1996), « comme une conjonction de statuts professionnels négociés entre syndicats, employeurs et État, des techniques utilisées et de savoir-faire mis en œuvre »[411]. Elle tire sa source aussi de Max Weber issue de l'activité sociale.

L'aspect informel des savoir-faire appartient à l'analyse sociologique ; elle joint les activités du groupe social, selon des normes. Plusieurs espaces d'action s'insèrent dans un « rôle », et ils se négocient, selon qu'ils risquent de se chevaucher entre plusieurs statuts sociaux. C'est pour cela qu'il peut justement avoir des tensions entre groupes qui viennent chevaucher l'espace d'un autre sans requérir son aval. Par exemple, au sens durkheimien (1893) les solidarités mécaniques sont flexibles sans remettre en question l'équilibre du groupe, un acteur peut tantôt faire une activité, tantôt une autre, vu qu'il est indifférencié, tandis que l'équilibre d'un groupe tient en fonction de la division des rôles de chacun dans une solidarité organique. La négociation est fondamentale dans l'espace d'action entre acteurs qui établissent de nouvelles frontières de leurs actions.

Les axes de négociation se situent aussi aux angles morts, laissés par les prescriptions sur lesquelles les acteurs vont donner du sens aux actions et à leur identité professionnelle, à son image de classe, de valeurs partagées dans un ensemble de conduites sociales. L'espace d'action va concerner toutes les activités négociées et prescrites. Leur technicité et leur usage sont plus ou moins éphémères – à l'inverse des compromis plus durables en considérant leur formalité (droit du travail, règles ayant fait l'objet d'une négociation intergroupe, *etc.*) – c'est-à-dire des accords relatifs à une transaction qui « arrange » les deux parties[412]. Dans le T.R.M., les exploitants savent quel routier répartir sur telle tournée plus qu'une autre, selon leurs requêtes, leurs plaintes, ou leurs disponibilités réglementaires. Tous ces aspects sont les parties intégrantes du jeu de négociation entre les chauffeurs et un tiers acteur ou institution

[411] Bruno LEFEBVRE, *Espaces professionnels et flux tendus. In : Actes de la recherche en sciences sociales.* Vol. 114, *Les nouvelles formes de domination dans le travail (1),* septembre 1996. p. 79 (pp. 79-88).
[412] Henri AMBLAR, Philippe BERNOUX, Gilles HERREROS, Yves-Frédéric LIVIAN*, Les nouvelles approches sociologiques des organisations, Troisième édition augmentée,* Paris : Éditions du Seuil, 2005, pp. 96-97 (291 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

(leur entreprise, un client, leurs pairs, *etc.*) dans le cadre de leur identité professionnelle. C'est-à-dire, ce qui les distingue, oppose à tout autre autrui issu d'un autre groupe social.

1.32 La stratégie du gain à l'aune de la mobilité du pouvoir

Pour prolonger le pouvoir comme « le fondement des relations »[413] sociales entre groupes d'individus, il mène à un gain qui conditionne en contrepartie l'engagement de l'acteur. Il n'est pas dénué de sens de considérer le désengagement au travail comme la conséquence d'une perte de gain possible ; une perte de reconnaissance des savoir-faire, d'une technicité particulière ou plus généralement une diminution des ressources dont dispose un acteur considéré. Il s'en traduit une certaine résignation. Cette hypothèse n'est pas récente, Michel Crozier l'avait déjà mobilisée. Selon lui, « le pouvoir ne se conçoit que dans la perspective d'un but qui, dans une logique instrumentale, motive l'engagement des ressources de la part des acteurs »[414]. Fondamentalement, le pouvoir, c'est une relation, un échange déséquilibré par la structure sociale stratifiée, chacun dispose de ressources pour mener la transaction, sans laquelle elle ne pourrait avoir lieu.

Les routiers sont à l'image des ouvriers d'entretien (Crozier, 1963) à la fois qualifiés, et sont parmi l'un des métiers des plus importants, de par la nature de l'activité du T.R.M. Dans le même temps, ils sont plus difficiles à recruter pour satisfaire l'ensemble des transports. Cette analyse peut néanmoins être nuancée. En évoluant vers le stockage et la logistique, les transporteurs redéfinissent leur centre de gravité économique. Il y a une redistribution du pouvoir des chauffeurs vers les exploitants, vers les commerciaux et vers les logiciens et gestionnaires de stock. Malgré cela, leur pénurie inquiète les transporteurs de marchandises. L'armée ne représente plus un vivier de routiers, les plus âgés partent en retraite sans être remplacés. A la fin 2017, la F.N.T.R., le principal syndicat patronal des transporteurs routiers, ne cesse de diffuser sur les chaînes d'information, les réseaux sociaux, *Internet,* des messages visant à attirer de futurs candidats, à travers le programme « TREMPLIN »[415]. La reprise économique semble être en marche et le T.R.M. en bénéficie. D'évidence, leur sort n'a rien de comparable aux ouvriers de production, que l'on pourrait traduire ici par des manutentionnaires ou éventuellement, les caristes. C'est en cela que le

[413] Michel CROZIER & Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système, op. cit.,* p. 56.
[414] *Ibid.,* p. 57.
[415] Transport Routier Emploi Innovation.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

pouvoir n'est pas que lié à l'acteur concerné lui-même et dans son aptitude à le faire valoir. Il est aussi lié à la structure économique du marché dont il dépend.

1.33 Le pouvoir du *manager* : le marchandage

La source de pouvoir ne s'impose pas de façon aussi coercitive qu'elle n'y paraît. J'avais pu percevoir de nombreux exemples de cette nature. Afin d'illustrer mon propos, prenons ici une situation commune dans une entreprise de transport : un routier reçoit par la radio une information selon qu'il y a sur son trajet un accident routier, qui bloque le reste de la circulation. Le temps d'attente est encore incertain, avant que la route soit ré-ouverte.

Il dispose de deux solutions : soit, dans un premier cas, il fait le choix d'aller dans le bouchon, au risque de dépasser son temps de conduite et d'être en retard. Mais il respecte son itinéraire initial, tel qu'il est prescrit sur sa fiche de travail. Soit, dans un second cas, il emprunte un chemin alternatif, avec, bien souvent, la requête de son exploitant. Certes, celui-ci lui fera quelques kilomètres supplémentaires, il arrivera quand même à l'heure chez son client. *In fine,* il n'aura pas dépassé son temps de conduite. Cependant. dans la majorité des cas, les répartiteurs n'y prêteront pas d'attention. Ce sont des aléas quotidiens qui surchargent leur travail, dont la plupart d'entre eux peuvent en faire l'économie, dont le coût n'en vaut pas systématiquement la peine, à moins que le règlement intérieur de l'entreprise l'y oblige. Quand c'est le cas, les règles du jeu sont relatives à la nature de la route, (route nationale ou départementale/autoroute), le temps de conduite (cumul journalier, hebdomadaire et bihebdomadaire du routier), et selon les exigences ou l'importance du client.

A défaut d'avoir celui du "coût", les routiers ont celui du "temps" et de l'"espace". C'est-à-dire qu'ils maîtrisent le réseau routier national et ont une appréhension cognitive de la dynamique spatiale routière, selon l'heure, la saison et le lieu, dont dépend la densité de la circulation. De leur part, ceci constitue en soi une ressource sociale. Le chauffeur et son exploitant renégocient alors leurs « espaces d'action » plus ou moins provisoirement, par rapport à une division du travail habituelle. Car, si ce dernier considère que son conducteur ne doit pas changer d'itinéraire, il prend le risque de voir sa tournée remise en cause, pour peu qu'il en fut de même avec d'autres récemment. A proximité du bouchon, le chauffeur maîtrise toujours le temps s'il sait qu'il peut accéder à une route alternative. C'est là qu'on peut constater que ce dernier détient un pouvoir d'action sur son exploitant, marqué par son rapport

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de subordination. S'il s'estime lésé, le choix reviendrait à freiner le travail (Roy, 2006), pour afficher son opposition, à l'issue des zèles précédents, par des refus antérieurs, ou par un règlement trop « rigide. » En toute logique, il se dirige vers le bouchon et son responsable ne peut le sanctionner vu qu'il respecte les prescriptions. Dans la situation contraire, ou le partage des « espaces d'action » est plus dynamique, il sera probablement plus conciliant, son action ira davantage dans l'intérêt de son responsable logistique. Si un exploitant est trop zélé ou s'il ne prend pas de distance par rapport aux règles, il remet en cause son autorité.

Dans ce registre d'idée, R. K. Merton (1957), avait déjà remarqué ce type de zèle qui ressort du décalage entre les moyens et la fin. « L'adhésion aux règles, conçue à l'origine comme un moyen devient une fin en soi, d'instrumentales les valeurs deviennent finales. Cette surestimation peut transformer le bureaucrate en un être rigide et incapable d'adaptation rapide. Il en découle un formalisme et même un ritualisme pointilleux »[416]. Plus récemment, mon raisonnement rejoint celui de Renaud Sainsaulieu (1997), où « le système social des rapports de travail peut se comprendre comme un équilibre de pressions et de stratégies collectives largement fondées sur la maîtrise de zones de pouvoir issues des incertitudes de la structure technico-économique et organisationnelle de l'entreprise »[417]. Ce dernier auteur insistait déjà en 1997 à une vigilance de la mobilité des zones de pouvoir, par analogie aux « espaces d'action. » Cette mobilité est de nature à créer à leur tour de nouvelles zones d'incertitudes, directement liée à la nécessité d'une réactivité des marchés. En ce sens, les dimensions économiques et commerciales redistribuent le pouvoir dans la division du travail.

Au sein du Monopole (Michel Crozier, 1963), ceux qui ont un véritable pouvoir ne sont pas tant les chefs d'équipe que les ouvriers d'entretien, de par la maîtrise de la mécanique des machines. Cependant, ce pouvoir n'est en aucun cas absolu par la fonction. « Il est évident, par exemple, que si les pannes de machines constituent l'atout essentiel dans la stratégie de pouvoir des ouvriers d'entretien, les pannes trop fréquentes, qui risqueraient d'immobiliser complètement la production, supprimeraient par là même toute possibilité d'une stratégie de pouvoir pour ceux qui contrôlent cette source d'incertitude. D'où le dilemme […] suivant qui confronte les ouvriers d'entretien : comment faut-il entretenir les

[416] Robert K. MERTON, *Eléments de théorie et de méthode sociologique. Traduit de l'Américain et adapté par H. MENDRAS, op. cit.,* p. 192.
[417] Renaud SAINSAULIEU, *Sociologie de l'entreprise, Organisation, culture et développement, 2e édition revue et mise à jour,* Paris : Éd. Presse de Sciences PO et Dalloz (Coll. « Amphithéâtre »), 1997, p. 135 (476 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

machines pour qu'à la fois elles marchent suffisamment bien pour ne pas compromettre la production, tout en continuant de poser suffisamment de problèmes pour que l'entretien reste une source d'incertitude cruciale ? »[418] Mon raisonnement va même encore plus loin : pour maintenir un pouvoir, il est nécessaire déléguer une partie des espaces d'action, tout en y maintenant un contrôle. La maîtrise de l'information constitue, en tant que telle – François Dupuy (2015) le montre très bien – une réelle source de pouvoir, mais qui peut être à son tour contre-productive. Dès lors où les espaces d'action de chacun sont dynamiques, l'opposition entre travail formel et travail réel devient caduque.

Étrangement, la situation que l'on voit entre les routiers et leurs exploitants, où leurs zones d'action respectives se chevauchent parfois, dont la légitimité du travail relève plus de la connaissance du terrain que du statut social à proprement parlé. En ce sens, le travail se négocie en intégrant les marges de manœuvres et les zones d'incertitude de chaque acteur concerné. Mais cette concurrence de légitimité a aussi comme effet de provoquer un sentiment de malaise de la part des routiers, se sentant dépossédés à la fois de leur travail et de leur rôle au sein de l'entreprise. Isabelle Astier (2007) relève dans un contexte différent une dynamique quelque peu comparable, ce phénomène entre les médiateurs, qui cherchent, certes, à compléter les autres travailleurs sociaux et à se distinguer professionnellement d'eux, jusqu'à s'emparer d'espace non occupés par ces mêmes travailleurs sociaux ou éducateurs spécialisés, plus établis dans les règles du jeu du travail social. Comme l'énonce l'auteure, « On pourrait la résumer [la complexité de cette situation] en disant qu'ils sont à la fois sur leurs plates-bandes tout en se gardant de leur faire de la concurrence »[419]. Plus encore, « Face à ces nouveaux acteurs, les professionnels autorisés sont dans une situation de dépossession professionnelle […]. Cette dépossession professionnelle est flagrante lorsque l'on est attentif aux manifestations de ce qu'il est devenu courant d'appeler le "malaise des travailleurs sociaux" »[420]. En effet, la redistribution de la division du travail demeure dynamique et les médiateurs ont tout à gagner à s'engager sur les espaces laissés par les autres travailleurs sociaux, à l'image du droit de vote des jeunes des quartiers, « ne sachant pas comment ça se passe » ou manquant d'information. C'est donc un travail d'accompagnement qu'il s'agit

[418] Michel CROZIER & Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système, op. cit.,* p. 90.
[419] Isabelle ASTIER, *Les nouvelles règles du social, op. cit.,* p.84.
[420] *Ibid.,* p.86.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

d'établir, afin que ces jeunes puissent accomplir « leur devoir de citoyen », pour reprendre l'auteure (2007).

1.34 La fausse opposition entre travail prescrit et travail réel en discussion

Je l'ai brièvement évoqué, mais on admet généralement deux solutions par rapport au stress : fuir ou se battre. Dans une relation d'organisation, les conséquences feraient l'objet d'une désapprobation sociale dans ces deux conditions. L'enjeu demeure la coordination de ces stratégies différentes. Elle permet de pacifier les échanges tout en développant les jeux d'acteurs. Selon E. Friedberg (1993), « s'il est possible d'observer empiriquement des (inter)dépendances et, partant, des régularités de comportement ou de relations entre acteurs, il doit y avoir aussi une structure de jeux qui réalise cette coordination et cette intégration des stratégies différentes, sinon conflictuelles, des différents participants, et un système d'action englobant qui articule et régule les relations entre les jeux qu'il contient »[421].

L'origine de la distinction entre le travail formel et le travail réel remonte à l'analyse du « mouvement des relations humaines », comme rappelle E. Friedberg (1993). Ce découpage analytique relate davantage de l'idéal-type, que celui d'une logique relationnelle entre différents groupes au sein d'une logique de production. De ce fait, il est difficile de prévoir l'ensemble des contraintes, sans qu'interviennent des aléas. L'exemple que j'avais précédemment proposé dans le rapport entre l'exploitant et son routier face au bouchon de circulation en est une illustration. Erhard Friedberg montre que « l'analyse des organisations distingue traditionnellement une structure formelle et une structure informelle. La première correspondrait à la partie officielle et codifiée de la structure, la seconde renvoie au foisonnement des pratiques, interactions et relations non prévues officiellement, voire clandestines et occultes, et qui forment ce qu'on pourrait appeler une seconde réalité parallèle, en opposition à la première »[422]. Pour l'auteur, le travail formel et réel sont plus liés qu'en dualité et indépendants, dans le sens où ils sont au-delà d'une « expression d'une logique de l'efficacité. En tant qu'instrument de gouvernement et de régulation de l'organisation, elle est

[421] Erhard FRIEDBERG, *Le Pouvoir et la règle. Dynamique de l'action organisée,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Sociologie »), 1993, p. 112 (404 p.).
[422] *Ibid.,* pp. 143-144.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

le produit d'une négociation entre ses membres »[423]. En conséquence, l'élaboration des prescriptions ne peut s'envisager sans la réalité de la production, bien entendu.

Selon la proposition de J.-D. Reynaud (2007), le travail réel est bel et bien négocié avec le travail prescrit. Cette condition de transaction permet alors de réguler le travail dans l'organisation. De là, l'auteur développe le concept de régulation autonome. Selon lui, « cette analyse confirme l'importance de la régulation autonome : elle n'est pas un phantasme d'indépendance, une simple réaction affective au poids de l'autorité, elle repose sur des informations que le travailleur détient (et souvent détient seul) »[424]. Les prescriptions servent de base opérationnelle dans le procès de production et sur lequel les acteurs peuvent s'appuyer, y compris dans le cadre de leur intérêt de groupe, voire à titre personnel. C'est finalement ce jeu complexe qui organise les différents processus manufacturiers.

D'un autre côté, la monopolisation de la violence par l'État assure un contrôle des comportements. Dans le même temps, la société se spécialise dans une division sociale du travail. L'analyse de N. Elias n'est pas sans faire penser, sur certains aspects à celle d'É. Durkheim (1893) et aux solidarités organiques. Les interdépendances sont alors de plus en plus spécialisées. Au-delà d'être marqué par une différentiation sociale, l'acteur doit peser ses choix. Il s'agit d'une tension qu'il doit maîtriser. Lorsqu'on parle de stress, on peut établir le parallèle avec la pudeur. Elle constitue une pression sociale, qui, une fois assimilée, paraît tout à fait « naturelle ». Le processus de civilisation est dynamique : il est amené à changer, évoluer. Il n'a pas de début, si ce n'est celui qu'on lui accorde arbitrairement. Il ne commence pas à la féodalité et ne s'arrête à notre époque. Il serait présomptueux de dater son point de départ, de même qu'on ne peut prédire comment il sera dans l'avenir. C'est à partir de ce type de considération que l'idée d'une socialisation jamais certaine peut être évoquée. Afin d'avoir une approche complète, le sociologue ne doit pas se limiter aux frontières de sa propre discipline. Il doit aussi porter son regard sur les autres sciences ; l'histoire, la psychologie, le droit, l'économie, les sciences de gestion, etc. Comprendre un phénomène – soi une partie du processus – c'est avant tout savoir comment les conjonctions des interdépendances ont évolué entre elles dans le passé et quelles significations en donnent les acteurs.

---

[423] Erhard FRIEDBERG, *Le Pouvoir et la règle. Dynamique de l'action organisée, op. cit.,* p. 144.
[424] Jean-Daniel REYNAUD, *Le conflit, la négociation et la règle, seconde édition augmentée,* Toulouse : Éd. Octarès, 2007, p. 165 (268 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2.4 Processus de civilisation et pudeur du stress

2.41 La rétention des émotions

Norbert Elias définit le processus de civilisation selon qu'il « consiste en une modification de la sensibilité et du comportement humain dans un sens bien déterminé », un changement comportemental et social. Or, déterminé ne signifie pas pour lui, « rationnel » ou de « calcul en vue d'un but » :

> « La forme que prend la "civilisation" n'est pas plus que la rationalisation un produit de la "ratio" humaine, élaborée selon un plan à long terme. […] Rien dans l'histoire ne semble indiquer que cette modification ait été obtenue par un procédé rationnel, par un effort d'éducation de quelques personnes isolées ou de groupes humains. […] Mais, il est tout aussi certain que cette transformation ne résulte pas d'une modification amorphe et chaotique » [425].

Je l'ai déjà évoqué, le processus de civilisation se structure selon un principe d'interdépendance et de division sociale du travail croissante. Ce n'est pas la sommation d'un individu avec un autre qui forme la société (Durkheim, 1895) que la nature de la relation qu'e ces deux individus entretiennent. Ils font l'objet de négociations, de régulations, de partages, pour en faire « institution » selon la définition que je propose, ou « autocontrainte » de N. Elias (1939). Par contraste à la féodalité, l'individu n'est pas invité à exalter ses pulsions. Au contraire, il est inscrit dans une sociogenèse et une psychogenèse qui fixent rituellement les normes sociales, à travers la religion ou l'éducation. Le phénomène de la *Kula* de B. Malinowski[426] (1922) est belle une illustration, pour découvrir comment les tribus arrivent à maintenir la paix, en raison des nombreuses interdépendances. L'échange de bracelets et colliers (*soulava* et *mwali*) symbolisent la cohésion sociale dans un rapport de don et de contre-don[427] (Mauss, 1924). Pour Norbert Elias, les relations commerciales et les symboles qui s'y structurent autour, tendent justement à pacifier les comportements. C'est pour ça que l'auteur développe « l'autocontrainte », dans la mesure où le refoulement des pulsions est automatique. Ainsi, dans *La civilisation des Mœurs* (1939), ce qui paraît naturel, est au contraire l'objet d'une structure sociale : des actes du quotidien tel que se servir à table,

[425] Norbert ELIAS, *La dynamique de l'Occident,* Paris : Éd. Pocket (Coll. « Agora »), 2011, pp. 181-182 (320 p.).
[426] Bronislaw MALINOWSKI, *Les argonautes du Pacifique occidental,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « Tel »), 1989, 664 p.
[427] Marcel MAUSS, *Essai sur le don, Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques, présentation de Florence WEBER,* Paris : PUF, 2012, 240 p.

s'essuyer la bouche obéissent à des codes, mais aussi se moucher, cracher, dormir, entrent dans la sphère intime qu'il n'est bon de partager. Ils font l'objet d'une ritualité contrainte. Dans la division spatiale de la maison Kabyle[428], Pierre Bourdieu (1972) fait une proposition similaire à travers les différents antagonismes qui la composent. Les lieux sombres de la maison sont réservés à la sphère intime, alors que les lieux clairs sont socialement partagés.

En effet, l'action sociale s'impose même dans l'ordre de l'intimité. Norbert Elias le démontre avec les relations sexuelles et l'agressivité. Cela pourrait se résumer selon cette phrase : « à la cour, un calcul l'emporte sur l'autre, dans la société "non civilisée" une pulsion l'emporte sur l'autre »[429]. Norbert Elias aurait, d'ailleurs, très bien pu analyser le stress. Le parallèle que l'on peut établir avec la pudeur est saisissant. De même qu'on s'isole pour se moucher – on utilise un mouchoir en conséquence –, on ne montre pas son stress en collectif ; on le dissimule, et ce, de façon automatique. Quand on le dévoile, cela suit une codification particulière envers un autre compère. Il y a bien une ritualité dans la condition de l'échange.

A travers le processus de civilisation, Norbert Elias montre bien ce glissement entre des pulsions sadiques et mortifères au Moyen-âge (*e.g. :* brûler des chats vivants à la Saint-Jean), et les plaisirs des sports actuels, (*e.g. :* la boxe). Norbert Elias note un glissement des plaisirs antérieurs en déplaisirs actuels, comme il l'explique lui-même : « Beaucoup de choses qui naguère éveillaient des sensations de plaisir suscitent aujourd'hui des réflexes de déplaisir. […] Dans les deux cas, les plaisirs organisés par la société sont l'incarnation des normes affectives dans le cadre desquelles se tiennent tous les conditionnements, pour différents qu'ils soient sur le plan individuel ; quiconque quitte le cadre des normes sociales passe pour "anormal" »[430]. Cette citation tient un écho fort quand on la relie à la question sociale du stress. Norbert Elias porte un intérêt particulier envers l'hypothèse de la diffusion de la ritualité dans les différentes couches sociales – reprise aussi par Pierre Bourdieu (1979)[431]. Les rituels sont, en effet, une façon de montrer son appartenance sociale, de la cour ou de la bourgeoisie comme un moyen de se distinguer. Ils se diffusent ensuite aux classes plus basses, de façon plus ou moins rapide par mimétisme (*e.g. :* le mouchoir était un symbole

[428] Pierre BOURDIEU, *La maison ou le monde renversé,* dans *Esquisse d'une théorie de la pratique. Précédé de « Trois études d'ethnologie kabyle »*, (sous la dir. de). Genève : Librairie Droz, « Travaux de Sciences Sociales », 1972, pp. 45-59 (272 p.).
[429] Norbert ELIAS, *La dynamique de l'Occident, op. cit.,* p. 239.
[430] Norbert ELIAS, *De la civilisation des mœurs,* Paris : Éd. Pocket (Coll. « Agora »), 2013, p. 446 (509 p.).
[431] Pierre BOURDIEU, *La distinction, critique sociale du jugement,* Les Éditions de minuit, 1979, 670 p.

d'appartenance à un rang social important – possédé par la bourgeoisie ou la société de cour – puis qui se diffuse dans les classes plus moyennes de la société). Dans le même temps, il se situe à la marge de la dichotomie sociologique holiste d'Émile Durkheim et de l'individualisme méthodologique de Max Weber. Cette distinction est développée dès le premier chapitre de la *Société des individus*. Pour N. Elias, son intérêt n'est pas tant de savoir la source explicative de l'un et de l'autre, mais de se concentrer davantage sur la nature de la relation qu'entretiennent les hommes entre eux. Ce qui est fondateur de la société est avant tout lié à la nature des interdépendances qui s'imposent de plus en plus aux individus et qui fondent le processus de civilisation, particulièrement en Occident.

Présenté d'une façon métaphorique, plutôt que de s'intéresser au mur – la pierre, le ciment, etc. ont certes leur importance – on s'intéresse à ce qui lui permet de rester debout et de maintenir sa fonction : le ciment, qui soudent les pierres entre elles et garantit son étanchéité, et les barres métalliques. Elles sont disposées d'une certaine manière afin d'assurer la solidarité entre les parpaings, tout en maintiennent son élasticité face aux contraintes environnementales (vent, tremblements de terre, mouvements de terrain, *etc.).* Elles sont faites de sorte qu'elles soient résistantes. Pour Norbert Elias, s'intéresser aux parpaings, au ciment ou aux barres métalliques n'aurait aucun intérêt s'ils étaient étudiés séparément ; cet ensemble forme un tout.

Dans le T.R.M., les règlements du temps de travail ont fait l'objet d'une autocontrainte. Si les routiers étaient amenés à reproduire leurs anciennes conditions de travail, il en résulterait d'un niveau de stress important, dans la mesure où cela irait à l'encontre du système de valeur actuel. Le système en vigueur forme une façon de penser et de faire. L'éthique se fonde à l'aune d'un système de valeur/de mœurs et d'un réseau de travail, à agir dans un sens plutôt qu'un autre selon celui admis par les règles.

> « L'interdépendance entre les hommes qui donne naissance à un ordre spécifique, ordre plus impérieux et plus contraignant que la volonté et la raison des individus qui y président. C'est l'ordre de cette interdépendance qui détermine la marche de l'évolution historique ; c'est lui aussi qui est à la base du processus de civilisation »[432].

[432] Norbert ELIAS, *De la civilisation des mœurs, op. cit.,* p. 183.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2.42 Le jeu de l'incertitude

Dans le transport routier, on peut mettre en évidence des changements dans les façons de travailler à travers les rapports d'interdépendance, qui vont dans le sens d'un processus de civilisation (Elias, 1939). Les différents Accords signés, les Directives ou Règlements figurent comme des régulateurs exogènes. Certains d'entre eux sous-tendent même une autorégulation parmi l'ensemble des transporteurs. En homogénéisant les pratiques, celles-ci deviennent prévisibles, quantifiables. Les entreprises sont toutefois libres d'engager une stratégie dans les marges des règles. Comme le précise Norbert Elias, « Le fonctionnement très différencié des sociétés occidentales pratiquant la division du travail est conditionné dans une large mesure par le fait que les couches inférieures, rurales autant que citadines, s'habituent à régler leurs comportements et leurs activités en fonction de la connaissance qu'elles acquièrent des interdépendances futures et lointaines »[433].

Dit autrement, s'il s'agit de penser son action à l'instant, par anticipation aux effets ultérieurs, chaque acte prend une valeur dans le futur. Selon E. Friedberg et M. Crozier (1977), « […] Pour l'analyse stratégique, les acteurs ont des attitudes non pas en fonction du passé, mais en fonction de l'avenir tel qu'ils le voient avec leurs ressources et leurs attentes présentes ou, plus précisément, en fonction des opportunités qu'ils découvrent dans les jeux qu'ils jouent au sein du système d'action étudié et auxquelles ils ajustent leurs comportements »[434]. Dans cette perspective, cette règle transparaît particulièrement pour des salariés non sédentaires qui sont davantage confrontés aux changements. Chez les routiers interviewés, la nécessité d'ajustement apparaît plusieurs fois, elle est aussi recherchée dès lors que les acteurs maîtrisent les modalités qui la constituent. *« Je ne veux pas de routine »,* aurai-je maintes fois entendu au cours des entretiens, au risque de l'ennui, qui caractérise un certain type de stress. Le changement s'oppose ici à la routine, il est constitutif de la construction identitaire du métier de routier. De l'inconnu, les arrangements et les négociations n'en seront que plus mystérieux, leurs réussites n'en seront alors que plus satisfaisantes :

> *– « Les langues, la découverte, le pays, côtoyer les gens, manger avec eux, voir ce qu'ils mangent, ben qu'est-ce qu'ils font, comment ils travaillent, ça j'adore ! J'ai toujours adoré ça ! »* (Yves, 56 ans, entretien n° 4).

---

[433] Norbert ELIAS, *La dynamique de l'Occident, op. cit.,* pp. 206-207.
[434] Michel CROZIER & Erhard FRIEDBERG, *L'acteur et le système, op. cit.,* p. 406.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

– « C'est partir à l'aventure, rencontrer des gens, des choses qu'on n'a jamais vues, ça c'est sympa. Par contre, revenir tout le temps, au même endroit, la routine n'est pas bonne. » (Pierre-Yves, 32 ans, entretien n° 19).

– « Je connais des gens qui ont arrêté, ils sont allés en usine. Mais ça ne leur plaisait pas. Du coup, ils sont revenus ! Le fait de tout le temps faire le même travail, l'usine c'est la chaîne, les horaires fixes aussi ! Nous, on n'est pas toujours dans la même ville, on voyage. » (Manu, 32 ans, entretien n° 8).

Dans la condition où un chauffeur arrive à faire face à un client difficile, et réussit à instaurer un climat de confiance, celui-ci contribue à établir un équilibre dans les relations sociales. En outre, il est possible d'en tirer un avantage social. C'est particulièrement là que le pouvoir, pour reprendre mon exemple de A, « prescripteur » sur B « exécutant » va prendre tout son sens. La maîtrise de la situation de l'acteur concerné implique une reconnaissance sociale et représente un pouvoir de négociation future de sa place dans l'entreprise ou d'un éventuel gain quelconque qui le distingue d'un autre pair. C'est ce que j'appelle, un *stress de négociation.* Il prend la forme d'un arrangement, d'une négociation entre groupes différents en vue d'une fin acceptable pour les deux parties plutôt qu'une finalité conflictuelle. On peut admettre que l'inconnu est déterminant pour les routiers, car c'est l'un des moyens de distinction sociale par rapport au reste de la classe ouvrière. Le *stress d'action* se définit davantage par la régularité des contraintes opérationnelles entre différents acteurs. Certes, il crée sur le moment, une anxiété, face à une situation nouvelle. Mais, il détient un caractère normal, de par sa régularité – par différence au stress de négociation, il n'est pas directement lié à l'organisation. Il est l'expression de la technicité du travail. A cette fin, ces deux formes de stress structurent l'identité sociale et professionnelle des acteurs. Par exemple, ce sont toutes les stratégies, les savoir-faire, les « petites astuces » qui permettent de conjurer les souffrances, les difficultés, et qui font l'objet de partages à l'intérieur d'un groupe social déterminé.

2.43 De l'interdépendance négociée à l'interdépendance prescrite

De façon plus générale, je justifie l'usage du processus de civilisation selon un changement qu'ont vécu les routiers, ces deux configurations de travail successives sont autant soumises à un système de règles, qui tiennent un référentiel de significativité, de marges de manœuvre, ou qui sont construits à travers des éléments de cohésion ou de rupture sociale. Pourtant, ces changements prennent leurs racines depuis bien plus longtemps dans l'histoire. Pour reprendre mon illustration sur le dépassement des temps de service, accepté

antérieurement selon des degrés divers, « trafiquer » le disque tachygraphique était la règle. Le surplus de travail et la fraude étaient des pratiques courantes dans le T.R.M. Aujourd'hui, ce type d'infraction pourrait représenter un stress important pour les conducteurs poids lourd, dans le sens où leur sensibilité vis-à-vis de cette pratique n'est plus la même.

Dans tous les cas, il ne faut pas s'y insurger, les fraudes étaient inscrites dans la manière de travailler et de négocier son travail. Ce fut un ordre des choses, qui impliquait tout le monde dans l'entreprise, en dépit des rapports de domination, de concurrence entre chauffeurs, de négociation de leur salaire au plus bas, de licenciements, etc. (Lefebvre, 1996). Si hors la loi que les routiers pouvaient être, ils respectaient des règles fondamentales inscrites dans le « système social » du transport. Si un transporteur respectait trop les prescriptions officielles, deux perspectives s'ouvraient à lui : il ne tenait pas la concurrence face à ses confrères et il était mécaniquement écarté du jeu. Cela rejoindrait l'idée d'un *désordre,* qui fait paradoxalement l'objet d'une organisation minutieusement réglée. Ce modèle a fonctionné malgré l'existence des règles sur le temps de travail des routiers. Ces infractions n'assuraient pas moins la cohérence du reste de la société et de son économie. Cette question d'ordre et désordre renvoie à Edgar Morin. Selon cet auteur, « la relation d'ordre/désordre/organisation surgit donc quand on constate empiriquement que des phénomènes désordonnés sont nécessaires dans certaines condition, dans certains cas, à la production de phénomènes organisés, lesquels contribuent à l'accroissement de l'ordre »[435].

Cet exemple le montre : c'est moins la règle en elle-même que ce qui en est sa condition normative et coercitive. Ce qui est vrai à un temps donné ne l'est plus à un autre. Les entreprises se sont adaptées à ce changement d'ordre, et pour les plus grandes, elles utilisent de nombreux moyens pour s'y aligner. Par exemple, leurs plates-formes logistiques sont disposées en réseau, – comme autant de moyen d'interdépendance formelle – qui servent habituellement aux groupages et dégroupages, et plus occasionnellement, pour dérouter un camion dont le routier serait en surplus d'heures.

Il est tout aussi exact que certaines pratiques dans le transport sont chargées en émotions et en inquiétudes, particulièrement depuis que certains transporteurs utilisent, même

[435] Edgar MORIN, *Introduction à la pensée complexe,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Points »), 2005, p. 85 (158 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

occasionnellement, des travailleurs détachés. Dans la continuité du changement et du développement des interdépendances, rien ne permet la stabilité de la socialisation professionnelle à long terme. Le rôle de chacun étant instrumental : il est plus flexible sur des territoires beaucoup plus restreints que par le passé. La question de la fatigue physique peut aussi y être questionnée : les chauffeurs ont des temps de conduite limités, bien que leurs discours évoquent toujours la thématique de l'épuisement physique. *Primo,* cela est à comprendre à travers le temps de service de la journée (12h), et l'amplitude maximum (15h) et non à se limiter au temps de conduite quotidien. *Secundo,* on s'attendrait davantage que les longs trajets soient plus éprouvants. En fait, c'est l'inverse, la manutention de la marchandise représente une charge importante de travail dans les transports de zone courte. Sur une journée, les conducteurs effectuent un travail éprouvant. Il se pourrait que parmi ces étapes, le stress ne soit pas exclu dans la relation d'une emprise physique, sociale et psychique des acteurs.

2.44 L'analyse sociologique du changement dans la contribution au stress

Leonard I. Pearlin établit son analyse à travers les *« rôles »* des acteurs. Comme il le constatait en 1989, ce ne sont pas les changements *(transitions)* en tant que tels qui posent problème, que la façon dont ils sont perçus ; qu'ils soient non désirés, non contrôlés, ou anormaux, voire nuisibles (Vinokur et Seltzer, 1975 ; Thoits, 1981 ; Peterson et Seligman, 1984, cités par Pearlin, 1989). Les changements peuvent aussi avoir des effets négatifs lorsqu'ils sont considérés comme une menace. Notons que les changements organisationnels ne sont pas systématiquement périlleux, dès lors où les acteurs y notent des améliorations ou des gains, tel que le laisse entendre Renaud Sainsaulieu. « La réorganisation des conditions de travail semble avoir entraîné une certaine évolution du style des rapports féminins de bureau. La courbe exprimant la satisfaction des femmes envers l'ambiance de bureau par les services dans la compagnie d'assurances montre que c'est dans les services touchés par la réorganisation que les femmes sont le plus satisfaites de l'ambiance collective »[436]. Plus récemment, les travaux de Philippe Bernoux tendent à montrer que le changement dans les organisations peut se faire à partir des comportements les plus « disruptifs ». Et on peut réaliser pourquoi : « Le comportement d'appropriation, renforçant l'identité du groupe, paraît

[436] Renaud SAINSAULIEU, *L'identité au travail,* Paris : Éd. Presses de la fondation nationale des sciences politiques (Coll. « Références »), 1988, p. 165 (471 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

s'opposer à tout changement alors qu'il en est une condition. L'identité ne s'oppose pas au changement, il en est une condition. […] Les salariés dociles s'avèrent moins capables de penser des changements ou de s'y adapter que les salariés qui ont des aptitudes réactives et des projets de type « disruptif »[437]. Car, il y a au fond la maîtrise du travail et une dimension existentielle de l'acteur dans son implication, qu'on retrouve particulièrement chez les routiers de type *réflexif,* que je développe au sein de cette thèse.

Il s'en suit l'hypothèse selon laquelle le stress serait une discordance de négociation, qu'il s'agisse de rapport de pouvoir entre différents acteurs ou entre acteurs et institutions. La négociation détermine le niveau d'appropriation et ouvre la porte aux phénomènes de résilience en de tels cas, qui sont chargés en significativité sociale. L. I. Pearlin propose une grille de lecture conceptuelle du stress, qu'il s'agit d'examiner.

3. Le *Process of Social Stress (P.S.S.)* de Leonard Pearlin

3.1 Une première méthode sociologique à l'analyse du stress

Leonard I. Pearlin est un contemporain de Pierre Bourdieu, Michel Crozier et de Raymond Boudon. Il est aussi probablement l'un des sociologues les plus connus pour avoir consacré sa carrière sur la recherche sur le stress. En France, à l'exception de M. Loriol (2014) qui fait quelques références à son égard, L. I. Pearlin demeure peu diffusé, aucun de ses articles ou ouvrages n'ont fait l'objet de traduction française. Pourtant, les sociologues américains ont amplement contribué à la recherche sur cette thématique, tandis que leurs confrères français ont tenté davantage une sociologisation du *burnout* (Loriol, 2000).

Dès le début des années 1970, à Chicago, de par sa diversité démographique, comme l'auteur le justifie dans une petite note (1992), « en tant qu'enquêteur au *Intramural Research Program* au sein du *National Institute of Mental Health* au début des années 1970, j'ai eu l'opportunité de développer des programmes de recherche ciblés sur le repérage des sources de stress dans le vécu et les activités quotidiennes »[438]. Je suppose que l'étude du stress chez

[437] Philippe BERNOUX, *Sociologie du changement dans les entreprises et les organisations, Nouvelle édition,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Point/Essais »), 2010, pp. 66-67 (368 p.).
[438] Leonard PEARLIN & C. SCHOOLER, *«The structure of coping », in : J. Health Sot. Behavior 19:2-21, 1978*, *and Leonard I. PEARLIN, M. A. LIEBERMAN, E. MENAGHAN & J. T. MULLAN, The stress process. J.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

les Anglo-saxons hérite d'une tradition culturelle selon qu'il soit moins tabou, plus admis. Il est davantage perçu comme une conséquence normale des difficultés quotidiennes que du fait de son intériorisation dans la sphère intime de l'individu. En effet, l'expression « stress de la vie » souligne les difficultés quotidiennes est plus courante chez les Anglo-saxons que chez les Francophones. Toutefois, souvent conceptualisé comme un phénomène pathologique, le stress se définit au travers des rapports sociaux, assimilables aux structures *sui generis* et aux jeux de règles. L. I. Pearlin (1981) précise que « les sources sociales du stress s'étendent à l'extrême des frontières de la société, de ses structures et sa culture »[439].

Autrement dit, le stress est normal, dans le sens où il trouve sa régularité sociale, tant d'un point de vue tant qualitatif que quantitatif, dans un système de contraintes. En effet, les chercheurs américains entament des enquêtes plus axées sur les rapports sociaux, de statut, de genre, en fonction des étapes dans la vie, et les changements qu'ils préfigurent dans l'évolution des rôles et des responsabilités sociales qui leurs sont sous-jacentes. Cependant, les recherches françaises sont le plus souvent qualitatives, le modèle proposé par L. I. Pearlin tient sa source davantage par des analyses statistiques. De leur côté, les psychologues ne parlent pas tout à fait encore de *coping* – mais de mécanisme de défense, au sens freudien du terme. Aujourd'hui, il existe d'ailleurs, une distinction admise entre mécanisme de défense et *coping,* que M. Bruchon-Schweitzer (2001) propose entre les deux concepts. Elle en explique « qu'un mécanisme de défense est rigide, inconscient, indifférencié irrésistible, lié à des conflits intrapsychiques et à des événements de vie anciens, il distord généralement la réalité. Sa fonction est de maintenir l'angoisse à un niveau tolérable. Une stratégie de *coping* est flexible, consciente, différenciée (spécifique par rapport à un problème qui se pose dans les relations entre individu et environnement), elle est orientée vers la réalité (interne ou externe) »[440]. Bien que cette définition soit plus récente que celle de L. I. Pearlin, l'accent est mis sur une approche idiosyncratique par les psychologues. J'émets que le *coping* est le fruit d'une stratégie sociale structurée par un système de valeurs et par l'histoire d'un groupe social, face à la contingence des contraintes dont il fait face.

---

health Soc. Behavior 22:337-56, 1981. [National Institute of Mental Health, Bethesda, MD. and, Program on Human Development and Aging, University of California, San-Francisco, CA.], 1992, 1 p.

[439] Leonard I. PEARLIN, Elizabeth G. MENAGHAN, Morton A. LIERBERMAN, Joseph T. MULLAN, *«The stress process », in Journal of Health and Social Behavior, Vol. 22, No. 4 (1981),* p. 338 (pp. 337-356).

[440] Marilou BRUCHON-SCHWEITZER, *Concepts, Stress, Coping. Le coping et les stratégies d'ajustement face au stress. In, Recherche en soins infirmiers* N° 67, 2001, p. 70 (pp. 68-83).

Leonard I Pearlin mena avec une équipe de chercheurs deux études successives. La première fut réalisée en 1972-73 et la seconde, en 1976-77, qui comprenaient un échantillon de 2.300 personnes. Celles-ci sont étalées sur des tranches d'âge allant de 18 à 65 ans et dont le *ratio* homme/femme fut « volontairement équilibré » (42 %/58 %), selon l'auteur. L'objectif, rappelle-t-il, de cette recherche consistait à mettre en avant trois axes en évidence : les « identifications des conflits », « les stratégies de *coping* visant à minimiser les contraintes », et enfin, « l'évaluation des symptômes de dépression. » L'auteur ajoute que « la première vague d'*interviews* nous a permis de comprendre dans quelle mesure les contraintes sont reliées aux rôles sociaux clés, et de les articuler avec les répertoires de *coping* utilisés, des relations aux différents aspects psychosociaux s'établissent »[441]. La seconde étude fut construite dans le but de voir les changements, l'échantillon étant le même :

> *« The Structure of Coping » was among the first articles published from this survey. I hoped to demonstrate that coping is not driven solely by idiosyncratic personality imperatives, but also by people's social and economic characteristics and by the nature of the stressors they confront and their roles. Roles, then, were regarded as important contexts in understanding both the chronic stressors to which people are exposed and their coping responses »*[442]. (Pearlin, 1992).

Les phénomènes sont souvent vus de façon isolée, sans que des liens soient effectués entre eux. Cela n'échappera pas à une lecture complexe d'Edgar Morin selon le concept de *reliance,* ni à N. Elias, avec les *interdépendances.* En ce sens, Edgar Morin (2016) rappelle que « pour pouvoir penser la globalité de la société, il est nécessaire de voir cette relation entre les parties et le tout, trait précisément de complexité. Car, ajoute-t-il, un système social est un ensemble d'individus qui interagissent les uns avec les autres »[443]. L. I. Pearlin (1989) proposait aussi cette nécessité à la compréhension du stress. Ali Aït Abdelmalek (2004) prolonge cette analyse. Il précise sous cet angle que « toutes les sciences, sans exception, sont confrontées à la complexité du réel. La nécessité de relier l'objet au sujet et à son environnement, de traiter l'objet non plus comme objet inerte et privé de forme, mais comme un système doué d'organisation, de faire dialoguer la théorie avec l'incertitude et le

[441] Leonard I. PEARLIN *& al, «The stress process », op. cit.,* p. 338.
[442] Leonard I. PEARLIN & C. SCHOOLER, *«The structure of coping », op. cit.,* 1992, p. 1.
[443] Edgar MORIN, *Penser global,* Paris : Éd. Flammarion (Coll. « Champ Essais »), 2016, p. 116 (134 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

contradictoire oblige l'homme de science à respecter la "multidimensionnalité des choses" »[444].

Ce qui paraît paradoxal tient en ce que l'argumentaire des trois précédents auteurs est pertinent. Mon postulat n'est pas tant le « réel » en tant que tel, que les différentes manières dont celui-ci est perçu par les acteurs et la nature de leurs liens à la contingence de l'environnement. La complexité est inscrite dans leur histoire, dans leurs contraintes, des règles et normes et des arrangements précédemment établis, etc. Tout ces facteurs occasionnent des représentations qui ne sont ni binaires, ni simples. La complexité se fait jour à l'articulation des relations de l'acteur à son environnement dans lequel il interagit (*i.e. :* règles du jeu, acteurs, avenir, gains, etc.). L. I. Pearlin prolonge cette approche : « c'est particulièrement frappant, qu'en dépit de l'attention accordée séparément aux différents composants du stress, les liens complexes qui les lient n'ont pas été établis. Par exemple, les chercheurs en sciences sociales examinent l'impact sur la santé des contraintes sociales, ou en considèrent certaines d'entre elles plus à mêmes de rendre vulnérables des personnes à la dépression plus que d'autres, ou qui cherchent à détailler les stratégies de *coping* ou le soutien social. Ils ont rarement l'idée de lier tous ces phénomènes les uns aux autres »[445].

Fondamentalement, le modèle de L. I. Pearlin – souvent appelé *P.S.S. (Process of Social Stress)* ou *S.P.M. (Stress Process Model)* – se bâtit sur trois éléments clés combinés, sur lesquels repose la définition conceptuelle du stress. Il énumère dans ce registre les « stresseurs » *(stressors),* les « médiateurs » *(médiators)* et enfin les « conséquences de ces événements » *(outcomes).* C'est un modèle qui pourrait paraître séquentiel, comme le syndrome général d'adaptation (S.G.A.) de Hans Selye (1936), ou même le *M.B.I.*[446] de Christina Maslach (1981). En fait, c'est sa nature structurale qui donne cette impression, dans la mesure où ce sont moins des scores individuels selon la proposition de L. I. Pearlin, que des scores de relation d'un phénomène par rapport à sa source. Pour résumer le modèle de L. I. Pearlin, le *P.S.S.* repose sur un modèle de causalité lié aux structures sociales. Les stresseurs représentent deux origines distinctes : d'un côté, il énonce des événements discrets, de l'autre,

[444] Ali AÏT ABDELMALEK, « Edgar Morin, sociologue et théoricien de la complexité : des cultures nationales à la civilisation européenne », *Société,* 2004/4, p. 104 (pp. 99-117).
[445] Leonard I. PEARLIN *& al* 1981, *«The stress process », op. cit.,* p. 351.
[446] Le test du *Maslach Burnout inventory* est l'un des principaux questionnaires mobilisés en psychologie pour mesurer le *burnout.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

il évoque des problèmes réguliers. Ce qui est pour l'un une source de tension, peut-être pour l'autre une source de satisfaction – comparativement à l'acteur stratégique – à l'aptitude des acteurs par rapport au système en marges de manœuvre dans la mobilisation des zones d'incertitude :

> « Nous sommes bien d'accord, cependant, que des conséquences néfastes, au moins au niveau psychologique, ne dépendent pas seulement du nombre d'événements ni à l'ampleur des changements qu'ils provoquent, mais bien entendu, à la leur qualité (perçue). Les recherches actuelles distinguent les différents types d'événements, selon leur désirabilité (Gersten & al., 1974 ; Vinokur & Seltzer, 1975 ; Gersten & al., 1977 ; Mueller, 1979) par le degré de contrôle que les acteurs possèdent lors de leurs survenues (Fairbank and Hough, 1979), ou de leur régularité au fil de la vie ou non (Pearlin and Lieberman, 1979 ; Pearlin, 1980) ». (Pearlin & *al*, 1981, p. 339).

3.2 Les sources du stress *(stressors)*

a) Les contraintes régulières *(chronic strains)*

Pour l'auteur (1981), il y a deux types de sources de stress qui se cumulent. La première, se découpe en deux, d'un côté les événements négatifs *(eventful experience)* de la vie et de l'autre les contraintes régulières *(chronic strains).* La seconde est l'évolution des contraintes préexistantes liées aux épreuves de l'existence. Elle peut être aussi à une de ses étapes envers une autre, ou à l'augmentation du niveau de des contraintes.

Prenons l'exemple d'un routier qui effectue des tournées en zone longue, entre Rennes et Marseille. A l'aller, il remarque que les aires de services où il a l'habitude de s'arrêter, les parkings ont de moins en moins de places disponibles. Mais, il arrive à s'arranger, car il vient assez tôt, avant la saturation de ladite aire. Puis, lors des fois suivantes, on lui recule son heure de départ, qui coïncide avec celle de la saturation de cette même aire de service. En plus, la société d'autoroute vient de commencer la construction de nouveaux bâtiments commerciaux. Pour cela, le chantier prend de l'espace disponible sur le parking poids lourd, qui sert de débarras aux équipes de B.T.P. Afin d'effectuer le même trajet, il sera alors contraint dans un cas de s'arrêter avant ou dans un second, de s'arrêter après. Mais il encourt le risque de dépasser son temps de conduite, en sachant que ses données de temps de service sont enregistrées sur vingt-huit jours. La première solution n'est pas envisagée, car l'exploitant risque de l'appeler pour lui demander pourquoi il s'est arrêté. De l'autre, il risque une contravention pour dépassement de temps de conduite, en sachant que ses données de travail sont enregistrées sur vingt-huit jours. Voilà comment une situation au départ, sans stress, peut

devenir anxiogène lorsqu'on ajoute des contraintes dont les acteurs ont peu d'emprise sur elles, ou lorsque celles-ci s'intensifient. Par contre, il suffit, parfois, qu'une variable change pour passer d'une situation stressante à une situation qui le sera moins. Le stress est le fruit d'une relation systémique qu'un seul facteur pris isolément ne peut suffire pour en édifier l'origine, mais il s'explique par ses conjonctions avec d'autres contraintes : l'organisation de la tournée (heure de départ), la coercition des règles, les traces numériques, les arbitraires des contrôleurs routiers, l'importance du trafic poids lourd, etc.

Par ailleurs, le « contrôle de la situation » est développé par L. I. Il intègre par sa nature un autre processus qu'il importe de développer, car est lié à la perception de soi *(self concept).* Il se découpe selon lui de deux ordres : la maîtrise *(mastery)* et l'estime de soi *(self-esteem).* « La maîtrise renvoie à l'étendue du contrôle que les acteurs perçoivent et qui affectent de façon conséquente leurs vies »[447]. D'évidence, les problèmes se structurent à partir de l'histoire des individus, l'évolution des contraintes, leur persistance. Cela se comprend aussi par l'amplification d'une tâche, le manque de maîtrise de la situation, la faible estime soi face à ces mêmes contraintes sont les éléments essentiels qui constituent des facteurs de stress. Au niveau sociétal, la menace n'engage pas la survie des individus, elle n'est pas immédiate, c'est-à-dire spontanée. Elle est au contraire médiatisée. Les moyens pour résister selon le modèle *du P.S.S,* au stress se mesurent à l'aune de deux paramètres : le soutien social, et le *coping,* en tant que médiateurs.

b) Le focus sur le conflit des rôles

Le concept de *rôle* de L. I. Pearlin, est assez proche du *role-set* de R. K. Merton (1957), c'est-à-dire un faisceau de rôles attendus par les différents acteurs de la part d'un autre. Même si L. I. Pearlin ne le présente pas sous cet angle, le *role-set* implique une certaine dialectique qu'on peut traduire comme telle : « autrui a des attentes sur moi, autant que j'ai des attentes sur autrui. » Actuellement, c'est vrai que la sociologie mobilise moins l'idée de rôle. Selon Jean-François Dortier (2013), le concept de rôle est moins utilisé en raison du « desserrement des normes » et de son « caractère stéréotypé », pour reprendre les termes de l'auteur. C'est en cette raison, dit-il, qu'il est remplacé par l'« identité sociale »[448]. Le

[447] Leonard I. PEARLIN *& al., « The stress process », op. cit.,* p. 340.
[448] Jean-François DORTIER (sous la dir. de), *Le dictionnaire des sciences sociales,* Auxerre : Éditions Sciences humaines, 2013, p. 319 (459 p.).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

contrôle social, la normalisation du travail autant que ses divisions indiquent pourtant une tendance inverse à celle annoncée par cet auteur, au moins dans le cadre du travail.

Le premier que L. I. Pearlin conceptualise est le *« role overload »,* c'est-à-dire un statut de « surcharge sociale », lorsque les demandes en énergie et en endurance dépassent les capacités individuelles. Le second, l'*« interpersonal conflicts within role sets. »* Selon l'auteur, « ils prennent plusieurs formes et qui émergent à travers des rôles complémentaires (enfant-parent, le mari par rapport à sa femme, salarié-chef, etc.) »[449]. En troisième le *« inter-role-conflict »,* « se fonde au croisement des différentes positions sociales occupées. Elle entraîne une demande incompatible avec la multiplicité des rôles possibles, par exemple entre la vie professionnelle et la vie privée. Les individus ne peuvent satisfaire les demandes et les souhaits de l'un sans risquer de sacrifier ceux de l'autre »[450]. Dans ce cas, on perçoit à travers le désinvestissement de la sphère familiale de nombreux routiers qui « n'ont pas vu leurs enfants grandir ». Enfin, le *« role restructuring »,* c'est-à-dire la restructuration sociale. Selon l'auteur, « il est inévitable que la place des uns et des autres subissent des changements. Bien que les acteurs et leur statut reste le même, la force de l'âge ou des exigences particulières mènent à des altérations dans les situations établies de longue date dans les attentes ou les interactions. Par exemple, on trouve ce type de situation lorsque les acteurs ont à prendre en charge leurs parents âgés, ou lorsque les enfants grandissent et qu'ils sont encore traités de bébé »[451]. Leonard I. Pearlin souligne trois éléments constitutifs du stress. Le premier provient des contraintes (ou stresseurs) chroniques et les stresseurs primaires et secondaires. Le second aborde les moyens et le soutien relationnel dont bénéficie l'acteur. Ensuite, les *« outcomes »,* qui sont souvent connus à travers les effets du stress sur la santé. L'auteur développe aussi les conséquences sociologiques du stress (*i.e. :* alcoolisme, usage de drogues, comportements dépressifs, etc., et les distinctions possibles selon la classe sociale ou le genre).

c) Les stresseurs primaires et secondaires

Ce qui doit intéresser le sociologue n'est pas tant l'épreuve d'une contrainte individuelle (ou une classe d'individus), mais comment tout cela s'organise dans la sphère sociale, et dans quelle mesure elle génère du stress ? C'est pourquoi une variable n'est en soi

[449] Leonard I. PEARLIN, *« The sociological Study of Stress », op. cit.,* p. 245.
[450] *Ibid.*
[451] *Ibid.,* p. 246.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

pas explicative du stress. Elle le devient par sa relation au travers d'autres variables. Le *P.S.S.* se veut très englobant. L. I. Pearlin le rappelle lui-même ; c'est un point pivot de son modèle : « Les soucis de la vie, quelles que soient leurs formes ou les événements, ou la longueur des épreuves, n'existent pas seuls, isolément des autres problèmes »[452].

Pour Pearlin, les « stresseurs primaires » sont issus d'événements auxquels l'individu n'a jamais été confronté, ou qui au contraire, demeurent réguliers. Il est nommé comme tel en raison de son ordre d'apparition. Une telle situation se développe pendant l'apprentissage ou lors de l'insertion professionnelle. Bien que ses résultats issus des années 1970 l'aient amené à donner la nature des stresseurs, il en présente ici leur ordre d'apparition. « Les stresseurs primaires sont susceptibles d'arriver alors que l'individu n'en a pas fait l'expérience auparavant. Ces stresseurs peuvent être un événement soudain – particulièrement non voulu – comme le décès d'un proche, un licenciement inattendu, une blessure ; ou ce sont des stresseurs plus longs ou répétés, tels que ceux vécus lors du mariage ou au travail »[453]. Ces stresseurs se caractérisent soit par leur soudaineté, soit par leur régularité, et dans une autre mesure, par leur degré de prescription. Les stresseurs secondaires sont, quant à eux, la conséquence des stresseurs primaires. « Je ne me m'attache pas à secondaire parce qu'ils sont moins importants que les stresseurs primaires. Au contraire, une fois identifiés, les stresseurs secondaires sont susceptibles de produire des effets encore plus forts que ceux que nous pourrions considérer comme stresseurs primaires. Ils sont secondaires seulement sur la base de leur ordre d'apparition dans le processus du stress, non sur la base de leur importance dans ce processus »[454].

Le stress ressenti dépend du sens que lui en donne l'acteur, en fonction qu'il puisse faire face aux contraintes. Par exemple, Sébastien (*cf.* entretien n° 2) que j'avais rencontré, m'explique qu'il avait le choix de son arrêt pour sa coupure de fin de journée. De la sorte, s'il manquait de temps, il se serait arrêté plus tôt, par exemple sur l'aire du relais-restaurant de Châteaubourg, située à plus de vingt-cinq kilomètres à l'est de Rennes. Dans aucun des cas, il a ressenti du stress. D'une part, parce qu'il a la maîtrise de son temps de travail, et aussi parce que les différentes aires successives lui donnent la possibilité de s'arrêter en sécurité. De plus,

[452] Leonard I. PEARLIN, *« The sociological Study of Stress », op. cit.,* p. 249.
[453] *Ibid.,* p. 248.
[454] *Ibid.,* p 248.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

aucun aléa ne lui était signalé sur la route (panneaux d'affichage numérique, radio, GPS, etc.). Nous étions aussi un vendredi soir, et la semaine est terminée pour lui. Il attendait juste un collègue pour rentrer avec lui sur Vannes. La même situation, en dépit de sa vigilance, aurait été différente si toutes ces aires étaient saturées, et que Sébastien eut été contraint de dépasser Rennes pour faire le relais avec son collègue, que son dépassement du temps de conduite se serait vu sur le chronotachygraphe.

Le stress est palpable à l'aptitude de l'acteur à répondre aux prescriptions sociales et aux modèles de sociabilité. Leonard I. Pearlin ajoute que « pour comprendre le rôle des valeurs dans la régulation des impacts des stresseurs, un individu perçoit les conditions stressantes quand elles représentent une menace »[455]. C'est-à-dire, tout ce qui, « au sens le plus large, incluent des sensations de pertes, de besoins non satisfaits, des violations de l'image de soi, et des aspirations remises en causes. Les conditions peuvent aussi représenter une menace à mesure que des enjeux vitaux sont en jeu »[456], ajoute l'auteur. Comme pour la grande majorité des études sociologiques, l'intuition du chercheur reste une des sources pour établir la viabilité des facteurs de causalité. « A notre niveau d'avancement (1989), toutefois, les sociologues doivent relier selon leur intuition pour identifier les circonstances et les valeurs productrices de stress, dans le sens où il n'y a pas de guide théorique pour les identifier »[457].

d) Le soutien social et le *coping*

L'efficience du soutien social par sa dimension intime et compréhensive : les enjeux qualitatifs

Pour Leonard I. Pearlin (1989), « Le soutien social représente les ressources qu'un individu dispose et qu'il mobilise pour gérer ses problèmes quotidiens »[458]. Mais, il va au-delà de son réseau social. Il ajoute même d'ailleurs que « le cercle d'amis, la famille, les cercle des associés [...] ne constituent pas nécessairement un soutien automatique en temps difficiles »[459]. La qualité des relations et le caractère empathique du soutien social sont les facteurs qui priment le plus pour l'auteur. En 1989, il insiste à nouveau sur ce point. De mon

[455] Leonard I. PEARLIN, *« The sociological Study of Stress », op. cit.,* p. 249.
[456] *Ibid.*
[457] *Ibid.*
[458] *Ibid.,* p. 251.
[459] Leonard I. PEARLIN *& al, «The stress process », op. cit.,* p. 340.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

côté, la complexité abstraite du travail n'est pas toujours perceptible, qu'un ami, la famille ne sont pas forcément en mesure d'entrevoir les conséquences ni les difficultés intrinsèques de la situation, ce que confirme aussi Leonard Pearlin (1981) :

> « Le soutien porte davantage ses fruits lorsque l'engagement des acteurs est dépendant du degré de participation et de préoccupation de l'un par rapport à l'autre [...]. Dès lors, il apparaît que le fait d'être intégré à un réseau n'est que le premier niveau qui permet d'avoir accès à un soutien *(support).* Le niveau le plus élevé dépend de la qualité des relations sociales que quelqu'un soit à même d'établir à partir de son réseau de relation. La qualité qui semble être particulièrement essentielle demeure le degré d'intimité dans la communication une solidarité et une confiance importantes »[460].

A côté du soutien social, le concept de *coping* est aussi développé par L. I. Pearlin, selon qu'il « renvoi aux actions que les individus effectuent de leur propre gré pour atténuer ou éviter les impacts liés à leurs problèmes » [461]. De même que les valeurs sociales, le *coping* est le fruit d'un apprentissage (Pearlin, 1989). Habituellement, on associe ce concept davantage aux recherches de Richard S. Larazus et Susan Folkman (1984).

Le *« coping »* au centre de l'habitus professionnel

En second, l'auteur soulève trois éléments qui permettent de se confronter aux stresseurs. Le premier tend à « modifier la cause responsable du stress, la seconde la modification du sens du problème afin d'en réduire la menace, et la façon de gérer les symptômes du stress. En troisième, il ne s'agit pas de voir le *coping* comme un ensemble de dispositions générales que mobilisent les individus pour faire face aux problèmes auxquels ils sont confrontés. Ils sont, au contraire, issus de conduites spécifiques qui varient selon la nature des problèmes et des rôles sociaux qui y sont relatifs »[462]. Il ajoute en 1989, « bien que le *coping* se définisse par des actions et perceptions individuelles, l'intérêt sociologique importe dans le sens où des méthodes de *coping* peuvent être apprises d'un membre d'un groupe d'appartenance de la même manière que les autres normes peuvent être apprises et intériorisées »[463].

---

[460] Leonard I. PEARLIN *& al, «The stress process », op. cit.,* p. 340.
[461] Leonard I. PEARLIN, *« The sociological Study of Stress », op. cit.,* p. 250.
[462] Leonard I. PEARLIN *& al, «The stress process », op. cit.,* p. 341.
[463] Leonard I. PEARLIN, *« The sociological Study of Stress », op. cit.,* p. 250.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Tous ces facteurs (stresseurs, soutien social, *coping*), et les différentes situations vécues, ainsi que leurs problèmes (travail, vie de couple, problèmes avec les enfants, genre, ethnie, *etc.*) entrent en ligne de compte dans le *P.S.S.* Pour ma part, je me limite à la dimension professionnelle du stress. Dans ma recherche, je n'évoque pas ou peu la dépression, tandis que L. I Pearlin et ses associés montrent bien les dimensions sociales qui en dépendent.

e) La dépression : objet de nature sociologique ?

Ce sont, en effet, les indicateurs, tels que les antécédents économiques (Pearlin et *al.,* 1981) qui peuvent influencer le niveau de dépression. Elle est la conséquence d'un nombre d'épreuves non désirées au cours de l'existence, et des efforts consentis parfois inefficaces pour arranger la situation. En 1981, Leonard I. Pearlin et ses collaborateurs ont mis en évidence que le rapport de rôles avait des conséquences sur la dépression. Une des origines du stress repose notamment sur les ressources (le soutien social, la maîtrise de la situation et l'estime de soi, les stratégies de *coping*, etc.). « Nombre de situations stressantes ne surgissent pas de nul part, leurs origines peuvent être saisies en mettant l'accent sur la position des acteurs dans les structures sociales. Ces structures sont liées à la stratification sociale, dans laquelle nous pouvons inclure la classe sociale et économique, la race et l'ethnicité, le genre, et l'âge »[464]. L'organisation sociale, et particulièrement les rôles sont importants ; la place des individus par rapport aux autres et les tensions liées.

f) Les manifestations du stress et les implications sur la santé *(outcomes)*

Le terme *outcome* n'apparaît pas immédiatement dans les articles de L. I. Pearlin. Il désigne « les manifestations organiques du stress »[465]. De ce qu'il apporte, les manifestations sont conditionnées par la stratification sociale et pour en avoir la compréhension, il faut analyser l'histoire de l'individu. Le stress se structure au vécu des acteurs, et est souvent différemment socialisé selon le genre. On admet, par exemple, que les femmes stressent plus facilement que les hommes. Cette impression s'explique selon les modalités de socialisation de genre, comme l'auteur l'énonce : « par exemple, aux difficultés d'un travail équivalent ont des conséquences différentes entre les hommes et les femmes en raison de la manière dont

[464] Leonard I. PEARLIN, *« The sociological Study of Stress », op. cit.,* p. 242.
[465] *Ibid.,* p. 252.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

l'un et l'autre y font face par rapport à leur rôle. […] La façon dont les ressources peuvent être mobilisées peuvent varier selon le genre »[466]. Par là, il y a aussi une précaution fondamentale dont le sociologue doit être attentif : on peut dans un cas surestimer certains facteurs, et dans un autre cas en sous-estimer :

> « On doit garder à l'esprit que la démarcation structurelle des groupes dont le stress peut se manifester de différentes manières. A moins qu'une multitude de causes soient envisagées, on peut exagérer à tort la vulnérabilité d'exposition de certains groupes tandis qu'on sous-estime dans le même temps l'impact général des stresseurs analysés »[467].

Les sociologues ont probablement plus que les psychologues, une précaution particulière à mener face aux explications médicales et biologiques. Et c'est de cela dont ils doivent se dégager comme type d'explication, qu'ils sont amenés à dépasser les « barrières traditionnelles de la discipline », comme le dit Leonard I. Pearlin. Les travaux issus des médecins ou des psychologues ne peuvent être négligés. Le seul élément commun entre l'explication biologique et sociologique, provient de H. Selye, à propos d'une « réaction non spécifique ». C'est la caractéristique-même du « stress » alors qu'est admis en physiologie la spécificité hormonale en tant qu'unité de recherche.

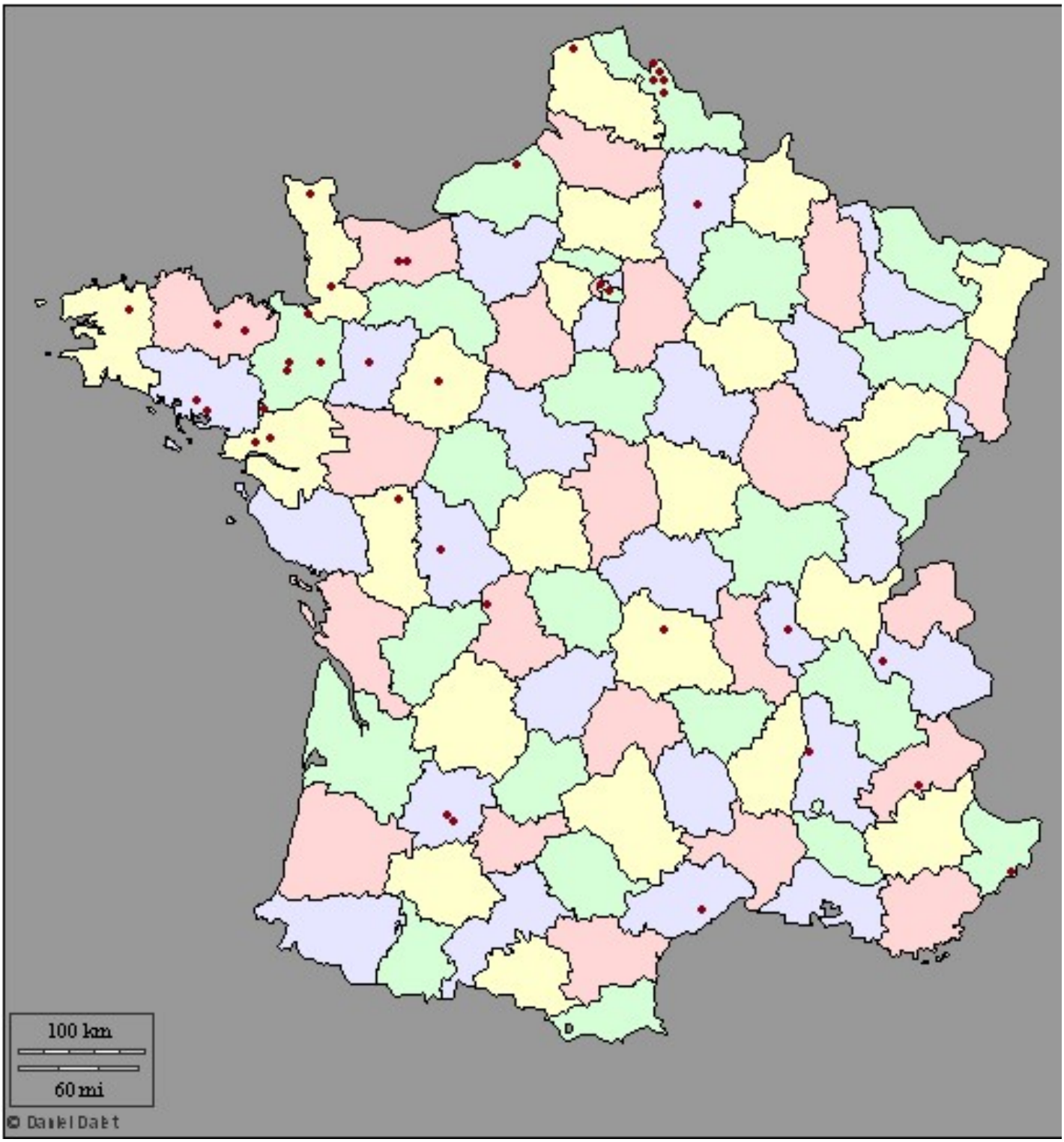
Enfin, pas moins que tout autre fait social, le stress est avant tout analysable sociologiquement dès lors où on l'articule avec des caractéristiques de même nature. J'avais postulé un choix au croisement, dans un premier temps, à partir du processus de civilisation. Le stress fait l'objet de tabou, de rétention des émotions, au même titre que la pudeur. Ensuite, dans un second temps, j'ai aussi indiqué qu'il était relatif aux rapports de pouvoir, dans un tout organisationnel. Face à l'organisation du travail, l'autocontrôle des émotions est déjà un gage de pouvoir social : un individu qui arrive à surmonter ses pulsions pour pacifier la relation sociale sera davantage valorisé. La condition d'une stratégie repose sur un contrôle de soi, afin de mobiliser le plus efficacement possible les zones d'incertitudes. Enfin, en troisième, la démonstration du P.S.S. de Leonard I. Pearlin montre plus empiriquement l'articulation sociologique du stress et les précautions méthodologique à tenir.

---

[466] Leonard I. PEARLIN, *« The sociological Study of Stress », op. cit.,* p. 243.
[467] *Ibid.,* p. 253.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 3 : Répartition territoriale des routiers interviewés (points en rouge bordeaux)



Source de la carte : ©histgeo.ac-aix-marseille.fr

Annexe 4 : Fiche synoptique (routiers interviewés)

Prénom	1. Fabrice	2. Sébastien	3. Thierry
Genre	M	M	M
Âge (années)	52	32	38
Statut familial	Marié	En concubinage	Célibataire
Nombre d'enfants	2	Aucun	Aucun
Lieu d'habitation/dépt.	Lyon (69)	Vannes (56)	Nord (59)
Trajectoire professionnelle	Carrière	Carrière	Carrière
Modalités d'obtention	Brevet technicien	Armée	Centre de formation
Début de carrière (chauffeur)	1982	2003	1993
Profession interrompue ?	Non	Non	Oui
Motivation pour faire ce métier	Autonomie, voyager	Voyager, autonomie	Voyager,
Type de trajets	Zone longue/frontalier	Zone longue	Zone longue
Loisirs	Famille	Plongée, voile,	Télévision, jeux vidéo
Héritage/influence professionnelle	Père chauffeur	Par proposition relationnelle	Parrain et un oncle chauffeurs
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses			Travaille de façon sporadique

Prénom	4. Yves	5. Gérard	6. Pascal
Genre	M	M	M
Âge (années)	56	48	52
Statut familial	Divorcé (célibataire)	Marié	Marié
Nombre d'enfants	Aucun	4	2
Lieu d'habitation/dépt.	Saint-Brieuc (22)	Chambéry (73)	Laval (53)
Trajectoire professionnelle	Conversion	Carrière	Carrière
Modalités d'obtention	AFPA	CAP	CAP
Début de carrière (chauffeur)	1996	1985	1981
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	Découverte	Désir d'enfance	Désir d'enfance
Type de trajets	Zone longue /international	Zone longue /International	Zone longue
Loisirs	Pêche	Jardinage	Guitare/musculation
Héritage/influence professionnelle	Aucun	Aucun	Père
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses			

Prénom	7. Joël	8. Manu	9. John
Genre	M	M	M
Âge (années)	57	32	54
Statut familial	Marié	concubinage	Marié
Nombre d'enfants	2	2	Aucun
Lieu d'habitation/dépt.	Poitiers (86)	Proche Mont Saint Michel (35 ou 50)	Pontchâteau (44)
Trajectoire professionnelle	Carrière	Carrière	Reconversion
Modalités d'obtention	CAP	Armée	Permis SPL
Début de carrière (chauffeur)	1980	2005	1988
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	Liberté	Liberté, conduire	Passion véhicules
Type de trajets	Zone longue	Zone longue	Zone longue/international
Loisirs	bricolage	Non précisé	bricolage
Héritage/influence professionnelle	Aucun	Aucun	Aucun
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié/formateur
Info diverses			A travaillé 13 ans pâtissier avant de devenir routier

Prénom	10. Jean	11. Joël	12. William
Genre	M	M	M
Âge (années)	23	27	52
Statut familial	concubinage	concubinage	marié
Nombre d'enfants	aucun	aucun	4
Lieu d'habitation/dépt.	Banlieue de Lille (59)	Brech (56)	Banlieue Dieppe (76)
Trajectoire professionnelle	Carrière	Reconversion	Conversion
Modalités d'obtention	BEP conduite	Centre formation transport	Permis PL (armée) puis centre de formation (SPL)
Début de carrière (chauffeur)	2008	2013	1989
Profession interrompue ?	Non	Non	PL puis SPL
Motivation pour faire ce métier	Conduite, liberté	Désir d'enfant, conduite	Liberté
Type de trajets	Zone longue	Zone longue	Zone longue
Loisirs	Non précisé	Cuisine	Moto/vtt
Héritage/influence professionnelle	Père et frère	Aucun	Aaucun
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses	Travaille pour une entreprise belge	Originaire de l'île de la Réunion (974), arrivé en 2012	

Prénom	13. Michel	14. Mathieu	15. Jacky
Genre	M	M	M
Âge (années)	56	51	60
Statut familial	Marié	Marié	Marié
Nombre d'enfants	2	2	2
Lieu d'habitation/dépt.	Banlieue Clermont-Ferrand (63)	Saint-Lô (50)	Saint-Junien (87)
Trajectoire professionnelle	reconversion	reconversion	carrière
Modalités d'obtention	Centre de formation	Permis SPL à 19 ans	Permis SPL
Début de carrière (chauffeur)	1998	2008	1977
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	Liberté, voyage	Financière	Financière, voyage
Type de trajets	Zone longue	Zone longue	Zone longue
Loisirs	Guitare, chanteur, moto, pêche	Moto	Jardinage
Héritage/influence professionnelle	Non	Père	Frère
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses	Ancien patron de bar	Ancien boucher	

Prénom	16. Jean-Louis	17. Francis	18. Albert
Genre	M	M	M
Âge (années)	46	52	51
Statut familial	Marié	Marié	Marié
Nombre d'enfants	3	1	3
Lieu d'habitation/dépt.	Sainte-Anne-sur-Brivet (44)	Laon (02)	Rouillac (22)
Trajectoire professionnelle	Conversion	Carrière	Reconversion
Modalités d'obtention	Centre formation	Permis SPL	Centre de formation (FIMO, 2011)
Début de carrière (chauffeur)	1990 (PL) puis 2002 (SPL)	1980	2011
Profession interrompue ?	Non	Non	Oui (25 ans)
Motivation pour faire ce métier	Contraintes familiales (naiss. des enfants)	Liberté, voyages, aventure	Conduite
Type de trajets	Zone longue	Zone longue	Zone longue
Loisirs	Jardinage	Restauration mécanique (voiture et PL)	Bricolage
Héritage/influence professionnelle	Père et oncle	Frère	Non
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses			2 ans SPL, 25 ans agriculteur, 2 ans SPL

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Prénom	19. Pierre-Yves	20. Roger	21. Jérôme
Genre	M	M	M
Âge (années)	32	46	28
Statut familial	Célibataire	Célibataire	Célibataire
Nombre d'enfants	Aucun	Aucun	Aucun
Lieu d'habitation/dépt.	Morlaix	72 (ville NC)	Villeneuve-Loubet (06)
Trajectoire professionnelle	Carrière	Conversion	Conversion
Modalités d'obtention	Lycée transport	NC	Centre formation
Début de carrière (chauffeur)	2000	1995 (SPL)	2003 (PL), 2009 (SPL)
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	Liberté, conduite, solitude	Autonomie	Conduite, mécanique
Type de trajets	Zone longue /International	Zone longue	Zone courte
Loisirs	Motocross	Aucun	Mécanique, bricolage, moto
Héritage/influence professionnelle	Grand-père et oncles	Aucun	Aucun
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses		Ancien routier PL	Passion mécanique et SPL

Prénom	22. Eric	23. Pierre	24. Jean-Luc
Genre	M	M	M
Âge (années)	57	47	60
Statut familial	Marié	Marié	Marié
Nombre d'enfants	3	3	2
Lieu d'habitation/dépt.	Calais (62)	Gap (05)	Montpellier (34)
Trajectoire professionnelle	Carrière	Reconversion	Carrière
Modalités d'obtention	Permis SPL	Permis SPL	Permis SPL
Début de carrière (chauffeur)	1982	1983	1975
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	Liberté, travail en plein air	Voyager, conduite	Liberté
Type de trajets	Zone longue	Zone longue + Italie	Zone longue
Loisirs	Aucun	Menuiserie, bricolage, camping	Aucun
Héritage/influence professionnelle	Aucun	Aucun	Aucun
Statut professionnel	Indépendant	Salarié	Salarié
Info diverses	Mis à son compte en 1988	Ebéniste, puis 25 ans de conduite SPL	

Prénom	25. Mika	26. Jean-Pierre	27. Paul
Genre	M	M	M
Âge (années)	40	59	44
Statut familial	Célibataire	Marié	Marié
Nombre d'enfants	Aucun	2	3
Lieu d'habitation/dépt.	Région parisienne	Le Verger (35)	Agen (47)
Trajectoire professionnelle	Carrière	Reconversion	Conversion
Modalités d'obtention	Centre formation	Armée, centre de formation	Centre de formation
Début de carrière (chauffeur)	1996	1999	1992 (PL), 2002 (SPL)
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	liberté	Liberté	Désir d'enfance, solitude
Type de trajets	Zone longue	Zone longue	Zone longue
Loisirs	Aucun	Bricolage, jardinage	Bricolage
Héritage/influence professionnelle	Père	Aucun	Aucun
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses			Passion des SPL

Prénom	28. Grégoire	29. Didier	30. Hervé
Genre	M	M	M
Âge (années)	22	28	42
Statut familial	Concubinage	Célibataire	Marié
Nombre d'enfants	Aucun	Aucun	2
Lieu d'habitation/dépt.	Redon (35)	(14) dans un hameau	(14) dans un lotissement
Trajectoire professionnelle	Carrière	Conversion (chauffeur benne)	Conversion
Modalités d'obtention	Lycée transport	Centre formation	Armée + entreprise de TP pour SPL
Début de carrière (chauffeur)	2013	2011	2002
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	Liberté	A la suite du transport équestre (activité secondaire)	Lié au transfert d'engin de chantier
Type de trajets	Grand régional	Variable selon les chantiers	Court (trajets pour construction ligne métro B, Rennes)
Loisirs	NC	Jeu de carte	Bricolage
Héritage/influence professionnelle	Trois oncles	Ami	Aucun
Statut professionnel	Salarié	Salarié (en location)	Salarié (en location)
Info diverses		Convention BTP	Convention BTP

Prénom	31. José	32. Willfried	33. Guillaume
Genre	M	M	M
Âge (années)	60	36	29
Statut familial	Marié	concubinage	concubinage
Nombre d'enfants	NC	1	Aucun
Lieu d'habitation/dépt.	Lille (59)	Tourcoing (59)	Thouars
Trajectoire professionnelle	Carrière	Carrière	Carrière
Modalités d'obtention	Permis SPL	Lycée transport	Lycée transport
Début de carrière (chauffeur)		2000	2007
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier		Voyage	Voyage, autonomie
Type de trajets	Zone longue	Zone longue /international	Zone longue
Loisirs	Aucun	Mécanique	Aucun
Héritage/influence professionnelle	Aucun	Père responsable vente Scania	Aucun
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses	13 ans en compte propre		Travaille avec sa petite amie exploitante

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Prénom	34. Philippe	35. David	36. Belina
Genre	M	M	F
Âge (années)	44	44	45
Statut familial	marié	marié	concubinage
Nombre d'enfants	1	3	3
Lieu d'habitation/dépt.	Proche de Valence (26)	Agen (47)	Vitré (35)
Trajectoire professionnelle	Carrière	PL (1992) puis SPL (2012) (conversion)	Fleuriste puis SPL (2006) (reconversion)
Modalités d'obtention	NC	NC	AFPA
Début de carrière (chauffeur)	1989	1992	2006
Profession interrompue ?	Non	Non	Non
Motivation pour faire ce métier	Liberté, solitude, voyager, réfléchir seul	Indépendance, voyage	Liberté, solitude, réfléchir seule
Type de trajets	International/Europe	Zone longue	Zone longue
Loisirs	NC	Famille/jardinage	Association club moto
Héritage/influence professionnelle	Rêve d'enfant et par contacts relationnels	NC	Rêve d'adolescente
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salariée en location
Info diverses			

Prénom	37. Olivier	38. Gérard	39. Bernard
Genre	M	M	M
Âge (années)	39	61	65
Statut familial	Marié	Marié	concubinage
Nombre d'enfants	3	3	3
Lieu d'habitation/dépt.	Proche de Lille (59)	Cherbourg (50)	Le Verger (35)
Trajectoire professionnelle	Carrière	Carrière	SPL/raffinerie/SPL
Modalités d'obtention	Armée	Permis SPL	Armée
Début de carrière (chauffeur)	1996	1975	1975
Profession interrompue ?	Non	Non	Oui
Motivation pour faire ce métier	Indépendance, voyage, découverte culturelle	Indépendance	Indépendance, responsabilité
Type de trajets	International	International	Zone longue/ International
Loisirs	NC	NC	Chasse, bricolage
Héritage/influence professionnelle	Père : affréteur Mère : chauffeur routier	Ami	Non
Statut professionnel	Salarié	Salarié	Salarié
Info diverses			

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Prénom	40. Serges	
Genre	M	
Âge (années)	57	
Statut familial	Concubinage	
Nombre d'enfants	4	
Lieu d'habitation/dépt.	Colombe (92)	
Trajectoire professionnelle	Carrière	
Modalités d'obtention	Armée	
Début de carrière (chauffeur)	1979	
Profession interrompue ?	Oui	
Motivation pour faire ce métier	Indépendance, voyage, découverte culturelle	
Type de trajets	Zone longue	
Loisirs	NC	
Héritage/influence professionnelle	Non	
Statut professionnel	Salarié	
Info diverses	Arrêt cause maladie	

Annexe 5 : Distribution en pourcentages des routiers interviewés

Répartition nationale (en nombre et en pourcentage) :
Grand Ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Normandie, Nouvelle Aquitaine) : 24, (60 %) dont 10 de Bretagne (25 %)
Région parisienne, Île-de-France : 2 (5 %)
Hauts de France : 7 (17,5 %)
Auvergne, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur : 7 (17,5 %)
Répartition par genre en % :
97, 5 hommes (39)
2.5 femmes (1)
Moyenne d'âge :
46,2 ans
Répartition par statut familial :
Mariés : 57, 5 %,
En concubinage : 25 %,
Célibataires : 15 %,
Divorcés : 2,5 %
Mobilité professionnelle (en nombre et en pourcentage) :
Carrière : 22 (55 %)
Conversion : 9 (22,5 %)
Reconversion : 9 (22,5 %)
Type de trajets (en nombre et en pourcentage) :
Au moins national : 39 (97,5 %)
Régional : 1 (2,5 %)
Statut professionnel (en nombre et en pourcentage) :
Salariés : 39 (97,5 %)
Artisan/tractionnaire/auto-entrepreneur : 1 (2.5 %)
Héritage social (proche familial/ami, en nombre et en pourcentage) :
Oui : 18 (45 %) dont 8 (20 %) par au moins un des deux parents (le père)
Non : 21 (52,5)

N.B : les routiers « divorcés » sont comptés comme tels dès lors où ils sont restés célibataires à la suite de leur divorce.

Annexe 6 : Affréteurs/exploitation transport routier/chefs d'entreprise[468]

Prénom	41. Martine	42. Katia	43. Romain
Genre	F	F	M
Âge (années)	50	37	33
Statut familial	mariée	Célibataire	Marié
Nombre d'enfants	NC	aucun	1
Lieu d'habitation/dépt.	Saint-Brieuc (22)	Plaintel (22)	Le Verger (35)
Trajectoire professionnelle	Gestion transport	Responsable service caisse, chauffeur VUL/exploitante	Carrière
Modalités d'obtention	Formation secrétariat	Centre formation	Apprentissage (entreprise + centre de formation)
Profession interrompue ?	Non	Oui	Non
Motivation pour faire ce métier	Négociation, contact relationnel	Héritage social	Activité commerciale
Héritage/influence professionnelle	Non	Père fondateur entreprise familiale	Père routier et formateur
Statut professionnel	Affréteuse (achat/vente de transport)	Exploitation	Négociant transport
Info diverses	Une des premières femmes affréteuse dans le secteur	A quitté l'entreprise et le transport (2017)	Formation exploitation T.R.M.

[468] *N.B. :* les noms et prénoms ont été changés, pour des raisons d'anonymat.

Prénom	44. M. Buloc'h	45. M. Goeffrey	
Genre	M	M	
Âge (années)	59	55	
Statut familial	Marié	Marié	
Nombre d'enfants	NC	2	
Lieu d'habitation/dépt.	Rouen (76)	Goven (35)	
Trajectoire professionnelle	Directeur Général	Chauffeur /Directeur Général	
Modalités d'obtention	NC	D.U.T. Transport logistique	
Profession interrompue ?	Non	Non	
Motivation pour faire ce métier	NC	Héritage social	
Héritage/influence professionnelle	NC	Père chauffeur	
Statut professionnel	Chef d'entreprise	Chef d'entreprise	
Info diverses	Entreprise fondée en 1977 (328 personnes aujourd'hui)	Entreprise fondée en 1982 (50 personnes aujourd'hui)	

Annexe 7 : Guide d'entretien « routiers »

« Bonjour Monsieur, j'effectue une enquête sociologique sur l'articulation entre la motivation au travail, et leurs conditions réelles d'exécution (conditions de travail), envers les chauffeurs routiers de zone moyenne et de zone longue, en France, selon deux modalités : que vous soyez salariés ou indépendant. Notre entretien se déroule en cinq parties, à la présentation, l'intégration professionnelle, le rythme de travail, l'impact du décalage horaire et enfin vos perspectives professionnelles dans la profession. Par souci technique, l'entretien est enregistré et anonyme ».

Partie 1 : « Présentation » (si possible à effectuer à la fin)

- Votre âge :
- Lieu d'habitation :
- Votre statut familial : (marié, célibataire, enfants...)
- Religion :
- Depuis combien de temps êtes-vous chauffeur poids lourd ?
- Votre coefficient ? (138 M ou 150 M)
- Avez-vous commencé avec le super poids lourd ou avec des permis ou des véhicules plus légers ?
- Comment vous sentez-vous perçu par votre entourage, auprès de votre famille proche (femmes, enfants), de vos amis ?
- Avez-vous d'ailleurs, dans votre famille (père, oncle...) ou des frères et sœurs qui sont aussi chauffeurs routiers ?
- Ressentez-vous des points qui vous inquiètent couramment dans votre vie privée à côté de votre travail ?
- Le fait que vous ne rentriez pas tous les soirs a-t-il posé des soucis dans la cohésion de votre famille ?
- Est-ce qu'aujourd'hui vous sentez davantage le risque de perdre votre travail plus qu'avant ?
- Selon vous, quelles sont les difficultés que vous avez pu ressentir en lien avec votre travail, en rapport avec votre vie privée ou vos activités privées ?
- Est-ce que vous avez eu des accidents avec votre camion pendant votre carrière professionnelle ?

Partie 2 : « construction identitaire »

Axe 1 : nature de la motivation professionnelle

- Qu'est-ce qui vous a motivé à devenir chauffeur routier SPL à l'époque, quels sont les aspects qui vous ont plu ?
- Aujourd'hui, ressentez-vous toujours cette même motivation ?
- Lorsque vous avez commencé dans votre carrière, qu'est-ce qui vous a paru le plus difficile au départ ?
- Comment vous-êtes-vous adapté à ces contraintes ? (Rituels, habitudes, relation collègues...)
- Qu'est-ce qui vous a intéressé dans votre métier de chauffeur routier ?

Axe 2 : « soutien social/reconnaissance professionnelle »

- Qu'est-ce qui distingue le chauffeur routier des autres métiers ouvriers ?
- Dans l'exercice de votre travail, vous sentez-vous aussi libre qu'avant par rapport à votre hiérarchie dans l'entreprise ?
- Comment jugez-vous la qualité de la communication entre vous et votre hiérarchie ?
- Vous sentez-vous soutenu, ou reconnu par votre hiérarchie par rapport au travail que vous effectuez ?
- Il y a-t-il, comme on le dit, de la solidarité entre chauffeurs routiers, ou aussi avec votre exploitation, lorsqu'il y a un problème, sur la route, à une aire de repos ?
- Vous laisse-t-on participer pour donner votre avis ?
- Si vous deviez faire une (ou plusieurs) remarque(s) à votre hiérarchie, avec vos mots, est-ce que vous pouvez m'en faire part ?

Partie 3 : « ordre de bureaucratisation »

Axe 1 : organisation et structuration du travail

- Est-ce que ça vous arrive de faire des dépassements d'amplitude de travail ?
- Lorsque vous conduisez, avez-vous des repères que vous utilisez couramment, pour savoir si vous êtes à l'heure, ou en retard par rapport à votre trajet ?
- Est-ce que vous avez l'impression de travailler plus vite aujourd'hui qu'avant ?
- Comment les chauffeurs en parlent entre collègues, du rythme de travail ?

Axe 2 : transformations du métier

- Pouvez-vous m'expliquer comment vous recevez vos ordres de tournée ?
- Selon-vous, le métier est-il plus facile aujourd'hui ou il l'était davantage avant, dans les années 70, 80 ou 90 ?
- Le métier de chauffeur routier vous-semble-t-il plus rémunérateur aujourd'hui, ou l'était-il davantage avant ?
- Comment ça se passe par rapport à la R.S.E. ?
- Est-ce que pour vous, l'objectif de l'entreprise, en termes de productivité sont adéquats par rapport à ce que vous impose la R.S.E. ?
- Pouvez-vous me donner des exemples du quotidien ?
- Est-ce qu'aujourd'hui, la peur de perdre son emploi est une réalité, tant pour vous, que pour le transport routier en général ?

Partie 4 : « la gestion des difficultés professionnelles »

Axe 1 : entre irrégularité et routine

- Quel est pour vous, une tournée idéale ?
- Qu'est-ce qu'une mauvaise tournée ?
- Qu'est-ce qu'un chef idéal ?
- Si vous deviez me présenter les difficultés de votre métier aujourd'hui, quelles seraient-elles ?
- Vos horaires sont-ils souvent les mêmes, d'une journée sur l'autre, voire d'une semaine sur l'autre ?

- Pouvez-vous me donner un exemple d'une situation stressante dans votre métier ?
- Pour vous, que signifie "travailler en horaires décalés" ?
- Qu'est-ce que cela implique pour vous ?

Axe 2 : rapport à la fatigue

- Lorsque vous reprenez votre tracteur en début de semaine, est-ce que vous sentez que vous avez pleinement récupéré de votre fatigue de la semaine précédente ?
- Est-ce que ça vous arrive souvent de conduire tout en étant fatigué ?
- Comment faites-vous pour résister justement à la fatigue ?
- Au cours de votre carrière, quels sont les plus gros risques que vous avez pris ?
- Est-ce que ça vous arrive souvent de travailler à des heures différentes d'une journée sur l'autre ?
- Quel regard portez-vous sur cette organisation du travail ?
- Avez-vous des habitudes de travail, ou des rituels que vous faites avant de partir ?
- Comment organisez-vous votre sommeil avant de partir pour la semaine/début de semaine ? (Rituel avant, pendant et après le travail)

Partie 5 : « conclusion et perspective professionnelle »

- Qu'est-ce que pour vous, le stress au travail, en utilisant vos mots, en vous fiant à votre expérience ?
- Vous sentez-vous d'ailleurs concerné par la question du stress au travail ?
- Est-ce qu'il y aurait des questions auquel vous auriez voulu répondre mais que je ne vous aurais pas pausées ?
- Comment voyez-vous l'avenir de votre métier ?
- Avez-vous d'ailleurs des projets par rapport à votre métier (évolution professionnelle), et dans votre vie privée ? (Achat de maison, mariage, enfants, projet de retraite...)
- Quel bilan faites-vous de votre carrière, en termes de pouvoir d'achat, de condition de vie, d'intérêt pour votre travail ?
- Comment pourriez-vous expliquer pourquoi vous êtes resté chauffeur, et que vous n'avez pas voulu faire autre chose à la place ?
- Avez-vous des anecdotes que vous souhaiteriez me raconter, qui se sont déroulées pendant votre travail ?
- Voulez-vous ajouter des choses, sur lesquelles nous avons échangé, et sur lesquelles vous voudriez préciser certaines informations supplémentaires ?

Annexe 8 : Guide d'entretien pour chefs d'entreprise et logisticiens

1. « Situation sociale » (fiche à effectuer en dernier)

- Quel âge avez-vous ?
- Statut familial ?
- Nombre d'enfants ? Quel âge ont-ils ?
- Lieu d'habitation ?
- Niveau scolaire ?
- Situation professionnelle
- Pouvez-vous me raconter vos débuts professionnels ?
- Qu'est-ce qui vous a amené à créer/prendre la direction votre entreprise ?
- Quel âge aviez-vous ?
- Quels sont les obstacles, les moments difficiles que vous aviez rencontrés à l'époque ?
- Avec combien de personnes avez-vous commencé votre activité ?

2. « Aspect économique »

- Est-ce que pour vous, le transport est-il en croissance économique ?
- Comment le ressentez-vous à travers votre propre activité ?
- Aviez-vous réussi à atteindre vos objectifs en 2013 et 2014 en termes de chiffre d'affaire ?
- Quels ont été les différents types de problèmes auxquels vous avez été confronté ces deux dernières années ? (Ou avant)
- Comment le ressentez-vous pour 2015 ?

3. « Fiscalité »

- Quel est le statut juridique de votre entreprise ?
- Pouvez-vous me présenter les différents types d'impôts que vous devez payer pour votre entreprise ?
- A combien représente pour vous, les charges fiscales ?
- La taxe carbone a été annulé en 2014, mais quelles sont les autres taxes qui vous semblent « injustes », au regard de la taille de votre entreprise, et du type de service que vous proposez à vos clients ?

4. « Appartenance à une organisation syndicale »

- Etes-vous rattaché à un syndicat patronal du transport ?
- Avez-vous eu des désaccords avec cette organisation par le passé ? Pourquoi ?
- Aujourd'hui, est-ce que les syndicats représentent assez bien les entreprises de votre secteur ?
- Si vous aviez néanmoins une critique à leur dire, quelle serait-elle ?

5. « Organisation quotidienne »

- Pour vous, qu'est-ce que ça signifie d'être transporteur routier, par rapport à un autre secteur d'activité ?
- Travaillez-vous avec d'autres transporteurs (ou inversement), mais aussi avec le ferroviaire ou le maritime ?
- Avez-vous eu des soucis par le passé avec certains de ces opérateurs ? Comment se sont-ils résolus ?
- Au quotidien, quels sont les temps forts de la journée, du semestre, de l'année ?
- Comment effectuez-vous le suivi de vos camions au quotidien ?
- Quels types de problèmes devez-vous faire face régulièrement ?
- Quelles sont les différentes tâches que vous effectuez avec vos collaborateurs ?
- Comment se coordonnent les différents services dont vous disposez entre eux ?
- Comment se passent les relations entre votre exploitation et les chauffeurs routiers ?
- Hors du travail, organisez-vous des fêtes annuelles au sein de votre entreprise ?

6. « Les chauffeurs routiers »

- En moyenne, quelle est la tranche d'âge majoritaire de vos chauffeurs ?
- Percevez-vous une différence qualitative dans leur qualité de travail, en fonction de leur expérience, ou en fonction de leur classe d'âge ?
- Quels sont les moments forts auxquels sont soumis les chauffeurs dans leur travail ?
- Pouvez-vous m'expliquer les contraintes auxquelles ils sont soumis au quotidien ?
- Quelles types de missions ont-ils ? (National, régional, flux tendu...)
- Pour vous, il y a-t-il des facteurs de stress dans le métier de chauffeur routier ?

7. « Ouverture européenne/homogénéisation européenne »

- La T.R.O. a été abrogée progressivement entre 1986 et 1987, comment avez-vous vécu cette période ?
- Comment avez-vous perçu l'accord du contrat de progrès en fin 1994 ?
- Quelles ont été les contraintes auxquelles vous avez été confronté à cette époque ?
- A-t-elle posé problème ou au contraire, ça vous a permis de vous positionner sur votre marché ?
- Comment s'est passée l'ouverture européenne en 1992, celle du cabotage en 1998, puis depuis 2007 avec l'arrivée des affréteurs de l'Est européens ?
- La R.S.E. est-elle bien adaptée tant à votre activité, qu'au travail de vos chauffeurs ?
- En quoi pose-t-elle des difficultés ou des contraintes dans votre organisation du travail ?

8. « Conclusion d'entretien »

- Comment percevez-vous l'avenir du transport routier de marchandises ?
- Il y aurait-il des questions que je ne vous aurai pas posées et auquel vous auriez bien voulu répondre ?
- Souhaiteriez-vous ajouter des précisions sur ce dont nous avons discuté ?

Annexe 9 : Échantillon d'entretiens retranscrits, Philippe (routier)

Quel est votre âge ?

Alors j'ai 44 ans

D'accord, et vous habitez dans quelle région ?

Dans la Vallée du Rhône, au niveau de Valence

D'accord ! Vous êtes marié ?

Oui !

Avez-vous des enfants aussi ?

Il a trois ans !

D'accord, et ça se passe bien à la maison et tout ça ?

Euh tout va bien, il n'y a pas de problème !

D'accord, alors la question pourrait vous paraître malvenue, mais vous êtes de quelle confession religieuse ?

Alors j'ai été baptisé, Catholique et croyant, voilà !

Ok. Du coup, vous êtes chauffeur depuis combien de temps maintenant ?

Alors je suis chauffeur depuis 1989

D'accord, et est-ce que ça se passe bien ?

Oui oui ! Bon c'est un peu compliqué au jour d'aujourd'hui, mais euuuh... Je n'ose pas me plaindre, ma situation est loin d'être la pire, par rapport à certains autres.

D'accord. Par contre, avez-vous des proches, votre père, un oncle, qui est dans le transport ?

Euh non non, il n'y a absolument personne qui est dans le transport dans la famille, j'ai eu le goût du voyage par mon père en fait. Il ne voyageait pas beaucoup, mais comme j'ai été enfant d'une famille divorcée, j'ai été amené à passer mes vacances à droite et à gauche et à me déplacer très jeune, et j'ai toujours aimé aller voir ailleurs.

D'accord. Votre père faisait quoi comme métier ?

Commerçant !

D'accord ! Et du coup c'est l'idée de voyager qui vous avait intéressé, mais est-ce qu'il y avait d'autres points que vous ajouteriez ?

J'aidais les camions,

D'accord, et avant que vous commenciez, quand vous étiez adolescent, est-ce que l'image que vous avez aujourd'hui, est-ce que ça correspond bien à ce que vous imaginiez à l'origine ?

Pas du tout, ça a beaucoup changé, moi ce que je recherchais, c'était la notion de la liberté en fait, je ne voulais pas de contraintes d'horaires, pas de contraintes, vous voyez ce que je veux dire...

Non pas tout à fait

Alors aujourd'hui c'est tout le contraire, c'était plus l'idée de faire des grandes lignes droites, à travers les cartes routières, qui m'intéressaient quoi ! J'aimais pas le voyage pour dire qui fait quoi, ça ne m'a jamais emballé en fait ! C'est plus l'idée de me dire, je me lève le matin à un endroit, pour me coucher le lendemain soir à un autre endroit qui n'y ressemblait pas du tout ! (au matin)

Néanmoins aujourd'hui vous êtes toujours chauffeur routier, mais qu'est-ce qui fait que vous êtes resté chauffeur routier, parce que vous auriez pu changer entre-temps ?

Ouais, ben c'est tout le temps la même chose, c'est l'idée d'être seul, le besoin de solitude, le besoin d'écouter de la musique tout seul... de réfléchir... seul ! C'est peut-être un peu dur, mais je ne voulais pas de relation avec l'extérieur en fait !

D'accord !

Ouais !

D'accord, est-ce que vous n'aimez pas trop votre hiérarchie ?

Ouais il y a la hiérarchie, mais c'est un peu d'être... Pas son propre patron mais... ouais de faire un peu comme on a envie ! En regardant un peu plus près, bon bah, il y a des contraintes, on ne peut pas... Voilà !

D'accord ! Je vois à peu près l'idée. Mais alors aujourd'hui, vous vous sentez plus libre qu'avant, c'est pareil ou alors c'est moins ?

Ah non non, carrément pas libre ! Non pas qu'on soit plus surveillé, on a d'énormes contraintes en termes de gestion d'heures, donc de ce fait, euhhh ... Je réponds à un texto de mon chef justement, qui me demande la même chose que vous !

Ah oui ! (rire)

On est contraint, notre liberté est complètement étouffée par la réglementation.

Oui, parce que vous avez vos amplitudes de travail qui sont en plus...

Voilà voilà, et c'est très compliqué à gérer... et éventuellement dépassement, qu'on pourrait commettre, ça se paye cash quoi !

Ça vous arrive de faire des dépassements d'horaire ?

Ben le moins possible ! Mais bon, ça peut arriver, par exemple aujourd'hui ça va être quelques minutes, ça ne va pas être des dépassements de plusieurs heures hein ! Mais si vous dépassez de trois ou quatre minutes, vous pouvez être sûr qu'au prochain contrôle, on va vous le faire remarquer !

Oui, enfin juste remarquer ou on vous le fait carrément payer ?

Après c'est selon le contrôleur, si le type est mal luné, il peut vous allumer, il n'y a pas de souci...

Ok, ça vous est déjà arrivé de prendre des procès-verbaux pour ça ?

Ah oui oui bien sûr !

Ok

Oui, je pense que dans la profession on ne doit pas être nombreux à n'avoir jamais pris un PV pour des motifs comme celui-ci.

D'accord, et est-ce que pour vous, les réglementations correspondent bien à l'état de votre activité ?

Est-ce qu'elle est adaptée vous voulez dire ?

Oui ! Est-ce qu'elle est adaptée par rapport à votre sommeil, ou même aux tournées que vous faites...

Non, non non, la réglementation n'est pas du tout adaptée d'un point de vue physiologique, pour faire court, dès lors où on commence notre journée, on doit être présent au travail pendant 15h. Voilà ! Vous commencez votre journée à 7h00 le matin, vous pouvez finir votre journée jusqu'à 22h00. Et le jour où vous travaillez sur une amplitude de 15h00, c'est évidemment le jour où vous vous reposez le moins.

Oui.

C'est compliqué à expliquer comme ça... Alors qu'on nous demande de faire deux fois par semaine, des journées de 15h00, et sur les journées de 15h00 vous allez avoir votre journée de repos le plus court.

D'accord

Et puis, c'est pas logique, dans la semaine, il nous faut au moins 11h00 de repos, mais ils doivent être pris sur la journée de travail la plus courte, vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui d'accord

Après, il y a le fait qu'on nous demande de nous arrêter, de... Bon pourquoi pas !

Ouais

Bon il y a clairement un manque de parking, ça manque énormément de places de parking, dans les zones susceptibles de nous accueillir comme les zones industrielles, bien souvent, il y a des cailloux pour pas qu'on s'arrête, il y a des portiques, une entreprise refuse qu'on dorme chez eux quand on vient livrer pour des histoires d'assurance, etc.

Oui oui

Tout est fait pour nous emmerder au quotidien

Oui, je vois à peu près le genre

Sachant qu'on n'est pas du tout représenté syndicalement, donc tu t'en fou, tu peux dire n'importe quoi, ce sont des camions, voilà, ouais !

Et justement, au niveau des syndicats, qu'est-ce qui fait qu'il y ait qu'une faible représentation des chauffeurs routiers ?

Je pense que... (hésitation) Je pense que les syndicats ce qu'ils demandent de façon générale, moi je me base sur un contexte de routier au long court on va dire. Ça ne va pas du tout dans le sens de nos conditions de travail et de nos attentes. Ça va éventuellement parler de retraite mais voilà, mais pour ce qui est de notre quotidien, et je parle bien de notre quotidien, il n'y a absolument rien dans leurs revendications !

D'accord, oui oui !

Par exemple, si je ramasse 135 € de PV parce que j'ai conduit 4h36 au lieu de 4h30, j'attendrai qu'un syndicat dise "ben attendez, ça va il faut être tolérant", mais un syndicat jamais il va tolérer qu'un chauffeur travaille plus, vous voyez ce que je veux dire ?!

Oui oui, je vois l'idée !

Alors qu'en définitive, tout ce qui nous pourri le quotidien, ben c'est ça quoi ! Par exemple, en fin de semaine, vous voulez rentrer chez vous, vous avez fait votre semaine dehors, bon, il y a des gars qui vont dormir à une demi-heure de chez eux parce que ils n'ont pas le temps, euh...

Oui ils sont coincés !

Ils sont contraints de respecter à la lettre, même s'il y en a pour 20 minutes, allez pour exagérer pour un quart d'heure, ben vous ne rentrez pas hein ! Et puis c'est pareil, on ne peut pas laisser un camion n'importe où, sans surveillance, de nos jours il y a énormément de vols.

Oui, d'accord, sinon vous faites plutôt du régional ou du national ?

Non, je fais plutôt de l'international

De l'international, d'accord, mais classiquement, vous faites quelles distances à peu près ?

Moi je suis plus Espagne, Angleterre, Italie

D'accord, ah oui c'est vraiment de l'international, d'accord.

Oui, le plus fréquemment c'est l'Espagne, après en deuxième position ça va être l'Italie, l'Angleterre, après ben l'Allemagne, de temps en temps, au Portugal, de temps en temps en Suède, partout quoi !

Ok, et alors, dans ces pays-là, comment elles sont appliquées les règles par rapport aux amplitudes de travail... et des pauses ?

Ben c'est assez variable, il y a des pays où on est plus contrôlés que chez nous, et c'est moins sévère

Ouais

Disons que pour faire court, en France on est contrôlé par deux types de contrôles, il y a la Gendarmerie, et puis il y a la Direction de l'équipement

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Oui la Dreal

Généralement ils sont plus cool parce qu'en général ils connaissent le transport, ils savent faire la différence, en un type qui va dépasser des heures, euhh... Alors que le gendarme, "non hé voilà, t'as dépassé de 10 min t'as dépassé de 10 minutes".

D'accord

Il n'y a pas de même refreint... enfin on ne va pas mettre tout le monde dans le même sac ! Mais je préfère me faire contrôler par la Dreal, que par les gendarmes

D'accord

La Dreal ils connaissent la réalité du transport, les gendarmes, non, aujourd'hui ils font des contrôles de camions, voilà, ils contrôlent les camions.

Oui oui, d'accord. Et en Allemagne, au R-U, au Portugal ou en Espagne, comment se passent ces contrôles ?

Ben au Portugal je n'ai jamais vu de contrôle, je n'y vais pas assez souvent non plus p'tre, pour en avoir connu ! En Angleterre par contre en général ils contrôlent tout, ça va des heures, à l'équipement de sécurité, ils vous font une visite technique du camion, ils regardent tout, les freins, les pneus. Si les Anglais sont très très sévères par exemple, eux c'est pareil, ils regardent sur 28 jours, mais ils regardent d'une manière générale, voilà ! Ils regardent un ensemble quoi, voilà correct quoi ! Ils ne cherchent pas forcément des poux dans la tête !

D'accord !

Les Espagnols, ils ne contrôlent pas souvent, mais quand ils contrôlent, ça fait mal ! Et puis, un peu pareil, j'ai envie de dire, comme la Gendarmerie, "t'as dépassé trois minutes, t'as dépassé de trois minutes". J'ai encore en tête un contrôle dans le sud de l'Espagne il y a deux ou trois ans, j'ai ramassé 300 € d'amende, pour un truc, j'sais pas, ça ne valait rien ! Mais voilà, le type, il a fait ce qu'il avait à faire, c'est-à-dire contrôler, verbaliser, et ramasser l'argent, voilà !

D'accord, et dans ce cas-là, c'est l'entreprise qui vous emploie qui paye où c'est vous qui payez ?

Ben dans ce cas-là, c'est moi qui paye puisque c'est une erreur que j'ai commise, en dépassant des heures, mon employeur ne me demandera jamais de dépasser des heures ! Après, si moi je suis mal tiré, c'est de ma faute !

D'accord !

On a double peine ! (Chef/syndicat + sécurité)

D'accord. Mais est-ce qu'aujourd'hui vous ressentez davantage le risque de perdre votre travail, plus qu'avant ?

A quel niveau, d'un point de vue, par rapport au permis par rapport aux points ?

Non non, de façon générale, si par exemple demain vous vous faites licencier, dans votre entreprise, combien de temps pensez-vous mettre pour retrouver un employeur ?

Combien de temps je mettrai pour retrouver un nouvel employeur, ben je mettrai 10 min !

10 minutes pour trouver un nouvel employeur ?

Ouais ! Bon il ne va pas falloir faire la fine bouche, pour retrouver un emploi tel que j'ai là, il faudra 20 ans ! Voilà, je ne sais pas si je me suis fait comprendre ?

Oui oui, je vois le sens de vos propos

Trouver du boulot pour conduire des camions il y a du boulot, mais après pour mon compte personnel du boulot qui m'intéresserait, il n'y en a pas ! Parce que j'ai pas envie de faire du régional, j'ai pas envie de tourner en rond avec une benne là, et trouver des places où il y a du travail varié à l'international, à l'heure actuelle, en tant que Français, ça va être super compliqué quoi !

D'accord, et est-ce que c'est plus compliqué de faire de l'inter aujourd'hui qu'avant ?

Oui ! Ben ce qui est compliqué, c'est que... pour trouver une place, pour faire de l'international ou le boulot lui-même ?

Non non, pour faire de l'international

Non non, c'est moins compliqué, tu veux dire euhhh... Avant il y avait les douanes, aujourd'hui tu passes les frontières, il y a des endroits tu n'as même pas remarqué qu'il y avait une frontière

Ok

Après, il y a toujours des petites différences entre les réglementations de différents pays, après ben voilà, il faut savoir quoi ! Il faut se renseigner un petit peu avant, et puis euh, à l'heure actuelle pour les poids lourds, maintenant le plus compliqué c'est que chaque pays met en place son système de péage, donc ça veut dire qu'il faut prendre un boitier, dans le pays où on va rarement, on prend le boitier en frontière, et on le rend, donc voilà, c'est un système qui est un peu compliqué, on va dire. Le boulot en lui-même, mis à part la différence de réglementation non... Ce qui est plus compliqué c'est plus qu'en tant que Français, on est tellement peu nombreux, peu nombreux, qu'on a vite fait le tour, voilà !

Ok

On rencontre beaucoup moins de collègues sur la route

D'accord

Voilà !

D'accord, on dit par contre souvent que les chauffeurs sont moins solidaires, est-ce que pour vous c'est vrai ?

Euh oui mais... Je sais que les Anciens n'aiment pas quand je dis ça mais, je pense vraiment, c'est que les Anciens étaient solidaires, alors qu'aujourd'hui, c'est une histoire de temps, on est tellement pris par cette histoire de pendule, c'est vrai qu'on a tendance à ne pas pouvoir... "merde je vais pas pouvoir perdre une demi-heure, car voilà, je vais être encore sur les

dents"... Mais je pense que les Anciens étaient plus solidaires par intérêt ! C'est-à-dire, je m'explique, le monde du transport, on se connaît à peu près tous !

Oui !

Les camions aujourd'hui sont quand même assez fiables, et les pannes les plus fréquentes aujourd'hui c'est les crevaisons ! A l'époque, sur certaines ligne un gars ne s'est pas arrêté pour donner un coup de main à un autre collègue, bon ça se serait su, et rien que... Il y a une histoire de superstition quoi ! Le gars il ne s'arrête pas pour aider un collègue, la prochaine fois quand lui il va tomber en panne, ça va se savoir, et d'autres collègues ne s'arrêteront pas pour lui, vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui je vois !

Tout le monde, à un moment donné ou un autre, avait droit à une panne à venir. Moi par exemple, j'ai un camion qui a 400.000 km, bon je m'en fou pour un camion, mais c'est quand même 400.000, on ne tombe pas en panne aujourd'hui, aussi fréquemment, qu'on pouvait tomber en panne qu'il y a 20 ans ou 30 ans en arrière.

Oui oui !

Et puis, il y a aussi la notion de distance qui joue, je pense par exemple à l'époque où les routiers allaient au Moyen-Orient par exemple, celui qui tombait en panne en Jordanie, celui qui était avec lui derrière, il n'avait pas d'autre choix que de s'arrêter pour aider son collègue.

Ok

Et euh, il arrivait dessus, il s'arrêtait dessus pour l'aider, parce que voilà quoi ! Ici, vous êtes sur une autoroute, il y a 1000 camions qui passent à l'heure, imaginez, s'il y en a cinq qui s'arrêtent...

(Rire)

Il faut à un moment donné tenter de rester objectif. Donc je ne dis pas qu'il y a moins de solidarité, bon il y a aussi des réflexes qui se sont perdus, par exemple ce n'est pas la solidarité par exemple un gars a des difficultés à manœuvrer par exemple dans une rue étroite, je

remarque beaucoup, le type il reste à son volant, il regarde le type galérer, il ne va pas descendre pour aller l'aider, ça c'est vrai que là-dessus, c'est beaucoup pour la pomme de chacun ! Après, il y a encore des gens qui ont encore bon esprit, voilà quoi !

Ok, oui parce que j'avais pu observer dans les dépôts, ou dans les aires de services qu'il y a quand même des coups de mains, lors des manœuvres justement, lorsque j'ai fait des trajets j'ai pu voir comment ça se passait, et puis je suis moi-même fils de chauffeur...

Ah oui donc vous connaissez bien le sujet !

Oui voilà, donc c'est pour ça que je vous interroge sur tout ce qui concerne les règles, les amplitudes de travail et tout ça... je connais assez bien ça et c'est pour ça que je vous interrogeais, sur ce que vous, vous pouvez en dire...

Mais j'ai pas voulu rentrer trop dans les termes justement parce que comme je ne sais pas trop, enfin, euh souvent, j'ai été assez fréquemment assez interrogé quoi...

Oui oui

Bon quand vous avez des gens en face de vous qui ne connaissent absolument pas le sujet, je ne rentre pas trop dans les détails... parce que c'est difficile de me faire comprendre.

Oui oui ! Je crois que c'était vous qui vous êtes fait interviewé par France Télévision, euh non Radio France ?

Ouais c'est moi ! Il y a France 2 qui a fait un truc avec moi là !

D'accord

C'est passé le reportage qui est passé le samedi

Non je ne vois pas

Vous pouvez le trouver sur *Youtube,* vous le trouverez

Oui, ne vous inquiétez pas sinon j'irai sur « Pluzz » pour le trouver, par contre est-ce que vous savez quand est-ce qu'il a été diffusé ?

En fin novembre, début décembre (2013)

D'accord ! 28.25"

Sinon, vous êtes déjà allé sur mon site "fiers d'être routiers.com ?

Oui, il y est ?

Oui !

J'irai regarder alors !

Sinon, si vous ne savez pas trouver, vous êtes déjà allé sur mon site ?

Oui oui, j'ai regardé déjà, il y est ?

Sur la page d'accueil, il y a un lien Youtube, et j'ai une chaine, enfin une "chaine", Youtube en fait, sur lequel on balance des vidéos, le reportage s'appelle "Les ouvriers du bitume".

D'accord !

Bon, moi je ne suis pas un routier de notoriété !

(Rire) Bien sûr !

C'est juste que voilà, les gens ils peuvent rester en contact

D'accord, mais qu'est ce qui fait justement qu'on vous interroge vous, et pas forcément d'autres ?

Ben on m'interroge, c'est par rapport au site en fait ! C'est juste ben voilà, les gens peuvent entrer en contact, et puis voilà ! Les gens prennent contact avec moi, des fois on s'appelle, bon des fois ça accroche, des fois ça n'accroche pas, et puis voilà !

D'accord ben là vous avez de la chance c'est un scientifique qui vous interroge, au lieu d'un journaliste ! (Rire) Bon après les journalistes ne connaissent pas forcément toutes les subtilités du transport...

Ben c'est-à-dire, quand je réponds, bon ce n'est peut-être pas intéressant pour vous, mais quand je réponds à des journalistes, ils vont me retranscrire ça, à des gens qui ne sont pas au fait. Donc, je tente de donner les termes les plus claires possibles, de manière que ça ne soit pas mal interprété après, pour le grand public quoi !

Oui oui !

On lit des trucs, des articles dans la presse, où quand on est dans la profession on prévient que non c'est pas ça, vous voyez ?

Oui oui bien sûr

Oui parce que les informations sont triées, et ils prennent ce qu'ils veulent bien prendre. Moi par exemple, je n'ai pas droit de ça. L'information, si elle est importante, je la prendrai aussi, mais par contre je la mets en contexte, je vais la pondérer, il y a des conditions, et une méthode...

Oui, je pense que j'ai été, c'est vraiment mon appréciation personnelle !

Oui oui !

Je ne veux surtout pas... voilà ! Je pense franchement que... Tu prends l'exemple d'une personne qui chuterait dans la rue, juste à côté de vous, vous allez lui donner un coup de main...

Oui !

Maintenant vous êtes dans une grande ville, une personne qui chute, vous n'assez pas forcément lui prêter main forte, vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui, tout à fait, vous savez d'ailleurs, qu'il y a des psychologues qui ont travaillé sur ce genre de phénomène, sur la notion de culpabilité, dans des lieux communs en fait. On sait que plus il y a de monde et moins...

Et moins vous allez trouver quelqu'un pour aider

Oui !

Oui, c'est ce qui se passe, mais je refuse de croire que le fond des gens soit plus mauvais aujourd'hui qu'il y a trente ans.

Oui oui, bien sûr ! C'est pourquoi j'ai tendance à dire que les solidarités chez les chauffeurs routiers, elles restent, mais ce ne sont plus tout à fait les mêmes, d'autant plus que... Par rapport à ce que vous me disiez tout à l'heure, un chauffeur...

Oui, par exemple, ça fait dix ans que je gère l'Internet, et il y a beaucoup d'interactivité sur le site. Associé à ça, il y a un forum et un *facebook.* Ben je remarque que, ben la solidarité on la retrouve, mais d'une autre manière. Par exemple, quand quelqu'un demande quelque chose, "ben j'suis emmerdé, il y a ça, ça, ou ça", le type, dans le quart d'heure qui suit on lui a trouvé une solution. Vous voyez ce que je veux dire, la solidarité s'exprime de manière complètement différente !

Oui, si vous voulez, la solidarité est variable en fonction de l'institution en fait... C'est-à-dire au niveau des contraintes de l'environnement et au niveau des règles aussi. Voilà, donc ce qui faut voir, c'est le rapport à l'institution...

Euh oui, il y a peut-être ça, mais j'ai tendance à croire que quand un pli est pris, on a du mal à revenir en arrière, les gens changent, mais ils ne reviennent pas en arrière, voilà !

Oui

Euh, c'est pareil, on parlait des heures de travail tout à l'heure, quand j'ai démarré dans la fin des années 80, personne ne se préoccupait des heures de travail, je veux dire. Il fallait livrer un client, il fallait livrer un client. Il n'y avait pas à dire "ah oui mais non"... Non il fallait faire. Au jour d'aujourd'hui, il y a pleins de gens, alors maintenant, ils disent "ah mais il fallait dormir 9h00" alors ils crient au scandale, et les mêmes types qui crient au scandale, aujourd'hui parce que le vendredi, ils doivent dormir 9h00 un vendredi soir à 30 minutes de chez eux... Donc oui, les choses ne reviendront pas et puis il y a aussi une histoire de génération, sans me sentir vieux, je me rends bien compte que les aspirations d'un jeune de 20 ans aujourd'hui, attention, je ne le critique pas du tout, j'adore les jeunes, il n'y a pas de souci, les aspirations à lui sont complètement différentes, que moi j'avais à 20 ans !

D'accord, alors en quoi elles changent par rapport à votre génération par exemple ?

Euh, les jeunes d'aujourd'hui, encore une fois ce n'est pas une critique, sont très attachés à l'esthétique ! C'est-à-dire un beau camion et des jeux de lumières, etc., et moins à la destination.

D'accord !

Encore une fois, je le dis, ce n'est pas une critique, et de toute façon, les destinations, elles n'y sont plus aujourd'hui, donc ils ne peuvent plus les espérer, puisqu'elles n'y sont plus ! Moi, quand j'ai démarré, je serai parti à travers l'Europe avec la première poubelle venue !

(Rire) Oui !

Je m'en foutais, ce que je voulais c'était rouler dans un camion, et aller le plus loin possible. Euhh, c'est vrai que ça, ça a changé. Un p'tit jeune de maintenant, ça aspire à quoi, avoir un beau Scania, un V8, des lumières, voilà ! C'est très joli, moi le premier, j'aime bien quand il y a un peu de personnalité quoi !

Oui, vous avez quoi comme tracteur ?

Un Volvo

D'accord, un FH12, un FH16 ?

Non non, un FH500, si vous voulez des photos, ce n'est pas ce qui vous manquera... Alors après il y a l'air du temps d'aujourd'hui, à décorer... ça existait avant, c'est plus on va dire les artisans transporteurs, des types qui étaient à leur compte, qui personnalisaient leurs camions... Aujourd'hui, il y a des salariés qui font ça aussi, qui font des personnalisations !

Oui oui, alors c'est une technique qui me sert aussi pour reconnaître justement les artisans des salariés, puisque j'interroge les deux types de chauffeurs. Les artisans, sur les aires de services, je les reconnais grâce à leur camion en fait !

Ben moi souvent on me demande, parce que souvent on me dit "ben il est pas mal arrangé et ça ne fait pas un camion d'entreprise, vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui je vois très bien, par contre pour continuer l'entretien, je voulais savoir, lorsque vous avez commencé, ce qui vous a paru le plus difficile au départ ? 39.41"

Euh, arf, je ne me rappelle pas ! En tant que débutant, c'était les manœuvres...

Les manœuvres, ouais...

... ouais après le reste je m'en foutais quoi ! Je me débrouille un peu en russe et je me débrouille un peu en espagnol donc ça aide, et puis comme je vous dis, même si ce qui est compliqué aujourd'hui, c'est euh, tant que j'y pense maintenant, c'est quand vous faites du transport à la demande, du pas régulier quoi en fait !

D'accord

Et de devoir chercher les clients, en sachant qu'il faut toujours garder ces histoires d'heures. Avant, j'ai souvenir d'avoir parfois mis une heure, on n'avait pas les GPS, etc.

Ok

J'ai souvenir parfois d'avoir mis une heure pour trouver un client ! Là, dans un coin en Allemagne ou n'importe où, on avait une adresse, elle n'est pas indiquée sur les routes, ben je me souviens avoir perdu une heure pour trouver un client ! Mais c'était pas grave, puisque les heures on s'en foutait !

Ok

Aujourd'hui, vous ne connaissez pas le client, ben il faut... comme si vous y aviez toujours été, vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui je vois bien l'idée !

Qu'est-ce qui est compliqué aujourd'hui à gérer ? Euh... En fait ça a changé, ça fait plus flipper aujourd'hui, de devoir tourner en rond pour trouver un client. C'est pas de tourner en rond, c'est de perdre du temps ! "Oh ben je m'en fou, c'est pas là, la p'tite cour, c'est pas là, je vais voir de l'autre côté". Et puis, j'étais moins stressé, alors qu'entre-temps j'ai pris 25 ans d'expérience. A l'époque par exemple, ça ne me serait jamais venu à l'idée, par exemple, si je

devais aller livrer par exemple au nord de Paris, moi je suis du Sud, ça ne me serait jamais venu à l'idée, d'aller dormis au sud de Paris. J'aurai passé Paris le soir sans qu'il y ait de trafic, quitte à rouler 12 heures par exemple ! Arriver sur place et dormir sur place ! Aujourd'hui, vu que vous ne pouvez plus, ben vous êtes obligés de vous arrêter où que vous soyez, en vous disant que le lendemain, vous allez commencer votre journée par vous coller 2h00 de bouchon !

Oui oui je vois !

A chaque fois tu stresses, je dirai même, tu es à la limite d'être dégoûté de ton boulot aujourd'hui, pourtant j'aime mon boulot !

D'accord, mais est-ce qu'il y a d'autres points qui sont stressant dans votre métier ?

Sur une période beaucoup plus récente, ce sont les vols !

Ah oui ?!

Ouais, il y a énormément de vols, au jour d'aujourd'hui qui n'existaient pas il y a encore 5 ans en arrière.

D'accord, d'ailleurs à propos des vols, je sais que mon père en a été victime deux fois dans le sud de la France, ce sont les vols de carburant...

Oui, alors il y a ça, il y a le carburant, le vol de marchandises, et même d'effets personnels. Il n'y a pas un jour sans que je n'apprenne pas qu'un tel s'est fait volé des colis, un autre, qui s'est fait tiré, 200, 400 ou 800 l de gasoil ! Ben ça ne choque plus personne ! Et ça, ça n'existait pas. Ça a toujours existé les vols, mais pas dans de telles proportions ! Il y a des gens qui se font voler des camions entiers, des attelages complets, tracteur + semi ! Il y a aussi, ça c'est très récent, il y a énormément de vols de pièces détachées ! Vous laissez votre camion sur un parking le vendredi soir, vous revenez le lundi, il n'y a plus de moteur, plus de calandre, ils ont tout démonté !

D'accord, ah oui ok !

Il y a énormément de business autour de ça, et euh, je ne vais pas faire d'amalgame, mais à chaque fois qu'il y a des réseaux qui sont démontés, ben ça part à l'Est

Ça quoi ?

Ça part dans les pays de l'Est (de l'Europe). Ce sont des réseaux qui se sont montés, concernant les véhicules et le vol de pièces détachées, à des destinations qu'il y avait pas hier quoi ! Les vols, ce ne sont pas des gens... J'ai connu à l'époque, des p'tits vols, Vous pouviez vous faire voler des petites bricoles, parce que voilà, et c'est toujours entre chauffeurs, hein bien sûr ! Il me manque une bricole sur le camion, je vais me faire engueuler par le patron, bon allé c'est pas grave, je vais en prendre un chez le chauffeur d'à côté !

Ouais !

Mais là ça prend des proportions vraiment inquiétantes !

D'accord, alors comment ça se passe dans ces cas-là avec votre hiérarchie ?

Ben... Tout dépend des entreprises ! Pour mon compte personnel je n'ai pas souvenir de m'être fait voler, donc je n'ai pas encore rencontré le cas. Après il y a le facteur chance qui joue... Ah si, je me suis fait voler des effets personnels une fois, il y a quatre ans, tout ce qui était dans le camion et "volable", parti !

D'accord, comment ça s'est passé ensuite ?

Ben c'étaient mes effets personnels donc, à part le bris de glace qui a été pris en compte par l'assurance de l'entreprise, c'est pour ma pomme, les effets personnels ne sont pas assurés dans un véhicule, l'ordinateur, le GPS, et un appareil photo !

D'accord !

Voilà !

D'accord, alors est-ce que vous vous sentez soutenu par votre hiérarchie ? Est-ce que la qualité du travail que vous faites-vous semble reconnue par votre employeur, voire même par l'exploitation ?

Est-ce que je suis soutenu de manière générale ? Oui oui ! Quand on veut aller loin, il faut que tout le monde aille dans le même sens ! Donc moi j'essaie de faire avancer la barque, et ma hiérarchie aussi ! Donc oui, je me sens soutenu de ce point de vue-là ! Si je dois faire du carburant, je ne vais pas aller là où c'est confortable, je vais aller là où c'est moins cher ! S'il me reste de la place dans la semi, je vais en parler à ma hiérarchie, s'il me reste 2 mètres sous le plancher, ou pour compléter. Et eux à l'inverse, si j'ai besoin d'une journée, ils vont me la donner sans poser de question et voilà ! J'ai toujours privilégié de travailler dans une petite structure, justement pour conserver des rapports humains quoi !

Pour vous justement c'est mieux de travailler dans des entreprises familiales, plutôt que des grosses entreprises ?

Pour moi c'est mieux, ça a des contraintes évidentes, parce que c'est, on va dire, moins structuré, mais pour moi c'est 100 fois mieux, je connais mon patron, mon patron me connaît... je connais ses difficulté, je parle du quotidien à un transporteur, je me donne au travail... On est une vingtaine de salariés, et je crois qu'on tient tous à peu près le même discours

D'accord, vous êtes une vingtaine de salariés

Ouais, on est une vingtaine, donc on est respectés, ben ouais, il y a un retour d'ascenseur !

D'accord !

Voilà !

D'accord, est-ce que on vous demande votre avis sur les décisions de l'entreprise, ou les problèmes que vous auriez pu rencontrer

On nous demande de les rapporter, par rapport aux problèmes qu'on a rencontrés, c'est dans l'intérêt de l'entreprise ! J'sais pas un client abuse de certaines choses, voilà, des petites choses qui ne sont pas correctes, bon ben voilà, on explique aux employeurs et puis voilà. J'sais pas, ça peut aller dans pleins de choses différentes, que ça soit pour le matériel, ou quelque chose comme ça on est consulté.

D'accord !

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Après notre avis ne va pas forcément être suivi non plus !

Oui oui bien sûr !

Mais on peut très bien le donner !

Oui oui !

J'sais pas par exemple, j'imagine un destinataire chez qui ça serait vraiment compliqué d'aller... Le chauffeur il dit quand on va là, ça ne va pas, ça passe pas, on a eu ceci ou cela, puis quand le 2e et le 3e dit la même chose, la hiérarchie va se dire, p'tre que là-bas il y a un souci, on va essayer de trouver une solution !

Oui bien sûr !

On ne va pas s'obstiner à faire tous les jours la même connerie

Bien sûr, oui oui !

Oui, mais on se parle beaucoup, par téléphone, par Internet, par... Là on arrive à savoir, là il y a des gens que je n'ai pas vu depuis des mois, je sais où ils tournent ! 53.10".

Mais ce qui m'amène à vous demander qu'est-ce qui distingue un chauffeur routier d'un autre métier équivalent en usine ?

On doit être des rares métiers où vous tournez la clef le matin et où vous risquez d'aller en prison avant la fin de la journée !

D'accord ! Et qu'est-ce que ça implique justement pour vous ?

Je n'y pense jamais

Ouais

Ah ben non, sinon tu fais rien, tu restes chez toi

Vous avez eu sinon des accidents graves sur la route dans votre carrière ?

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Non !

D'accord, je pose cette question-là parce que ça peut être intéressant, dans les situations qui sont relativement difficiles à vivre...

J'en ai vu, je me suis renversé une fois, bon j'ai rien eu, ça m'a choqué quoi !

Oui oui je comprends !

Mais je n'aime pas en parler quoi, je suis un peu superstitieux... Ce qui me fait le plus peur, ce n'est pas tellement de me casser la gueule, c'est plus le « face à face » ! Euh, l'accident, quand tu le vois arriver, et que tu ne peux rien faire, voilà, c'est ça qui me fait le plus flipper. Et en ville, avec les vélos, les mobylettes, les piétons, c'est vrai que je ne suis pas à l'aise, parce que les gens ont du mal à saisir le comportement d'un camion, bon et les enfants, ouais ! Ce qui me fait le plus peur, je dirai, c'est presque ça quoi !

Ah oui, ce qui m'amène à une autre question, si vous aviez en face de vous un homme politique, chargé de la sécurité de la route par rapport au transport poids lourd, qu'est-ce qui manque selon vous, que les gens ou les autres utilisateurs de la route ne font pas et qu'ils pourraient faire ?

Ben je trouve qu'il y a un gros gros problème d'un point de vue de la signalisation... 56.30" euh, je ne sais pas de quelle région vous êtes...

De Bretagne, je suis Breton

Ouais d'accord, bon ça va, vous êtes encore dans une bonne région. Mais je pense à certains départements, qui font de l'anti-camion pur

Ah oui oui, d'accord

C'est-à-dire que tout le réseau départemental est interdit aux poids lourds ! Il arrive à un moment donné, où il y a tellement d'interdictions, qu'il y en a partout dans tous les sens, ben moi j'en franchi régulièrement, je ne passe pas une semaine sans qu'à un moment donné j'en franchisse une ! Parce que c'est tellement interdit de partout qu'à à un moment donné, vous ne savez plus, si je peux la prendre ou pas, et puis il y a cette manie des maires de petits villages

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

de rétrécir les rues, ils ont décidé de les rétrécir avec des trucs bien saillants, que vous ne passez plus du tout !

Oui !

Voilà, et le problème, c'est que t'arrive dans le village, tu as les riverains, "hé t'as pas vu c'est interdit de passer par là". "Ben oui mais c'est interdit partout, il faut bien qu'à un moment donné passer quelque part" ! Et lui qui habite au bord de la route, ben ça le fait chier de voir des camions passer, ou aussi plus loin vous ne passez plus avec votre gabarit. Et du stress comme ça, j'en ai de plus en plus parce que nous on ne sait pas, on ne sait pas ! C'est tellement interdit de partout qu'on ne sait pas par où passer !

Oui oui d'accord, je vois assez bien le problème. J'ai eu justement ce type de situation lorsqu'une fois j'ai embarqué en camion, où le chauffeur m'expliquait qu'on faisait un détour de 60 km à cause d'un village qui interdisait le passage des poids lourds, entre Rennes et Orléans.

Ce n'était pas à ... ?

Je ne sais plus

Ou à St C...?

Peut-être que c'était ça, mais je ne suis pas sûr !

Ah ben là-bas moi là-bas je passe !

Oui !

A un moment donné, il y a certes des nuisances sonores à un camion, et ce n'est peut-être pas agréable, mais moi, pour être un peu abrupte, si j'ai pas d'argent, et que j'achète une maison à côté d'un aéroport, je ne vais pas aller après dire, "oh là là, ils font du bruit les avions !" T'as acheté une maison à côté d'un aéroport, ben de la même manière, si tu ne veux pas entendre les camions, il ne faut pas acheter une maison à côté d'une route nationale !

Oui, je vois !

Vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui !

Voilà, qu'est-ce qu'on y peut quoi ?! Ben oui, je reconnais bien qu'un camion ça fait du bruit, c'est gros, bon ça pollue moins qu'avant mais bon, ok on le sait quoi ! Donc je ne suis pas du tout... à St C... ben je suis désolé, je traverse St C..., voilà !

D'accord !

Et il y a pleins d'endroits comme ça, où je refuse de me taper 50 km de détours, et 50 km de trop, et de perdre mon temps sur des routes qui ne sont pas forcément mieux adaptées, d'ailleurs ! 1.00" Qu'à part, une bonne raison valable, par exemple une géographie particulière, parce que un village très étroit, etc. On effectue une déviation qui soit plus adaptée, je veux bien la prendre mais si c'est pour me retrouver sur des routes pas meilleures, ben non, on reprend le problème, et puis il y a des tas d'endroits comme ça, où on te parle de pollution, de temps perdu, etc., euh, vous avez des rocades, où vous enchaînez des ronds-points tous les 500 m, à chaque fois un freinage, une ré-accélération

Oui !

Ben c'est du gasoil perdu, c'est... vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui tout à fait !

Ce n'est pas le tout d'inciter les transporteurs à lever le pied, rouler doucement, pour bêtement gaspiller du gasoil comme ça ! Je pense près de chez vous, enfin près de chez vous, sur la rocade de Chartres, si vous voyez où c'est

Oui !

Il doit avoir une dizaine de ronds-points sur trois kilomètres, en sachant que c'est plat, et qu'il y a moyen de faire les choses différemment !

Ok !

Il y a pleins d'endroits comme ça où on peut se poser des questions sur la santé mentale des gens qui mettent en place ce genre d'aménagements, et le département, c'est justement à celui-là que je pensais au départ, l'Eure et Loire, le 28...

Oui oui !

... Où il y a des déviations de malade ! Avec, 30 ou 40 km de détour, euh, l'Allier c'est pareil, il y a un moment donné où il faut arrêter ! Faire 100 bornes de détour, juste parce que le maire d'un village a décidé un jour que... Non !

Oui, c'est très intéressant ce que vous me dites parce que souvent quand on parle de stress, on évoque souvent le flux-tendu, les temps sont de plus en plus courts... Et les exigences des clients et des transporteurs plus élevées, etc.

Oui, on pourrait en écrire un roman ! Euh, les heures d'ouverture des entreprises, des entrepôts, tout ce que vous voulez, avant c'était en gros 8h/19h, maintenant s'ils te prennent après 15h00, c'est presqu'un exploit !

D'accord, donc ça pose souci ça aussi les heures d'ouverture des entreprises ?

Ben oui parce que l'usine qui ferme sa réception à 16h00, ben tu peux arriver à 16h05, il faut attendre le lendemain matin à 8h00, et ça, c'est facteur de stress ! Entre ça, il y a les entreprises qui demandent des rendez-vous, bon, jusque-là, ok, mais comme il y a beaucoup de sous-traitance, c'est pas forcément suivi quoi ! Les horaires sont mal indiqués, vous voyez, ça fait des horaires en cascade, et puis tu pourras arriver c'est ok pour décharger, et puis "ben non c'est la réception mardi 8h00 et là c'est lundi 14h00, vous n'avez pas l'info..." enfin vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui, c'est souvent comme ça, ou c'est sporadique ?

Oui, c'est même un sport national, voire international !

Ah oui, c'est comme ça partout en Europe ?

Oui oui, bon il y a des pays qui sont, bon de manière générale ça se passe à peu près bien mais tout dépend des entreprises où vous livrez ! Quand vous livrez chez un artisan c'est toujours plus facile que quand vous livrez dans une grosse boutique !

Pourquoi ?

Ben parce que l'artisan il sait qu'il a commandé ça et qu'il en a besoin, une grosse usine qui fait plusieurs hectares, il en a rien à foutre le type qui vous réceptionne "au pire tu reviendras demain !" Une cascade de 16h00 en une semaine, ça fait la différence !

Alors justement, dans les dépôts, en admettant que vous arrivez dans les heures d'ouverture, au bout de combien de temps en moyenne on vous prend une fois que vous arrivez à quai ?

C'est variable !

D'accord

Il y a des entreprises où c'est très rapide, ou ça peut être long, aussi par le fait que le stockage va être éloigné du point de déchargement, ou parce que le cariste n'a pas envie de travailler, vous voyez ce que je veux dire quoi !

Oui oui !

Il n'y a pas de règles, il n'y a pas de règle ! Quoi que, pour un camion complet, 2h00 ça commence à faire long.

D'accord, donc dans cette situation, comment vous faites, vous appelez votre entreprise, vous allez voir le chef de quai ?

Ben tout dépend du contexte encore une fois, si je me doutais d'avance que ça allait être long parce que voilà... bon ben on le sait, mais si dans ma tête, il n'y a pas de raisons que ce soit long, ben au bout d'un moment, je vais aller avertir mon patron, je vais lui envoyer un message, "Oui, je suis toujours là, ils ne m'ont pas attaqué !" Bon ! Voilà, on prend quelques petites dispositions, soit pour changer le programme, soit pour mettre la pression au client ou à l'affréteur, mais bon, c'est à chaque fois un truc supplémentaire. Naturellement et

normalement, il y a toujours euh... Et puis il y a tellement de trucs que... ça peut aller du conditionnement qui ne correspond pas à ce que le client avait demandé, qui nous fait perdre du temps, ça peut être autre chose, il y a tellement de possibilités que... Vous voyez, un client qui demande tant de colis par palettes, et puis le fournisseur a décidé de mettre un conditionnement différent, ça peut poser des problèmes.

Oui ok

Le problème, pour vous dire franchement, on peut en trouver d'autres !

Ben justement, plus vous pouvez m'en trouver, mieux ça serait à vrai dire.

Ben ouais, pas de rendez-vous pris, un mauvais conditionnement, alors que la marchandise est en bon état, il n'y a pas de bon support, le type il veut des palettes bleues, ou le bon de livraison, ce n'est pas le bon original. Euh j'ai eu des refus pour...

Pour ?

Une base Carrefour, j'ai eu un refus pour une dizaine de palettes de compotes de pommes parce que le client a fait une photocopie du BL, et il ne m'a pas donné le BL original.

D'accord, ah oui ok ! Mais, est-ce que votre affréteur ne peut-il pas faxer le bon de commande ?

Alors en fait, ils ne prennent que l'original, donc comme je dis, il peut avoir des tas de motifs de refus, et comme on est dans une époque sécuritaire à mort, ben aujourd'hui, il y a des usines dans l'alimentaire qui obligent de mettre un casque !

Ah oui d'accord !

J'ai eu le cas la semaine dernière je n'avais encore jamais vu ça, chez H., pour ne pas la citer, des types qui chargent des palettes de saucisses, et qui sont sur le quai avec le casque, car il y a un fou de la sécurité, qui a demandé qu'il fallait avoir le casque !

D'accord !

Et euh, il y a des usines où on va vous demander des lunettes, et j'ai le souvenir d'une où on passait une ou deux heures en plein cagnard, dans le sud de la France, on vous demande de prendre des gans, un casque, avec des lunettes ! Parce qu'il y a de la poussière, et le cariste lui-même, est en short, et limite torse nu sur son Fenwick, vous voyez le truc ?

Oui oui je vois !

Parce que comme ça, vous êtes protégés, il ne peut rien vous arriver, sauf qu'il fait 40 °c dehors, et voire plus, mais bon, c'est normal, personne ne dit rien ! Les transporteurs ne disent surtout rien parce qu'ils ont qu'une trouille, c'est de perdre leurs clients.

D'accord, est-ce qu'il y a d'autres facteurs de stress du quotidien que vous pouvez me donner des exemples, dans d'autres situations, autre que dans le rapport avec les clients ?

En dehors des clients, euh... Le trafic, aux abords des agglomérations, aux heures de pointe et voilà, c'est chiant, mais d'un point de vu professionnel, pour moi, le plus pénible, ce sont les clients qui ont tous les droits, qui peuvent tout se permettre, mais on ne fera jamais rien parce qu'on a trop peur de le perdre quoi !

Oui !

Il y a des lois pour protéger les transporteurs, sur les attentes, ou des petites choses comme ça, mais personne ne les applique !

Ok

Vous imaginez bien, un gros expéditeur, le type il envoie 5 ou 6 camions par jour pour le charger, le type il ne va pas s'amuser à lui facturer les heures d'attente. Sinon, t'es bien gentil mais les transports à côté vont me faire pareil ! (Pour moins cher, ou avec ce service compris) Vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui !

Donc voilà, et puis les gros groupes, les gros clients se retranchent derrière un arsenal de protocoles de sécurité, puisque maintenant il y a des protocoles de sécurité partout, et donc

voilà, "tu acceptes le protocole, donc voilà, chez moi c'est comme ça" ! Et personne ne trouve rien à redire, ça ouais c'est tous les jours, le reste, la route, c'est que du bonheur puisque c'est pourquoi on est là en général !

Oui ok !

La route, bon, conduire, ce n'est pas stressant, moi j'aime ça, j'aime conduire, j'aime ressentir, voir les choses, voilà ! Pas que moi d'ailleurs, mais ce n'est pas ça qui me stresse ! C'est surtout l'histoire du temps, c'est complètement con, c'est ça qui est archi !

D'accord, et lorsque vous perdez du temps comme ça, qu'est-ce que vous pouvez faire pour diminuer votre stress ?

Ben maintenant je relativise, quand j'étais plus jeune, oui j'étais en colère, maintenant, je sais que de toute façon, il n'y a rien à faire, que c'est comme ça et voilà, que je ne me prends pas la tête, j'essaie de ne pas me la prendre quoi ! Par exemple, vous êtes dans un bouchon, à trois ou quatre kilomètres d'un client et que ça n'avance pas, et que vous n'avez que cinq minutes, ben oui c'est un peu casse couille, bon après voilà, pour parler vulgairement, t'as le téléphone, t'appelles le client, "bon ben voilà, ça fait longtemps que je suis là, ça coince juste avant d'arriver chez toi". Il n'y a pas une infinité de solution : "j'en ai rien à foutre, on verra demain et puis voilà", ou il te dit "bon ben, ok, on t'attend et puis voilà". Je vais éliminer mon stress comme ça ! Je prends du recul... j'essaie de me trouver de bonnes raisons pour me dire que "c'est pas grave". Bon voilà c'est comme ça, je ne vais pas prendre sur moi, le fait qu'on n'ait pas des structures qui ne sont pas adaptées, je ne vais pas prendre sur moi le fait qu'on soit dans une logique de travailler le moins possible, c'est pas de ma faute, moi j'y suis pour rien !

Oui, je vois

Voilà, je ne vais pas me rendre malade pour une société qui se fou de tout, vous voyez ce que je veux dire ?

Oui oui ! D'accord, cependant il y a un aspect que j'aborde avec tous les chauffeurs routiers, ce sont les décalages horaires, et peut-être davantage vous puisque vous faites de l'international, j'imagine que vous n'avez jamais les mêmes horaires en international ?

Oui et non ! Le métier que je fais, les horaires, les horaires de réception des clients, il faut que vous soyez en Suède ou au Portugal, ils commencent le matin, ils arrêtent en début d'après-midi, c'est pareil ! Après il y a le fait d'avoir des décalages... Moi c'est la réglementation qui me fait les décalages, si vous voulez.

D'accord !

Là par exemple, ce matin j'ai démarré à 3h00, je suis sorti du bateau à Zeebrugge, en Belgique, à 3h00 du matin, et là j'ai rejoint mon dépôt qui est à 900 km de Zeebrugge.

D'accord !

En une journée de travail, je ne peux pas y arriver !

Oui, d'accord !

Donc là je vais m'arrêter dans trois heures à peu près, je vais m'arrêter sur un parking, vers 14h30. Et donc là, je vais réattaquer à 23h30. Donc après oui le décalage.

D'accord, donc ce matin vous avez commencé à 3h00, et ce soir, vous recommencez à 23h30...

... Au milieu de la nuit, et tout c'est d'arriver à dormir !

1.18.49"

Alors oui justement, comment vous faites pour réussir à dormir dans ces décalages horaires-là ?

Ben c'est difficile, et puis ce qui est difficile c'est le bruit, parce que les cabines sont mal insonorisées, et le fait qu'il n'y ait pas beaucoup de monde qui respecte le sommeil en fait !

Comment ça ?

C'est déjà compliqué de dormir la journée, c'est déjà pas simple, alors imaginez-vous sur un parking d'autoroute, il y aura toujours un mec pour parler en bas de votre cabine, et l'été j'en parle même pas, vous pouvez rajouter la chaleur, les gens sont en vacances, les gamins qui

adorent jouer avec leur balles de tennis contre les semis des camions pour faire les rebonds... Ouais c'est génial quoi ! (Ironie)

D'accord ! J'ai eu effectivement un aperçu lorsque j'ai effectué il y a maintenant plusieurs année une tournée en plein été, j'ai pu dormir dans la cabine, avec le chauffeur, et ce que ça représentait en termes gestion de la fatigue et tout, d'autant que la route elle-même a un effet hypnotisant...

Le micro sommeil ?

Alors il y a effectivement le micro sommeil. D'ailleurs, est-ce que vous avez appris à le gérer ?

Non. Mais sinon je sais qu'il y a à un moment donné où il y a deux solutions : ou tu t'arrêtes car tu commences à être fatigué, et tu te prends un café, et puis ça repart, et puis il y a aussi à un moment, ben où il faut dormir ! Alors moi par expérience, je sais que je n'ai pas besoin de dormir pendant 2h00. Voilà, je m'arrête, je mets mes deux jambes sur le volant, je mets le réveil pour dans dix minutes

D'accord, alors comment vous ressentez votre fatigue ?

Mais par contre je ne me couche pas

Ouais, ok

Parce que si je me couche, je ne peux pas rester dix minutes, je reste minimum une heure. Mais il ne faut pas que je me couche, les 5, 10 ou 15 minutes que je vais prendre, si vous voulez, alors la 1ere minute d'éveil, c'est pas top, mais après je sais que suis nettement mieux qu'avant.

D'accord

Bon après, il y a la motivation, parce que je ne vous cache pas que les départs un dimanche soir, c'est compliqué quoi !

Oui, c'est sûr ! 1.23.19"

Bon là autant en semaine c'est facile, parce que là je vais arriver à Macon et je vais faire quoi ? De un, je vais casser la croûte, je vais p'tre allumer l'ordinateur un peu, regarder deux ou trois bricoles, et puis je vais dormir un peu.

Ok

A la maison, le week-end ou le dimanche, ben t'essaies de profiter un peu de la famille, je ne me vois pas dire à ma nana, "je me couche à midi, tu me réveilles à 22h00 quand je pars" !

Oui oui !

Ouais, tu parts plus décalqué le dimanche en général, voilà !

D'accord ! Alors justement, lorsque vous venez d'arriver chez vous, admettons le samedi matin à 8h00, je suppose que vous prenez votre petit déjeuner, mais après, allez-vous coucher, ou vous faites autre chose ?

Non, je profite de mon week-end ! Par exemple, je devais partir, enfin vous imaginez, je pars vendredi soir, pour arriver au petit matin chez moi, euh... En fait, quand mon gamin était petit, j'ai gardé cette habitude, "je veux au moins être un père de famille normal le week-end". Bon, c'est vrai que j'ai décidé d'en profiter, c'est vrai, je ne dors pas au top, après, on est tous différents, après j'essaie de faire comme si voilà, les courses, machin... mais je suis en famille quoi, ouais ouais !

D'accord !

Le temps où je suis à la maison, je suis à la maison, je ne suis pas en train de dormir !

D'accord, je vous pose cette question car la façon de faire des routiers m'intrigue justement, à cette période précisément, d'autant que j'ai remarqué la même chose chez mon père aussi, qui ne va pas directement au lit après d'être arrivé le samedi matin. Il ne fait qu'une petite sieste dès lors où tout est fini après mangé.

D'accord. Ben moi j'ai mes petites manies, voilà, s'il faut tondre la pelouse, s'il faut bricoler, ou faire les courses parce que ma femme se déplace difficilement, puis j'dors bon (si le temps

le permet). Le pire, c'est que j'essaie de me lever tôt le dimanche, parce que souvent je pars dans les deux heures du matin le lundi !

D'accord !

Alors ce que je fais c'est que je n'essaie de ne pas trop dormir dans la nuit de samedi à dimanche, de manière à être explosé le dimanche vers les 8h00 du soir. Comme ça je peux dormir de 8h00 à minuit dans le bon quoi !

D'accord, oui oui, je vois, ok ! 1.27.30"

On est tous de..., même ma femme, elle connaît très bien mon métier, elle sait très bien que voilà, il faut dormir aussi !

D'accord, et justement, votre femme ou vos enfants acceptent bien que vous ayez des horaires irréguliers ?

Ben ils n'y pensent pas, ça fait 25 ans... enfin les horaires d'aujourd'hui par rapport à il y a 20 ans en arrière, c'est le Club Med !

Oui, ok

Ouais, aujourd'hui c'est quand même, même si c'est chiant à gérer, mais on dort plus qu'avant, ça c'est clair ! Puis on peut se reposer !

Ok, alors justement, comment vous voyez l'avenir de votre métier ?

D'un point de vue condition de travail ?

Oui !

On est de plus en plus aseptisé quoi, ou on se sera de plus en plus assisté !

Comment ça ?

Ben je parle au niveau de la conduite

Ah oui, avec l'informatique embarquée et tout ça ?

Voilà voilà ouais, on peut dire que l'idée de liberté va s'effacer de plus en plus quoi ! Ouais, toujours plus de logistique, toujours plus de choses...

D'accord, et est-ce que vous avez des projets professionnels par rapport à votre situation actuelle, comme par exemple passer au dispatching, pour être exploitant, par exemple ?

Non !

Ou au contraire, vous voulez rester chauffeur routier ?

Non non, chauffeur !

D'accord !

Il y a des choses qui m'auraient intéressées, ouais, à un moment donné, dans la formation ça m'aurait peut-être plu, je suis trop, mais je ne les trouve pas feignant, mais... J'aurai du mal à former des gars, qui n'auraient pas la moelle !

D'accord !

Dans l'entreprise où j'étais avant, j'avais formé un peu des mecs, et euh, alors bon évidemment, tu ne sais pas qui tu vas former quoi ! Autant, j'ai pris plaisir à former des jeunes qui avaient la moelle quoi, hein ! Des gars qui étaient passionnés de camion, etc. et voilà ! Autant les autres, voilà quoi ! Donc je ne peux pas dire que je n'aurai pas voulu faire de la formation, parce que je n'aurai voulu former que des bons ! Mais je ne suis pas assez sociable.

Oui d'accord ! Alors, justement, qu'est-ce qui fait pour vous un bon chauffeur ?

Ben c'est quelqu'un de ponctuel, de respectueux, et aussi bosseur, voilà !

D'accord !

J'ai du mal avec les types qui sont toute la journée en train de pleurer, et ceci, et machin... Alors oui, tu n'es pas avec ta femme tous les soirs, mais si ça ne te plaît pas, va faire autre chose !

Oui, ok !

Vas faire chauffeur de bus, ou je ne sais pas, va travailler à l'usine, mais ne va pas faire chauffeur routier, et emmerder les autres !

Oui ok ! Alors maintenant, imaginez que je viens vous voir, avec l'idée de devenir moi-même chauffeur routier, quelles sont les traits de caractère, les capacités que tu me conseillerais d'avoir ?

Ben... attendre, fermer ta gueule, et ne pas poser de question !

D'accord

Voilà, euh, je dirai, première étape, tu vas aux urgences, et tu attends, sans râler !

D'accord, ah oui c'est pas bête, en effet !

Voilà, et sans râler parce que si tu râles on va te mettre dehors et il va falloir que tu reviennes. Donc voilà !

D'accord

Mais il faut un minimum de condition physique, savoir accepter les critiques, savoir se remettre en question, savoir-faire un peu d'autodérision aussi. Je pense que ça peut aider ! Pour tout le reste, au-delà de savoir conduire, au-delà de... Savoir que ceux qui vont te commander, sans parler de hiérarchie, je pense aux clients, aux forces de l'ordre.

Annexe 10 : Retranscription thématique

William

Âge/genre/enfants

52M/ 4 enfants de 23M, 19M, 18F, 15F

Statut familial

Marié

Expérience professionnelle

1989 en 19 t.

Lieu d'habitation/département

Dieppe (zone périurbaine)

Activité extra professionnelle

Moto, VTT

Diplôme

Permis S.P.L.

Statut professionnel

Salarié 150 M

Type de trajets

National

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Motivation du métier

Aujourd'hui, si je devais le refaire, j'arrêterai tout de suite, car j'en discute souvent avec des collègues, on est fatigué ! A notre âge, voilà, et puis j'ai été licencié à une période où j'ai fait une grande carrière dans ma société, 11 années, et ils ont fermé la boutique et ça, ça nous a cassé, il faut repartir de zéro. Dans ce métier là, malgré les années que j'ai, je suis payé au même prix qu'un jeune qui sort de l'école.

Quand j'ai commencé, j'étais hyper motivé pour faire ça, mais on vieilli, il y a un peu de lassitude. Là ça va, la société où je travaille, on n'est pas géolocalisé, car ça, ça me pèse ! Ouais, j'ai été chez Transalliance pendant un an, on était géolocalisé ça allait, j'ai fait de l'international, donc ça allait, mais j'ai fait une mauvaise expérience dans une boite, ils vous appellent, c'est eux qui gèrent les heures, on ne peut rien faire quoi ! Ils ne regardent pas si vous êtes fatigué ou pas, si lui (l'exploitant) voit qu'il vous reste deux heures à rouler, (vous devrez aller jusqu'au bout). [Donc application R.S.E. à la lettre (en temps max. de travail)] Quand c'est votre gars du bureau qui gère votre temps de travail ça ne va pas quoi ! Donc ça, c'était une mauvaise expérience, j'ai fait un an dans cette entreprise et je suis parti.

Transmission du métier

Armée/ANPE (S.P.L.)/connaissance

Difficultés du métier

250 h l'été, pratiquement pas de travail l'hiver (rémunéré selon la base contractuelle), j'ai demandé à travailler car niveau financier ce n'est pas évident… Ca ne fait qu'un an que je suis dans la boite, je ne pouvais pas dire grand-chose, mais cette année…

Avez-vous eu des accidents ?

J'ai eu quelques petits accrochages, mais pas d'accident grave, j'en ai vu

Il y a un truc difficile dans ce métier là, on est constamment seul, il faut vivre avec soi-même ! Et si on a des problèmes personnels, ça va prendre des proportions. Moi je sais que si ma femme a une nouvelle à m'annoncer, elle ne me le dit pas, sauf si vraiment elle ne peut

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

pas faire autrement. Mais sinon, je lui ai dit « tu attends le vendredi que je sois revenu parce que je n'ai pas envie d'avoir la mauvaise nouvelle à gérer tout seul » !

Nous, les chauffeurs routiers, on a souvent ce problème là, c'est quand on revient à la maison, elle a tout fait, c'est elle qui a élevé les gosses, et quand on veut reprendre notre place, c'est un peu le conflit ! Ouais c'est un peu tendu. Il y en a certains, ils divorcent après quand ils arrivent à la retraite, parce qu'ils n'ont plus l'habitude de vivre ensemble. Il faut y faire attention à ça !

Gestion des difficultés

J'anticipe, si je sais que je vais être en retard, il appelle le client, mais la citerne, c'est spécifique. Mais avec le bâcher, quand on avait des retards, c'était à nous de dire quand on allait y aller. C'était à moi de dire à quelle heure je serai là-bas, et eux ils prennent rendez-vous, en fonction de ce que je leur dis.

Et lorsque vous avez commencé, c'était comment par rapport à ça ?

Arf, ce n'était pas bien organisé, et on attendait notre tour, ça s'est amélioré aussi de ce côté-là !

D'accord, en gros, premier arrivé, premier vidé ?!

Ouais le premier qui arrivait était vidé. Donc on pouvait avoir 2 ou 3 h d'attente sur place, mais après il fallait faire la journée quand même !

Vous étiez rémunéré quand vous attendiez ?

C'était un fixe et prime kilométrique, ce qui est interdit maintenant !

Aujourd'hui, avec le flux-tendu ?

Dans l'ensemble ça se passe pas trop mal, il y a des clients que je n'aime pas faire, ce sont les bases de la grande distribution, là j'ai beaucoup de problèmes avec eux. On doit décharger le camion chez eux, on doit faire la manutention, ce n'est pas à nous de la faire,

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

puisque nous on a un texte de loi, on a roulé, on a plus de 3.5T, mais eux nous imposent de le faire.

Mais là, vous êtes en mode travail ?!

Oui, mais là, ils nous font monter sur des engins, alors qu'on n'a pas lieu de monter dessus, donc j'ai eu des soucis. Avec Transalliance, on avait réclamé une prime, puisque qu'à chaque fois, « si tu ne vides pas, je ne te vide pas, tu vas attendre » et pour pallier à ça, ils avaient mis un système de prime. On était en temps de travail, mais en plus on avait une prime. Là j'ai crevé en sortant de l'usine.

Comment vous avez géré la situation ?

Ben j'ai appelé, c'était interdit de réparer dans l'usine, donc il a fallu que je sorte, avec le pneu crevé, donc il est mort (en roulant à plat), et on n'avait pas le choix. J'ai appelé ma société, ils ont appelé Michelin, et de Michelin, je suis tombé sur une plate-forme qui m'ont rappelé, j'ai attendu 45 minutes avant que le réparateur intervienne. **Et après ça a été ?** Ah oui, ma journée était finie ! En même temps ce n'est pas de l'urgence ce qu'on transporte, c'est du bitume. Ils ont toujours un peu de stock.

Mobilité professionnelle

L'entreprise où vous êtes aujourd'hui, vous y êtes depuis votre précédent licenciement ? Non, j'ai essayé de faire une reconversion, ça n'a pas marché et depuis, je suis à ma troisième entreprise, en 4 ans !

L'autonomie professionnelle

Rapport avec N+1 et patron ?

Ca va, il y a parfois des coups de gueule aussi, mais ça va, ils sont sous tension eux aussi !

Les formateurs : contrôle alcool, se déplacent dans les usines, contrôlent consommation carburant, remise à niveau une fois par an, voir comment on conduit, et nous demander si on a des problèmes. Ils sont là pour contrôler que tout va bien. Ils sont là aussi pour nous dire,

conduite rationnelle, on est moins fatigué, on stresse moins, mais derrière il faut que ça pousse quand même parce qu'il y a du chiffre à faire !

D'un côté, roulez cool, mais de l'autre, soyez productifs, c'est un double langage ?

Ouais ouais, un double discours. Mais à mon âge c'est un peu plus difficile de me faire courir, quand on a un peu d'expérience. Quand on est jeune et qu'on s'en va, c'est l'aventure, j'ai adoré ça, j'ai fait ça pendant… jusqu'à mon licenciement. Disons que la société qui a fermé, j'y ai travaillé de 1998 à 2009, au moment de sa fermeture, aujourd'hui si elle était toujours ouverte, j'y serai toujours ! Nous on voit les jeunes arriver, on fait partie des anciens, à l'intérieur de la société, on connaît tout le boulot, on a tout fait, on fait toujours les mêmes clients, les sociétés font toujours le mêmes travail. Donc on aurait pu avoir le bon temps pour nous, c'était le bon temps qui arrivait ! Or, quand on arrive dans une nouvelle société, ils ne regardent pas l'âge qu'on a, bon là, ils m'ont donné un camion, d'entrée, parce que je me suis un peu battu, sinon j'aurai attendu comme des collègues plus jeunes que moi, et ils seraient passés de camion en camion (véhicules non attitrés). De toute façon je serai parti si je n'avais pas un camion d'office, je suis trop vieux pour monter et descendre mes affaires à chaque tournée. Mais dans l'ensemble, je ne regrette pas, après ce sont mes enfants, je ne les ai pas vu grandir, c'est mon regret ! Non, c'est un métier intéressant, mais je pense qu'il y a une revalorisation à faire au niveau du salaire, et puis ne pas laisser faire tout et n'importe quoi en France par les étrangers.

Contrôle social

Par rapport à votre consommation, vous êtes classés ?

Oui ! … Dans la boite où j'étais avant, je me suis battu, comme je faisais beaucoup d'Angleterre, il y a la météo, comme il y a du vent, il y a celui qui a du lourd, il y a celui qui a du léger. … Là en citerne, on charge tous à peut près pareil, même si il y en a des plus ou moins grosses… mais en bâcher il y a des grosses disparités, ça m'est arrivé de faire de l'Angleterre pour Marseille, avec une tonne dans la remorque ! Donc là, la consommation, ça descend en dessous des 20 L au lieu des 30 L/100 km. Mais eux, comme ils gèrent ça dans l'entreprise, tant qu'ils ne m'enlèvent pas la prime, c'est leur problème, non le mien.

Accélération du travail

Est-ce que le temps que vous estimez, et le temps que vous donne votre exploitant correspondent ?

Ca, ça dépend de l'entreprise, parce que le même boulot, parce que là, comme je te disais, il y a un an, c'était l'exploitant qui gérait tout, mais dans on entreprise actuelle, on est bien, c'est le bon timing ! Mais ça peut être plus short ! L'autre, c'était carrément si on s'arrêtait le midi, on nous mettait la pression, et qu'il voyait le camion arrêté, c'était le coup de téléphone ! Ils embauchent des jeunes, exprès, pour mettre la pression sur les chauffeurs, ce n'est pas très saint parce qu'au niveau de la sécurité ce n'est pas très bon, mais ça existe.

Rapport R.S.E.

Ca arrive de dépasser, parce que maintenant on est chronométré, avant c'était les disques, on pouvait tricher un peu, dépasser un peu, la gendarmerie maintenant ils mettent la carte (dans le tachygraphe), ils prennent ma carte, ils voient tout de suite une infraction. On vit avec la peur, il y a le stress de dépasser, parce que bon, si on ne s'y prend pas à temps, un imprévu et on dépasse quoi !

Là, vous êtes sur une aire de service autoroutière… (A 84 Aire du Mont St Michel)

Parce que là, je suis en bout d'heure et je n'ai plus d'heure pour aller dans un routier, normalement je devais aller à Avranches manger et là je ne peux pas. Pour ces temps de *timing,* qu'il faut toujours respecter, on s'y fait quand même, on a une petite horloge dans la tête, mais on a les moyens électroniques de savoir aussi où on en est, le tachygraphe qui sonne un quart d'heure (avant les 4h30), c'est étudié pour qu'on trouve un parking.

D'ailleurs, est-ce qu'aujourd'hui c'est toujours facile de trouver de la place sur les parkings d'aires de service autoroutières, là ça va il y a de la place… ?

Non, ce n'est pas toujours comme ça, ça dépend des régions, mais il y a tous les pays de l'Est qui posent des problèmes sur les parkings, dès qu'on fait de la région parisienne, il faut s'arrêter à 17h maximum, sinon on ne peut pas s'arrêter ! L'aire de Moravié par exemple, ou l'aire de Lys, il faut y être pour 17h, sinon, il n'y a plus de places !

D'accord, comment vous faites quand il n'y a plus de place ?

On marche beaucoup par téléphone, avec les collègues et les copains. J'ai des copains… Même si on nous enlève le droit avec des oreillettes, mais on le fait quand même ! On discute, on sait s'il y a un problème, on se le dit !

D'accord, d'ailleurs tout à l'heure je regardais les plaques, et j'ai compté entre 1/3 ou ¼ des camions qui ne sont pas français

Ouais, et là ce n'est pas beaucoup je trouve ! Non mais ce n'est pas beaucoup, d'habitude, alors peut-être pas sur cette aire là, mais ça dépend des régions, mais oui, c'est phénoménal ! Mais la R.S.E. en elle-même, c'est une avancée, on est obligé de faire nos nuits, 4h30 de volant c'est déjà pas mal. Mais c'est toujours pareil, des fois on a des coups de barre au bout d'une heure de route, il va falloir le gérer parce qu'on a un rendez-vous, on pourrait rouler 7 ou 8h d'affilé sans problème, mais là on est obligé de stopper. Ce qu'on fait beaucoup, c'est qu'on prend 15 minutes le matin, on prend un café, puis une demi-heure, le midi, puis on repart. Voilà c'est bon, ouais, ce n'est pas trop compliqué !

Ergonomie du travail (rapport au temps et à l'espace/rapport à la machine)

Ben au niveau physique, les camions sont mieux équipés, on n'est moins fatigué, c'est plus confortable que ça n'a été ! Bon maintenant j'ai des problèmes de dos, mais j'ai commencé en bâcher avec des remorques qu'il fallait démonter complètement ! En même temps j'avais 19 ans, je n'avais pas le même âge, mais bon… Mais non, au niveau difficultés physique du métier, ce n'est pas plus difficile qu'avant ! C'est plus facile qu'avant, ah ouais !

Régularité des heures : oui, j'essaie, [journée modèle] 5h/19h. Là je fais mes coupures de 11h le lundi, comme ça, je suis tranquille le reste de la semaine. Demain je repars à 5h00 et je vais pouvoir faire 15h00 d'amplitude.

Bonne tournée : clients plus faciles à faire parce qu'ils ont leurs propres tuyaux, là où les nôtres font plus de 30 kg à manipuler, on n'a pas lieu de les descendre car ils sont lourds, on a juste à brancher de notre côté, on n'a pas à nettoyer, il y a moins de boulot. Une bonne tournée c'est aussi quand on connaît le boulot à l'avance, ça c'est bien, je n'ai pas été

beaucoup habitué à ça, mais c'est une fois vide, on me dit « tu vas recharger là, tu vas faire ça », comme là, je sais ce que je vais faire jusqu'à mercredi, donc c'est bien. On connaît notre tournée en début d'après midi pour le lendemain. Ce qui est spécifique, c'est qu'on revient charger toujours au même endroit. **Aux mêmes heures aussi ?** Non, car elle est ouverte de 5h jusqu'à 21h.

Nous on revendique les clim de nuit, quand il fait des grosses chaleurs, dedans, on dort deux ou trois heures, c'est tout ! S'il faut faire sa journée de 15h quand on a dormis 2 ou 3 heures dans la nuit, bon… On parle de sécurité, et tout ce qu'ils veulent. Alors ça coute cher, ça va devenir obligatoire,

Sentiment de sécurité

On fait attention, c'est moins sûr qu'avant ! Au niveau des parkings, on essaie de ne pas se mettre n'importe où, c'est pour ça que le soir j'essaie d'être sur un parking de restaurant routier, ici, a priori il n'y a pas de souci, mais il faut connaître les coins.

Vous vous êtes déjà fait voler de la marchandise ?

En bâcher oui, j'avais la bâche découpée toutes les semaines, c'était régulier ! On m'a piqué du gasoil, je me suis fait vider le réservoir il y a deux ans, j'ai rien entendu. Il n'y a rien à faire, on appelle et voilà, j'ai dû refaire le plein et voilà quoi ! Et les employeurs ont abandonné les plaintes, car ça nous fait perdre une matinée, et c'est nous qui devons porter plainte, donc on va à la gendarmerie, on va perdre 2 ou 3 heures, pour rien, puisqu'on ne retrouvera jamais les gars !

Vous avez une idée de qui ça pourrait venir ?

Oui, un jour j'entendais un camion qui tournait devant moi, et c'est sûrement pour masquer celui qui pompe (le réservoir), donc ce n'est pas celui là (celui à gauche), mais celui là derrière (à gauche de celui qui est à gauche), avec un long tuyau qu'il va mettre dans mon réservoir, et je ne vais pas l'entendre ! La pompe électrique, je ne l'entendrai pas de ma cabine. Et ça peut être n'importe qui, ce sont des chauffeurs routiers, ce sont des camions. On accuse toujours les pays de l'Est, mais bon, il y a eux, certainement, mais pas qu'eux !

J'ai entendu dire que les patrons Roumains donnaient sur les 2500 € de frais de carburant par exemple que 2000 €, et pour le reste « tu te débrouilles »…

Ouais j'ai entendu ça aussi ! Nous, on s'est fait piqué les cartes de gasoil dans le dépôt, ils ont fait tous les camions Renault parce qu'ils avaient une technique pour les ouvrir et ils ont piqué les cartes de gasoil, sans les codes, ils arrivent à faire le plein ! Mais en France, lorsqu'on a ouvert les frontières, on ne s'est pas assez méfié, on a tout laissé faire, et on s'est aperçu… Tandis que quand j'étais en Angleterre, eux ont vite tout cadenassé et tout, parce que… Nous, avant, on avait le droit de dormir dans les zones industrielles, le jour où les pays de l'Est sont arrivés, c'était fini, parce qu'ils squattaient 15 jours à la même place ! Il y avait des petites bornes où on pouvait tirer de l'argent, ils sont arrivés avec les *Yescards,* donc ils ont viré toutes les bornes en huit jours de temps ! Les Anglais réagissent rapidement, il y a dû avoir un trafic. En France, le temps qu'ils prennent une décision… Donc là ça commence, on commence à voir qu'ils sont contrôlés par la gendarmerie et tout ça, donc ça change un peu.

Est-ce qu'aujourd'hui vous vous faites plus contrôler par les autorités (gendarmerie, police, Dreal…)

Non, même moins. Mais ils connaissent les sociétés, quand on est dans les grosses boites, ils savent qu'il y a un suivi et tout ça. Nous on n'est pas très aimé en citerne parce qu'on est plaqué à 70 km/h, donc quand les autres chauffeurs nous voient, ils n'aiment pas trop, ça on le sait, mais ça ne va pas m'empêcher de manger à côté d'un mec qui fait autre chose. Ceux qui bombardent le plus, ce sont les containers, ils ont tendance à aller très vite, mais sinon ça va, on est tous logés à la même enseigne,

Fatigue physique

Ce matin j'ai eu un coup de barre de 5h00 du matin jusqu'à 9h. Ca, c'est à nous de se connaître. Quand on se connaît bien, il n'y a pas de souci, quand j'ai fait des conduites de nuit, je faisais de la livraison express à l'époque. Mais la fatigue physique, on la sent venir, les yeux ne veulent pas rester ouverts. Il n'y a pas moyen donc il faut lutter.

Astuces pour lutter contre la fatigue ?

Ouais je grignote, il faut toujours avoir un truc sucré, la musique, là le téléphone, il m'a aidé ce matin avec un copain, il m'a appelé au bon moment donc je suis resté discuter avec lui pendant un bon moment, et ça m'a maintenu éveillé.

On est toujours assis, et puis le cerveau est secoué dans tous les sens, ce qui est vachement fatigant, je rentre, le vendredi, je suis rincé, je suis mort ! On est assis tout le temps, il faut faire attention à son poids parce qu'il y a des gars qui ne sont pas tout le temps en forme, mais ils le cherchent aussi, parce que dans les restaurants routiers, tu te sers comme tu veux, et après ils se retrouvent avec une surcharge pondérale conséquente.

Il y a aussi beaucoup de chauffeurs qui marchent aux antidépresseurs, parce que la solitude d'être seul, donc quand on peut se retrouver… Et puis bon, on avait un métier de fêtards aussi ! On aimait bien se retrouver, boire un coup, se coucher à pas d'heure, et partir… (bourré) bon ça, il ne faut pas le faire tout le temps parce que…

Dévalorisation du travail

Ben disons que ce n'est pas facile pour eux de coordonner tout ça. J'ai été syndiqué et délégué, donc je connais un peu leur difficultés, mais au niveau des négociations, ils ne sont pas en position de force, ça se voit bien ! Car les entreprises disent que la main d'œuvre est beaucoup moins chère à l'étranger, et que si ils nous augmentent, avec les charges qu'il y a en France, elles vont se casser la gueule, quand on voit un chauffeur étranger qui gagne 300 ou 400 €/mois, et qui part 3 mois de chez lui, même si ça s'améliore pour eux, un petit peu, de leur côté oui, mais du notre, on stagne. Avant j'étais délégué du personnel, et on était prévenu qu'au niveau de la France, qu'il fallait qu'on descende de 20 à 25 % notre pouvoir d'achat pour être concurrentiel face aux pays de l'Est, et qu'ils augmentent pour qu'on soit au même niveau ! Ca va se faire sur 25 ans quoi ! On va sacrifier deux générations !

Ce qu'on aimerait c'est d'être payé plus cher, je suis à 9,86 €/h, pour un coeff. 150, donc on est très prêt du smic, et on a des responsabilités, si je tue quelqu'un sur la route, si je suis en tort je peux vendre ma maison, que quelqu'un qui fait sa journée en entreprise, il n'aura jamais ce genre de souci ! Et ça, ce n'est pas assez souvent payé ! Et les employeurs ont tous le même discours, ils ne peuvent pas se permettre de nous payer plus sinon il va se faire gonfler, donc, il ne donnera pas plus que ce que les autres donnent. Là, j'ai encore la

chance d'avoir un contrat à 186h/mois, jusqu'à maintenant, j'avais un contrat jusqu'à 220h/mois, c'est-à-dire que quand je ne travaillais pas, j'étais payer sur 220h. Donc je suis descendu dans des contrats, de 220, 200, 186 h/mois, et là ils commencent à faire des contrats à 152h/mois ! C'est-à-dire que dès qu'on arrête de bosser, on n'a plus rien quoi !

Pénibilité morale

Fatigué, qu'entendez-vous par là ?

Ben on n'a pas vraiment de considération, de repartir à zéro à chaque fois. Autant, ils veulent bien embaucher des gars expérimentés, ils en veulent bien tout de suite, j'envoie des CV, aussitôt, ils veulent me prendre, mais ils ne me paieront pas 10 cts de plus qu'un débutant !

D'accord, vous avez une citerne à l'arrière, est-ce que vous avez une prime pour ça ?

Non, non, mais on a deux primes annuelles, de bon conducteur, de consommation, enfin c'est une prime qui est scindée en deux ! Si je ne fais pas de casse, sur la consommation… Mais pas le fait d'être reconnu comme chauffeur professionnel, parce que c'est ce qu'on se dit souvent, on est chauffeur professionnel devant les tribunaux, quand on fait des conneries, mais on n'est pas reconnu chauffeur professionnel ailleurs quoi ! On n'a pas la sensation d'être reconnu. Les petites galères quotidiennes : au resto, ça sert à ça ! Ouais ouais le resto c'est pour les anecdotes, et changer d'air et puis voilà ! Heureusement qu'on a ça car c'est le moment de détente !

Avec les collègues aussi ?

Ouais ça va être les crevaisons, les galères sur la route.

Le *dumping* social

Ca ne revient pas parce qu'il y a eu la grève des routiers en début d'année pour rehausser nos salaires, revaloriser nos frais de route, on n'a rien eu, le salaire de base a dû augmenter de 1 ou 2 cts, l'année dernière où il y a deux ans.

Est-ce que ça, ça vous inquiète ?

Ouais, nos salaires n'ont pas augmenté depuis trois ans, on est dans le *dumping* social, on est complètement en pâtir de ce truc là, parce que nous, si on n'est pas augmenté, c'est que la main d'œuvres est moins chère ailleurs ! Toutes les grosses sociétés de transport vont chercher de la main d'œuvre en Bulgarie, en Roumanie, et en Pologne, ça a commencé par la Pologne. Et moi, si j'ai arrêté l'international, c'est à cause de ça, parce qu'en bâcher on n'en trouve plus du boulot à faire ! Non, moi dans ma région, on faisait de l'Angleterre, Belgique, Hollande, mais c'est fini, j'habite en Normandie, il n'y a plus que les étrangers de l'Est qui font ça !

Définition du chauffeur routier ?

Chauffeur professionnel ?

Notre boulot, c'est de livrer en temps et en heure, c'est d'avoir un contact avec les clients, et de faire son travail, et être autonome. Ce n'est pas l'exploitant qui va gérer nos temps, ça c'est notre boulot, on sait si on va arriver à l'heure, et on se donne les moyens d'y arriver, c'est ça !

Ce que les gens ne voient pas, c'est qu'il y a plusieurs métiers dans ce métier là ! Le régional ne va pas conduire de la même manière que le national, nous on le repère tout de suite, il speed, plus tôt il fini sa journée, plus tôt il est chez lui quoi ! Alors que moi, si je dois courir plus vite, ça va être le vendredi, c'est tout ! Donc un bon chauffeur routier, je ne sais pas comment le définir. Sur la route, c'est le gars qui est prudent et qui ne va pas prendre des risques. C'est vrai qu'on a une réputation de grande gueule ou de fort en gueule et tout ça, mais ça s'est perdu aussi ça ! Il y a de plus en plus de femmes qui deviennent chauffeurs aussi !

Les changements

J'ai commencé petit, par des petits tours, en B.T.P…

Mais j'imagine que ce n'était pas évident ?!

Ouais si, avec les anciens, ils nous aidaient !

Petites astuces qu'ils vous apprenaient ?

J'ai appris le bâcher avec les autres chauffeurs mais pas qu'eux, ce sont les gens qui nous chargeait qui nous apprenaient à sangler et à faire tout ça ! C'était les caristes qui nous apprenaient, comme nous on apprenait à un jeune cariste à charger une semi, quand il ne savait pas ! Les anciens, surtout sur la route, ils nous disaient par où passer ! Les routes à prendre, les routes à éviter. Oui, mais les jeunes sont plus autonomes parce qu'ils ont les GPS et tout ça. C'est vrai que les jeunes, on ne les voit plus beaucoup dans les restaurants routiers, ils sont beaucoup… Moi je n'ai pas de télé, je n'ai rien du tout, ils ont le matériel informatique, ils ont ordinateurs, télé et tout, ils descendent moins du camion que nous ! Ouais, il y a moins de mixités entre les générations. Moi, quand j'ai commencé, on mangeait tous les jours au resto routier, midi et soir, on y arrivait mieux parce qu'on pouvait se le permettre, mais quand on voit des jeunes, ben c'est rare ! Dans les routiers, ce sont souvent des gens qui ont mon âge ou une quarantaine d'années. Les jeunes de 20 ans, on ne les voit pas beaucoup, c'est vrai…

D'accord, mais aujourd'hui, est-ce que vous allez autant dans les routiers qu'à vos débuts ?

Non, les routiers, on économise, on est payé, qu'on y aille manger ou pas, on est payé ! Ils les rentrent dans les frais de route. Quand je vais dans un routier, j'en ai pour 15 €, et je suis remboursé de 13 €. Donc 15 € tous les jours, à la fin de la semaine ça fait 60 €, à la fin du mois, ça fait 240 €, donc voilà pourquoi ! Il y en a qui ne mangent pas du tout dans un routier.

Avant, quand on avait à faire à un connard, qui nous mettait des réserves, ou qui ne voulait pas nous vider, on se débrouillait tout seul, et c'était à nous de le gérer, et c'est vrai que maintenant c'est un coup de fil, c'est directement au supérieur de celui qui nous casse les pieds, et ça va se gérer comme ça. Et généralement, ça se règle comme ça. Par contre dans certaines entreprises, où tu appelles ton exploitant pour ça, et qu'il ne gère pas, tu attends, des fois il faut du répondant. Avant, j'avais un patron, quand on avait un problème, il fallait l'appeler lui, et non l'exploitant, et il appelait le client direct, et c'était dans le quart d'heure,

c'était réglé… Et je réglais les problèmes comme ça, parce que le coup de poing, avec la clientèle, ce n'est jamais bien vu.

Avant, ce n'est pas sur rendez-vous, donc quand il y avait trois camions devant, on savait qu'on pouvait dormir une heure, mais sinon on attendait son tour, donc maintenant c'est sur rendez-vous, donc on stresse dès qu'on a un peu de retard, donc pour ne pas garder son stress, il vaut mieux appeler son exploitant et pour le mettre au courant, après c'est chacun son ressenti, chacun son truc, il y en a qui restent calme en toute circonstance, et puis d'autres qui ont tendance à stresser…

Les changements ou améliorations proposés :

Qu'est-ce qu'il en est de la solidarité entre les chauffeurs ?

Le collègue, s'il est au bord de l'autoroute, il n'est pas question de s'arrêter, souvent on ne peut pas s'aider, ce n'était pas comme dans le temps. Je n'ai pas connu ça, mais mon oncle m'a parlé de ça !

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 11 : Résumés d'entretien (échantillon)

Fabrice

Fabrice est chauffeur routier salarié de 52 ans, depuis 1982**, suite à son père, qui lui a transmis l'envie de conduire des camions.** Il habite à Lyon, est marié, père de deux enfants (une fille de 21 ans, et un garçon de 18 ans), qui sont pour lui une source d'espoir en l'avenir. Il espère d'ailleurs beaucoup de sa fille qu'elle réussisse son concours d'entrée en école d'infirmière. Il travaille actuellement dans une entreprise qui sort d'un redressement judiciaire, où il est arrivé il y a cinq ans maintenant. Elle est spécialisée dans le transport industriel (de verre). Elle a ouvert à la même époque que le tunnel du Fréjus en 1980, dans les Alpes. Il conduit majoritairement ce qu'on appelle une "savoyarde", entre la France et l'Italie. Comme la plupart des chauffeurs, **Fabrice tient de bons rapports avec sa hiérarchie, mais il regrette une gestion du temps beaucoup plus courte que ce qu'il a connu à ses débuts.** Cela a **un impact dans le rythme de vie,** dans le choix de ses repas, souvent dans la cabine, plutôt qu'en relais-restaurant. Parallèlement à cette productivité croissante, les liens de solidarité se sont scindés entre les chauffeurs, pour lesquels, les aides entre confrères sont moins importantes aujourd'hui qu'il n'y a vingt ou trente ans. Mais qu'en plus, la R.S.E. est mal adaptée au besoin du repos réel du chauffeur. **Cette réglementation est même stressante pour lui car elle l'oblige à calculer son temps pour le maîtriser (conduite, repos, amplitudes), là où avant il effectuait des tournées de 13 ou 15h dans une journée de travail.** Pour lui, l**a R.S.E. ne répond pas totalement aux besoins de sommeil des chauffeurs, dans la mesure où il se sent dessaisi de l'organisation de son trajet (particulièrement son heure de départ),** effectuée par le donneur d'ordre. Là où il pouvait partir à 22h00 pour livrer à 7h00 le lendemain matin, et **faire des sessions de pauses entre-temps, aujourd'hui, il part à 2h00, avec le risque d'une fatigue et une somnolence** plus élevées... (Fatigue = + de stress)

Mais cette évolution n'est pas qu'organisationnelle ou réglementaire, **elle est aussi technique** (routes meilleures, cabines plus ergonomique, communications facilitées...). Et c'est en ce sens que Fabrice note quand même quelques progrès. **Là où c'était beaucoup le « système D », aujourd'hui, les procédures sont davantage systématisées** (transpalettes électriques par ex., bâches plus faciles à enlever...), et donc moins épuisantes qu'avant. Cependant, **la « peur du flic » semble beaucoup le hanter,** voire le stresser. Selon lui,

l'objectif des contrôles de police sont plus fait pour amasser de l'argent que pour la sécurité elle-même. Ce sentiment est d'autant plus exacerbé par celui de l'injustice, au regard des vols de marchandises ou de carburant jamais élucidés. Mais si l'angoisse principale repose sur une gestion des heures qui ne sont pas toujours en adéquation avec le sommeil réel, Fabrice perçoit bien **la transformation du T.R.M. passant d'une activité artisanale en une activité industrielle, où le chauffeur est de plus en plus isolé du reste du monde.** En effet, les restaurants routiers disparaissent. Il se retrouve **entassé avec ses confrères dans des parkings autoroutiers vides de tout équipement** – mis à part toilettes ou distributeurs café – dont les prix n'ont cessé d'augmenter, là où le salaire, lui, n'a pas suivi cette croissance... En effet, **les entreprises cherchent de plus en plus à segmenter les trajets de sorte à diminuer les frais de nuitée et repas pour les chauffeurs,** de sorte qu'ils rentrent davantage chez eux. A cela, **s'ajoute une sous représentativité syndicale, selon un "dialogue de sourd".** Ainsi, les chauffeurs longue zone n'ont pas le temps de s'occuper de questions syndicales, là où c'est davantage le cas pour les délégués syndicaux, plus en zone courte. Du coup, **ces derniers ne semblent pas saisir, pour Fabrice, les différents rythmes de travail, qui peuvent impliquer d'être toujours au volant un vendredi soir,** et de voir une partie des infrastructures routières fermées, ou le risque de se retrouver coincé à 20 minutes du dépôt en raison du temps de travail dépassé...

Michel

Michel a 61 ans, à une semaine de la retraite au moment de l'entretien. Il habite près de Cherbourg, il est marié et est père de trois enfants, dont l'ainé est né en 1980, sa fille en 1984, et son petit frère en 1988. Il a commencé à rouler à partir de 1975, à partir d'un 7.5 T. pendant plus d'un an. Il a débuté sur une formation en cuisinier mais qui n'a pas fonctionné, puis il a effectué des petits boulots, avant de devenir pêcheur sur des navires qui partaient pour Terre Neuve, pour des durées de 3 mois. Et puis, c'est par son cousin qui était chauffeur routier, qui l'a fait rentrer dans le métier. Ses débuts étaient routiniers, il faisait de la messagerie aux environs de Rennes, pendant plus d'un an, puis il a fait une nouvelle campagne de pêche à Terre Neuve, avant de revenir postuler dans l'entreprise de transport qu'il a quitté avant sa campagne. A son retour, il a fait des navettes entre en Rennes et Rungis, jusqu'au jour où il postula pour un transporteur anglais qui avait une base à Cherbourg. Il fut le premier chauffeur français à travailler pour lui, où il est resté de 1977 à 1990, avant que son entreprise

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

ne subisse un dépôt de bilan. Aujourd'hui, il travaille pour une entreprise où il y est depuis 23 ans ! Il fait depuis beaucoup d'Angleterre. Pour lui, un bon chauffeur doit être débrouillard, autonome et ponctuel, pour que la marchandise arrive à la fois à l'heure, en bon état. Pour lui, les heures ne lui faisaient pas peur.

Michel a de bons rapports avec son entreprise, visiblement en bonne santé économique, et il ne se sent pas tellement étouffé par les systèmes informatiques embarqués, dans la mesure où il a une autonomie relative à son travail. Les bonnes relations sont toutefois éphémères, dans la mesure où il ne faut pas de problème avec un client. Si Michel dénote que le métier est moins fatigant aujourd'hui, il est en revanche plus stressant, dans la mesure où les temporalités de travail sont plus courtes. Un stress qu'il explique aussi par la durée limitée de travail avec laquelle, il y a le risque de prendre une amende. C'est qu'avec une temporalité de productivité courte, s'ajoute celui d'un contrôle rigoureux de l'activité qui augmente les exigences de réussite, et réduit la tolérance à l'échec. Réalité dans les faits ou mythe, l'angoisse de l'amende n'est jamais loin, d'autant plus amplifiée par la précision du numérique. C'est un risque dont il en a pris la mesure car il y a 10 ans, Michel avait truandé ses disques au Royaume-Unis, qui l'a emmené au tribunal et un séjour en prison. Il a été libéré sous caution, moyennant 10 000 Frs. de l'époque, payés par son patron. Mais précise-t-il plus loin, une organisation de type *synchronisée* n'a pas que du mauvais, il y a moins d'attente, moins de marchandises manquante, le travail est plus intelligent et mieux préparé... Son rythme de travail est réglé par celui des ferries, qu'il utilise pour traverser la Manche. Bien qu'il voit un avenir sombre pour les jeunes routiers, Michel ne regrette pas sa carrière, d'autant qu'il a pu participer aux 24H du Mans à l'époque de son patron anglais...

Annexe 12 : Avertissement de contrôle d'amplitude (entreprise, directeur administratif et routier effacés)

LETTRE REMISE EN MAINS PROPRES

Objet : **Infraction(s) à la réglementation sociale**

Monsieur,

L'analyse de vos disques pour le mois de **NOVEMBRE 2012** laisse apparaître une nouvelle infraction pour « Amplitude excessive ». **(Relevé d'infractions(s) – joint en annexe)**

-1 (15h54 d'amplitude journalière)

Celle-ci est constituée par une amplitude excessive qui se traduit par une mauvaise gestion de vos heures. L'amplitude qui se caractérise par la période entre deux repos journaliers est mentionnée sur le Mémento et évoquée en formation obligatoire comme la FCO.

Nous vous rappelons que la **nouvelle législation du 11/04/2007 impose**, à tout chauffeur routier, une amplitude journalière de 15 heures maximum si vous prenez un repos réduit de 9 heures ou de 13 heures pour un repos de 11 heures.

Nous ne pouvons tolérer de tels manquements d'autant que vos instructions étaient largement compatibles avec le respect de la réglementation sociale.

Outre l'aspect sécuritaire qui est une priorité gouvernementale, nous vous précisons que ces infractions sont sévèrement réprimées par les Tribunaux de Police.

Nous vous demandons de bien vouloir tenir compte de nos observations et de respecter scrupuleusement la réglementation des transports.

Veuillez Agréer Monsieur, nos sincères salutations.

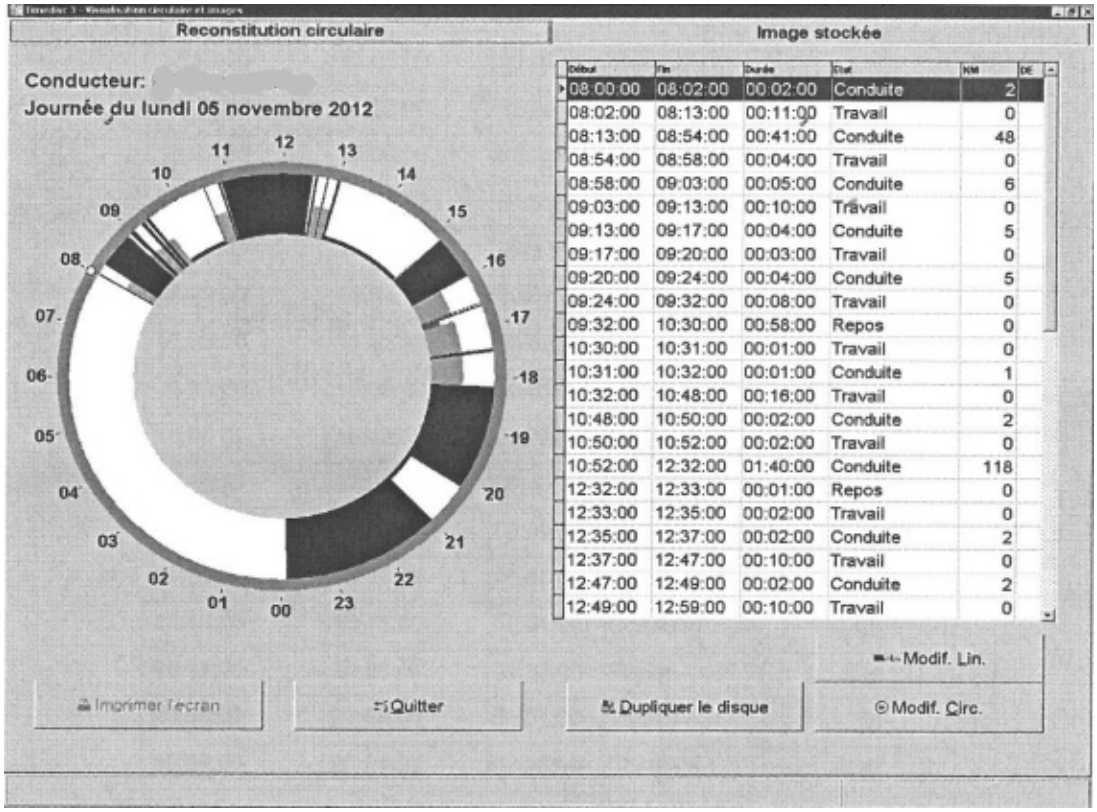
Le Directeur Administratif et Financier

Je soussigné ……., reconnais avoir reçu, le ……., le présent courrier.

Signature du salarié

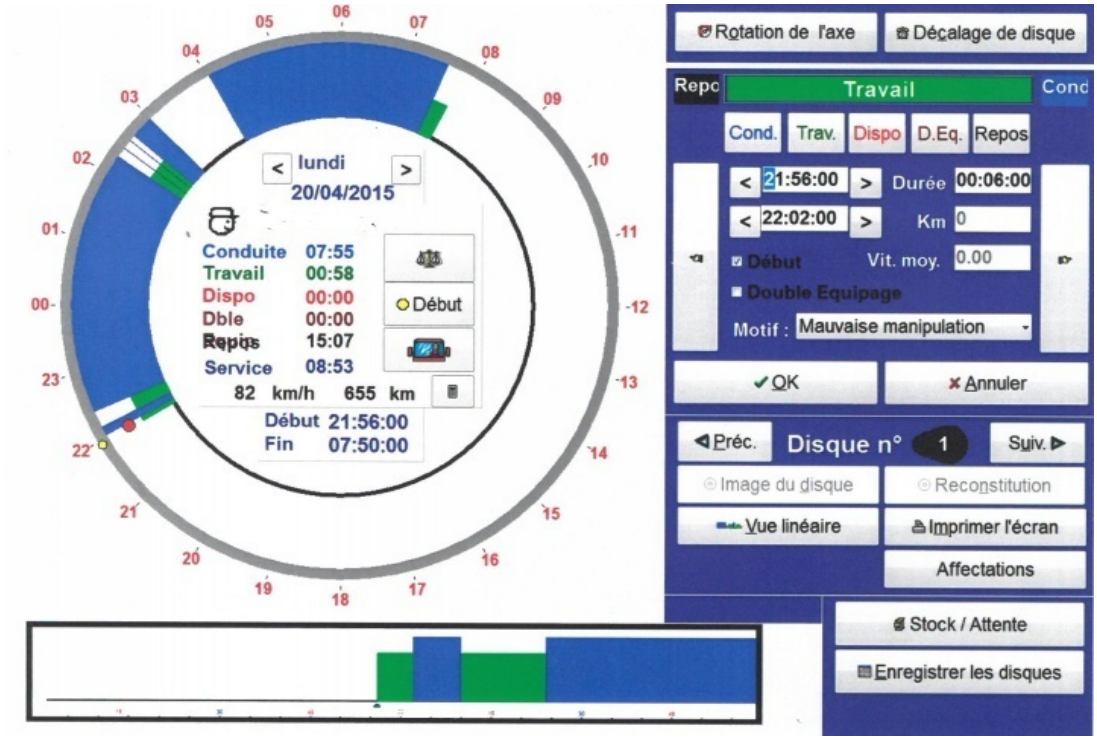
Nos Agences

Annexe 13 : Ecran de contrôle numérique du disque



Début	Fin	Durée	Etat	KM	DE
08:00:00	08:02:00	00:02:00	Conduite	2	
08:02:00	08:13:00	00:11:00	Travail	0	
08:13:00	08:54:00	00:41:00	Conduite	48	
08:54:00	08:58:00	00:04:00	Travail	0	
08:58:00	09:03:00	00:05:00	Conduite	6	
09:03:00	09:13:00	00:10:00	Travail	0	
09:13:00	09:17:00	00:04:00	Conduite	5	
09:17:00	09:20:00	00:03:00	Travail	0	
09:20:00	09:24:00	00:04:00	Conduite	5	
09:24:00	09:32:00	00:08:00	Travail	0	
09:32:00	10:30:00	00:58:00	Repos	0	
10:30:00	10:31:00	00:01:00	Travail	0	
10:31:00	10:32:00	00:01:00	Conduite	1	
10:32:00	10:48:00	00:16:00	Travail	0	
10:48:00	10:50:00	00:02:00	Conduite	2	
10:50:00	10:52:00	00:02:00	Travail	0	
10:52:00	12:32:00	01:40:00	Conduite	118	
12:32:00	12:33:00	00:01:00	Repos	0	
12:33:00	12:35:00	00:02:00	Travail	0	
12:35:00	12:37:00	00:02:00	Conduite	2	
12:37:00	12:47:00	00:10:00	Travail	0	
12:47:00	12:49:00	00:02:00	Conduite	2	
12:49:00	12:59:00	00:10:00	Travail	0	

Annexe 14 : Ecran de contrôle numérique du disque (autre présentation)



Annexe 15 : Relevé mensuel de travail d'un routier (conduite, temps de service, etc., entreprise et conducteur effacés)

Société :
Conducteur :

Relevé d'activité journalier — Du 01/04/2017 au 30/04/20

	Conduite	Travail	Dispo	Disp DE	Service	Dont H. de nuit	Dont Voiture	Abs rem	Absence
sam. 01/04/2017	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	Repos
dim. 02/04/2017	6h07	0h21	0h00	0h00	6h28	2h13	0h00	0h00	
Semaine 13	6h07	0h21	0h00	0h00	6h28	2h13	0h00	0h00	
lun. 03/04/2017	6h55	2h07	0h00	0h00	9h02	5h47	0h00	0h00	
mar. 04/04/2017	9h01	1h19	0h00	0h00	10h20	5h55	0h00	0h00	
mer. 05/04/2017	5h17	0h30	0h00	0h00	5h47	5h25	0h00	0h00	
jeu. 06/04/2017	9h46	0h45	0h00	0h00	10h31	8h13	0h00	0h00	
ven. 07/04/2017	5h49	0h56	0h00	0h00	6h45	4h25	0h00	0h00	Repos
sam. 08/04/2017	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	Repos
dim. 09/04/2017	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	Repos
Semaine 14	36h48	5h37	0h00	0h00	42h25	29h45	0h00	0h00	
lun. 10/04/2017	3h26	0h09	0h00	0h00	3h35	3h00	0h00	0h00	
mar. 11/04/2017	9h17	0h27	0h00	0h00	9h44	8h14	0h00	0h00	
mer. 12/04/2017	6h03	1h52	0h00	0h00	7h55	4h11	0h00	0h00	
jeu. 13/04/2017	9h23	0h16	0h00	0h00	9h39	0h00	0h00	0h00	
ven. 14/04/2017	8h34	5h08	0h00	0h00	13h42	2h00	0h00	0h00	
sam. 15/04/2017	8h15	0h33	0h00	0h00	8h48	0h00	0h00	0h00	
dim. 16/04/2017	3h21	1h03	0h00	0h00	4h24	3h14	0h00	0h00	
Semaine 15	48h19	9h28	0h00	0h00	57h47	20h39	0h00	0h00	
lun. 17/04/2017	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	8h35	Jours fériés
mar. 18/04/2017	4h04	0h10	0h00	0h00	4h14	2h46	0h00	0h00	
mer. 19/04/2017	7h29	0h36	0h00	0h00	8h05	5h43	0h00	0h00	
jeu. 20/04/2017	7h49	5h17	0h00	0h00	13h06	7h28	0h00	0h00	
ven. 21/04/2017	9h49	0h32	0h00	0h00	10h21	7h27	0h00	0h00	
sam. 22/04/2017	4h36	0h56	0h00	0h00	5h32	5h12	0h00	0h00	
dim. 23/04/2017	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	Repos
Semaine 16	33h47	7h31	0h00	0h00	41h18	28h36	0h00	8h35	
lun. 24/04/2017	3h57	0h21	0h00	0h00	4h18	3h00	0h00	0h00	
mar. 25/04/2017	7h26	1h03	0h00	0h00	8h29	5h53	0h00	0h00	
mer. 26/04/2017	5h27	1h10	0h03	1h50	8h30	7h10	0h00	0h00	
jeu. 27/04/2017	7h35	2h44	0h00	0h00	10h19	5h58	0h00	0h00	
ven. 28/04/2017	9h19	2h36	0h00	0h00	11h55	7h43	0h00	0h00	
sam. 29/04/2017	8h20	1h25	0h00	0h00	9h45	3h06	0h00	0h00	
dim. 30/04/2017	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	0h00	Repos
Semaine 17	42h04	9h19	0h03	1h50	53h16	32h50	0h00	0h00	
Avril 2017	167h05	32h16	0h03	1h50	201h14	114h03	0h00	8h35	

	Jours	Heures
Solde antérieur	0	0h00
RC de nuit acquis *	0	5h42
RC de nuit pris	0	0h00
Nouveau solde **	2	3h50

RC	Solde ant.	Acquis	Pris	Nv sol
	14,00 j	0,00 j	0,00 j	14,

Base RC	Avril
	201h14

* : Pourcentage de calcul 5% au delà du seuil de 50H. de nuit

** : Seules les journées entières de RC de nuit peuvent être prises

Temps de service global réalisé	209h49
Temps de service global à réaliser	171h40
Heures supplémentaires du mois	38h08
Report	-3h46
Heures supplémentaires payées	14h00
Nouveau solde	20h21

Annexe 16 : système du « suivi Dynafleet » de consommation et de performance de conduite (recto-verso, nom du routier effacé)

SUIVI DYNAFLEET

Vous trouverez ci-dessous les détails de votre conduite sur les véhicules **Volvo** (Euro 5) équipés pour les mois de **Sept- oct- nov- dec 2015**

		Distance	Conso/ 100 km	Vitesse	Frein /100 km	Arrêt/100 km	Ralenti- durée	Temps ralenti	Conso ralenti	Roue libre	Surcharge moteur	manuel	Puissance	Note	Class/355
Sept	[illegible]	11649	31,03	80,47	34	4	5,20%	07:54	13,63	14,90%	11,50%	0,00%	0,00%	62	115
oct	[illegible]	15 146,82	30,84	79,49	36	5	5,40%	10h46	19,83	13,90%	11,60%	0,00%	0,10%	61	130
Nov	[illegible]	10 635,61	31,13	79,86	37	4	5,60%	7h50	14,11	12,70%	10,60%	0,00%	0,00%	60	135
Déc.	[illegible]	13 176,08	31,35	79,25	35	4	5,30%	9h20	20,99	12,80%	11,20%	0,00%	0,00%	60	137

Maintenir le travail sur la roue libre.

	Sept	Oct.	Nov.	Déc.
	1 512 000	1 365 000	1 407 000	1 492 000
Taux de roue libre	15	14.5	14.7	14.3
Charge moteur	10.10	10	10.2	10.4
Consommation	30.90	30.95	31.49	31.66

Volvo460				
	Sept	Oct.	Nov.	Déc.
	14.6	14.4	14.3	14
	9.8	9.7	10	10.1
	29.72	29.89	30.64	30.58

Volvo500				
	Sept	Oct.	Nov.	Déc.
	15.4	14.8	15.1	14.6
	10.2	10.1	10.1	10.3
	31.26	31.24	31.57	31.86

L'année se termine en demi-teinte, il est largement possible d'améliorer ces chiffres. La note de conduite devrait être supérieure à 60 pour tous. Cela sera l'objectif de 2016...

Nous vous souhaitons pour cette nouvelle année tout le bonheur possible, pour vous et vos proches.

MEILLEURS VŒUX – BLOAVEZ MAD

Pour bien comprendre vos résultats :

Compteur freinage

C'est le nombre de coup de frein aux 100 km

Compteur d'arrêt

Nombre d'arrêt supérieur à 2 secondes aux 100 km

On estime une conduite correcte (bonne anticipation, bonne utilisation du ralentisseur) lorsque le nombre de coup de frein ne dépasse pas le nombre d'arrêt multiplié par 5. Chiffre à moduler en fonction de certains parcours.

Exemple avec 8 arrêts il serait bien de ne pas dépasser 40 coups de frein

Ralenti-durée

C'est le pourcentage de temps ou le véhicule est à l'arrêt moteur tournant

En régional le pourcentage ne devrait pas dépasser 13%et en zone longue 4%

Ces chiffres sont à moduler suivant certaines particularités mais un taux largement supérieur est difficilement admissible

Roue libre

C'est le % du temps ou le véhicule est en **mouvement sans l'accélérateur**. Le taux a une influence directe sur la consommation. **Ce taux ne devrait pas être inferieur à 15%.** Il montre le travail d'anticipation du conducteur.

Surcharge moteur

C'est le % de temps ou la pédale d'accélérateur est enfoncée plus des ¾

Le taux de roue libre et la surcharge moteur sont à prendre en parallèle

La conduite est correcte lorsque le taux de roue libre est supérieur d'un minimum de 7 % à la surcharge moteur.

Note et classement

La note prend en compte tous les critères de conduite et applique un coefficient. A l'heure actuelle la note maximale possible est 69. Le classement, à titre indicatif, permet de situer globalement votre conduite par rapport aux autres utilisateurs.

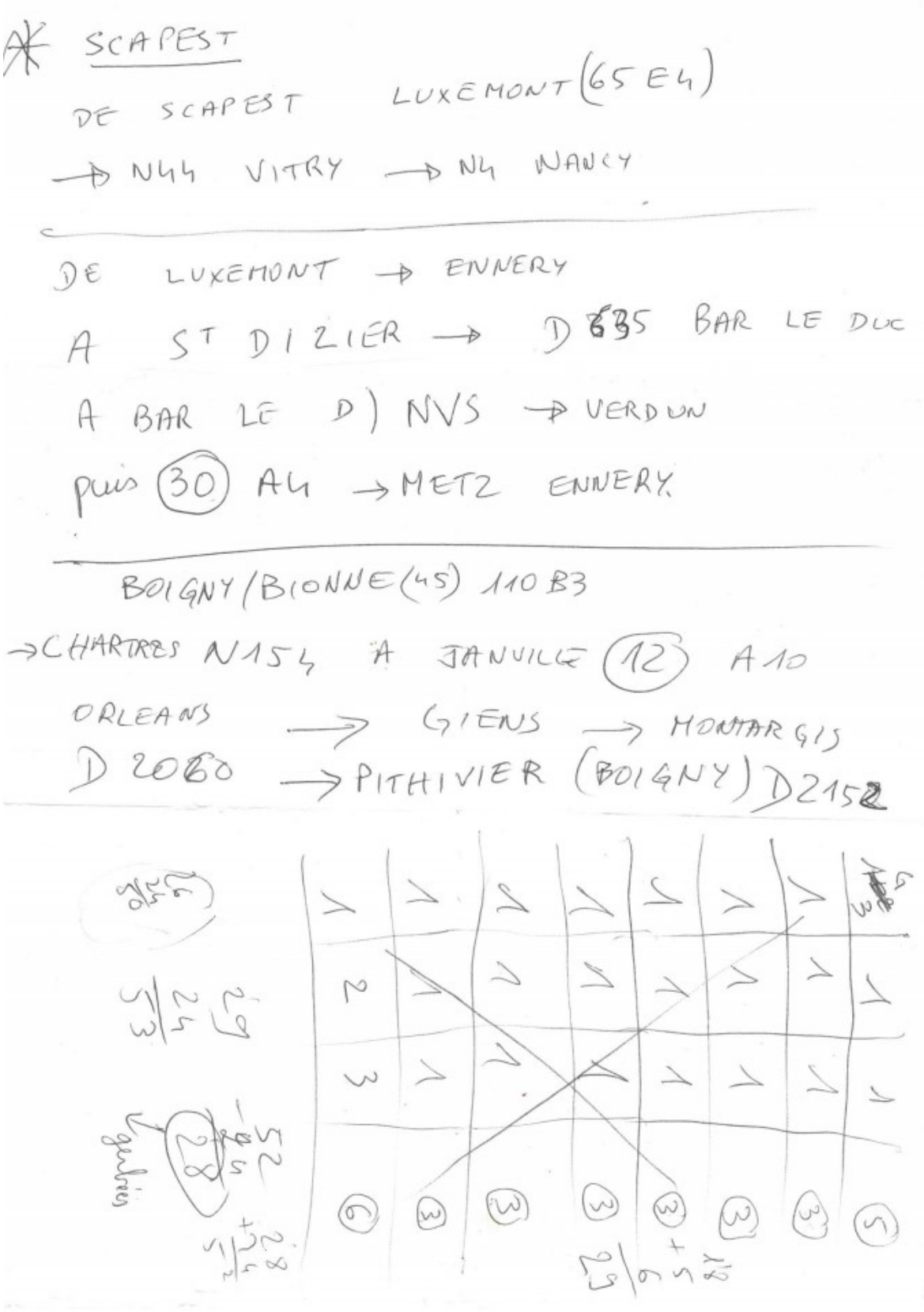
Vous pouvez avoir accès en permanence sur votre i-phone à vos données personnelles, ainsi q' au positionnement de votre véhicule, le tout en temps réel, il suffit de nous demander les codes d'accès.

Pour toutes informations complémentaires ou pour trouver les moyens d'améliorer vos résultats n'hésitez pas à contacter vos formateurs.

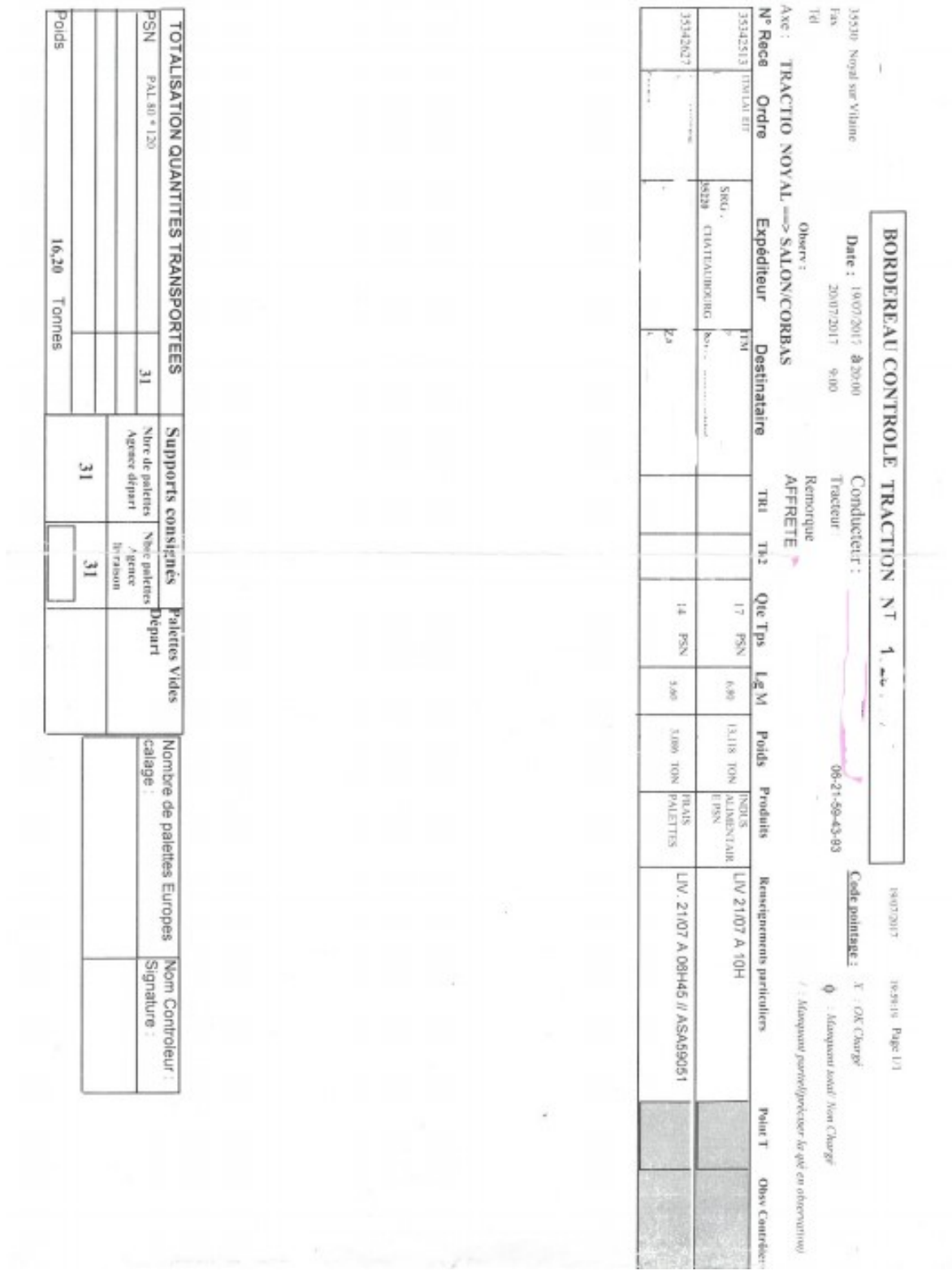
- ***N'oubliez pas qu'avant tout, la priorité reste : LA SECURITE.***

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 17 : plan de route et ordonnancement de chargement des palettes par un routier



Annexe 18 : Bordereau de chargement (noms du routier, du transporteur, chargeurs et destinataires effacés)



BORDEREAU CONTROLE TRACTION N° 1

19/07/2017 19:59:19 Page 1/1

35530 Noyal sur Vilaine
Fax
Tel

Date : 19/07/2017 à 20:00
20/07/2017 9:00

Conducteur :
Tracteur
Remorque
AFFRETE

06-21-59-43-93

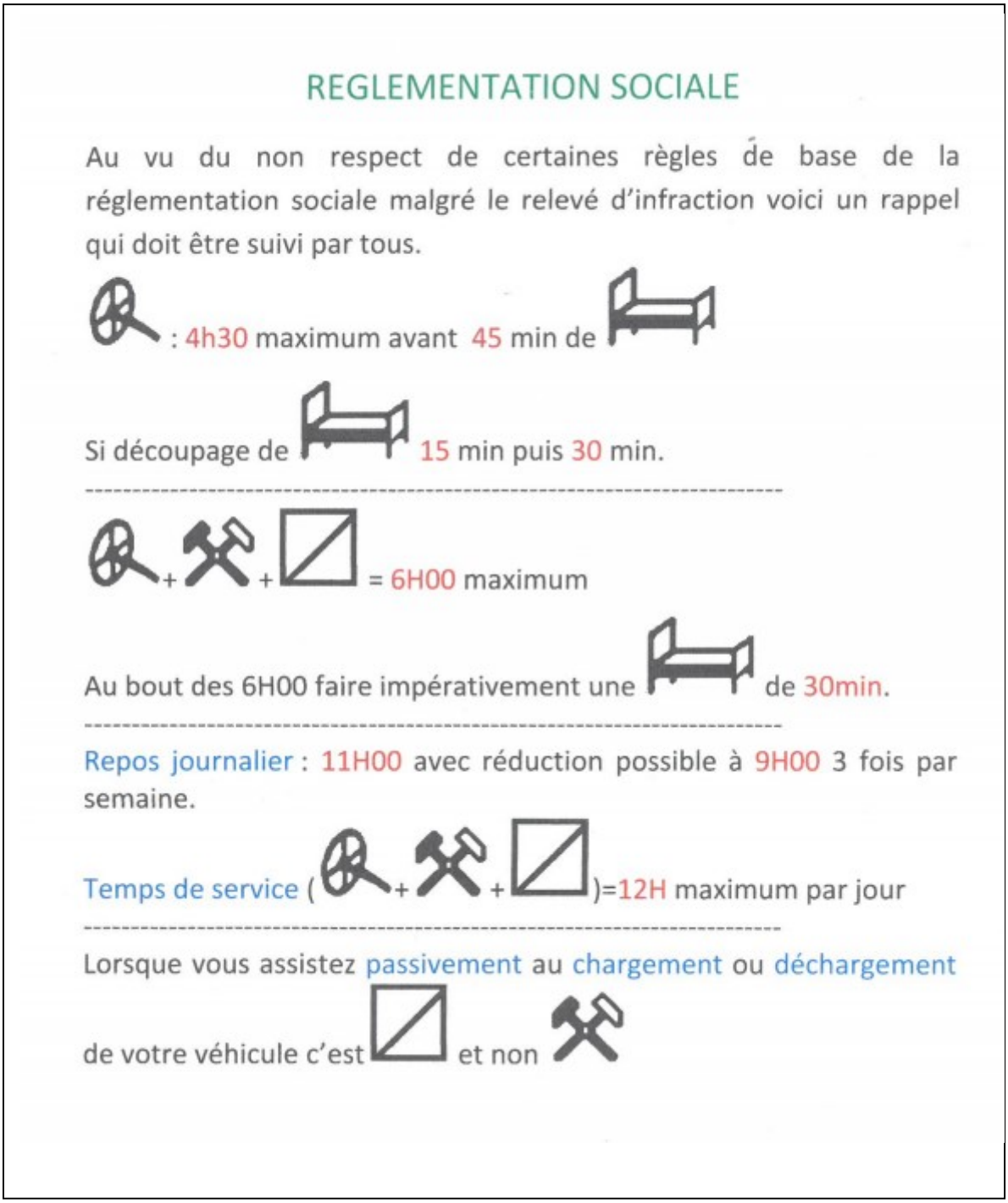
Code pointage : X : OK Chargé
Ø : Manquant total/ Non Chargé
/ : Manquant partiel/préciser la qté en observation

Observ :
Axe : TRACTIO NOYAL ==> SALON/CORBAS

N° Rece	Ordre	Expéditeur	Destinataire	TR1	TR2	Qte Tps	Lg M	Poids	Produits	Renseignements particuliers	Point T	Obsv Contrôle
35342513	ITM LAI EIT		ITM			17 PSN	6,80	13,118 TON	INDUS ALIMENTAIR E PSN	LIV 21/07 A 10H		
		SRG. 35220 CHATEAUBOURG										
35342627						14 PSN	5,60	3,086 TON	FRAIS PALETTES	LIV. 21/07 A 08H45 // ASA59051		

TOTALISATION QUANTITES TRANSPORTEES		Supports consignés		Palettes Vides Départ	Nombre de palettes Europes calage :	Nom Controleur : Signature :
PSN PAL 80 * 120	31	Nbre de palettes Agence départ	Nbre palettes Agence livraison			
		31	31			
Poids 16,20 Tonnes						

Annexe 19 : exemple d'un rappel disposé dans les vitrines murales d'une entreprise de transport de la réglementation n° 561/2006



REGLEMENTATION SOCIALE

Au vu du non respect de certaines règles de base de la réglementation sociale malgré le relevé d'infraction voici un rappel qui doit être suivi par tous.

: 4h30 maximum avant 45 min de

Si découpage de 15 min puis 30 min.

+ + = 6H00 maximum

Au bout des 6H00 faire impérativement une de 30min.

Repos journalier : 11H00 avec réduction possible à 9H00 3 fois par semaine.

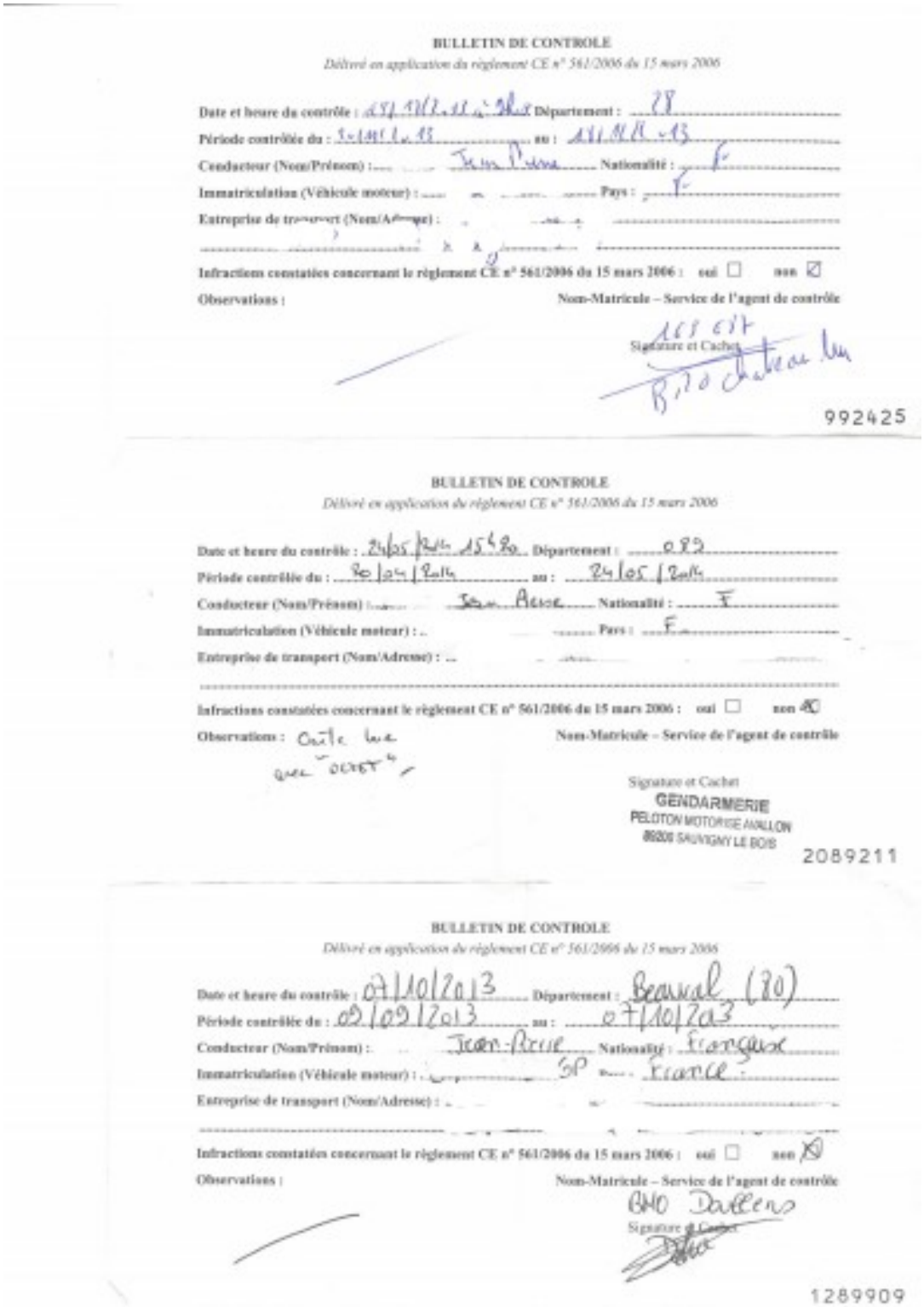
Temps de service (+ +)=12H maximum par jour

Lorsque vous assistez passivement au chargement ou déchargement

de votre véhicule c'est et non

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 20 : Bordereaux de contrôle routier BMO



BULLETIN DE CONTROLE

Délivré en application du règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006

Date et heure du contrôle : [illegible] Département : 28

Période contrôlée du : [illegible] au : [illegible]

Conducteur (Nom/Prénom) : Jean Pierre Nationalité : F

Immatriculation (Véhicule moteur) : Pays : F

Entreprise de transport (Nom/Adresse) :

Infractions constatées concernant le règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006 : oui ☐ non ☑

Observations :

Nom-Matricule – Service de l'agent de contrôle

Signature et Cachet

992425

BULLETIN DE CONTROLE

Délivré en application du règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006

Date et heure du contrôle : 24/05/2014 15h20 Département : 089

Période contrôlée du : 20/04/2014 au : 24/05/2014

Conducteur (Nom/Prénom) : Jean Pierre Nationalité : F

Immatriculation (Véhicule moteur) : Pays : F

Entreprise de transport (Nom/Adresse) :

Infractions constatées concernant le règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006 : oui ☐ non ☒

Observations : Carte lue avec "OCTET"

Nom-Matricule – Service de l'agent de contrôle

Signature et Cachet

GENDARMERIE
PELOTON MOTORISE AVALLON
89200 SAUVIGNY LE BOIS

2089211

BULLETIN DE CONTROLE

Délivré en application du règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006

Date et heure du contrôle : 07/10/2013 Département : Beauval (80)

Période contrôlée du : 09/09/2013 au : 07/10/2013

Conducteur (Nom/Prénom) : Jean-Pierre Nationalité : Française

Immatriculation (Véhicule moteur) : SP France

Entreprise de transport (Nom/Adresse) :

Infractions constatées concernant le règlement CE n° 561/2006 du 15 mars 2006 : oui ☐ non ☒

Observations :

Nom-Matricule – Service de l'agent de contrôle

BMO Dallens

Signature et Cachet

1289909

Annexe 21 : notice d'usage du chronotachygraphe numérique (recto-verso)

LE CHRONOTACHYGRAPHE NUMÉRIQUE

Descriptif

Le chronotachygraphe numérique est un appareil du format d'un autoradio. Il comprend deux lecteurs de carte, un écran LCD, plusieurs boutons de manipulation, une imprimante et un port spécifique permettant de télécharger la mémoire interne. L'appareil enregistre dans sa mémoire les données suivantes :

- l'identité du ou des conducteurs,
- l'activité du ou des conducteurs (conduite, travail, repos et disponibilité),
- le statut de conduite (en solo ou en équipage),
- les références du véhicule,
- la distance en kilomètres,
- les anomalies de fonctionnement et les pannes,
- la vitesse instantanée.

Mode opératoire pour la carte du chronotachygraphe *

Insertion de la carte
- Mettre le contact
- Insérer la carte avec photo vers le bas
- « saisie supp » s'affiche, flèche en haut (= non) > appuyer sur OK
- « pays début » s'affiche avec le F qui clignote > appuyer sur OK

Le chronotachygraphe est prêt pour son utilisation

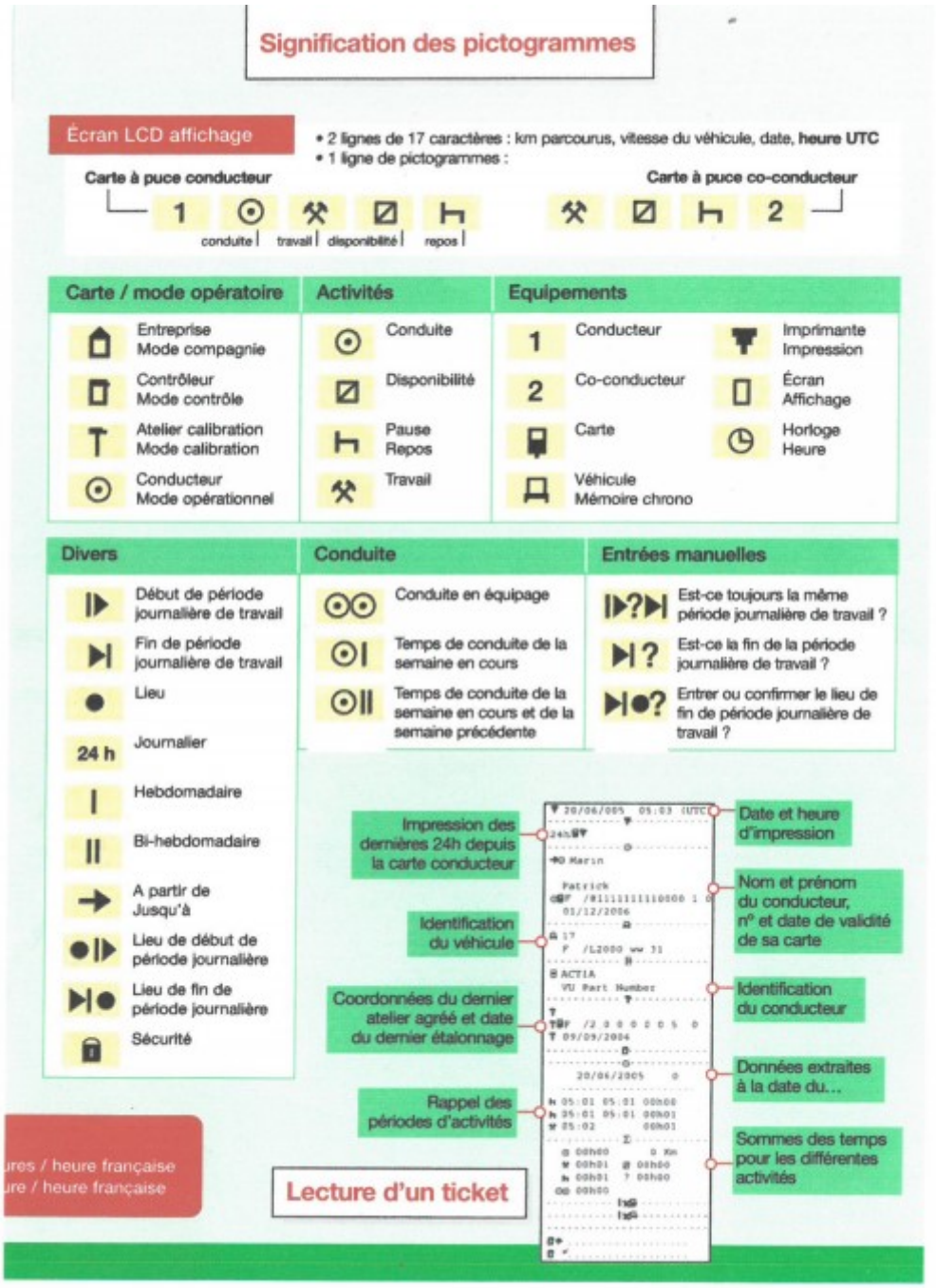
Retrait de la carte
- Appuyer sur le bouton éjection
- « code pays fin » s'affiche avec le F qui clignote > appuyer sur OK
- « 24 heures impression journalière » avec non qui clignote > appuyer sur OK

Pour changer de statut
Quand vous vous arrêtez, modifier votre statut en appuyant sur 1
> lit = repos
> carré barré = disponibilité (attente avant de charger)
> marteau = travail actif (chargement/déchargement)

Programmation par défaut d'une activité à la coupure ou à la mise du contact du véhicule :
- Marque ACTIA : par l'entreprise en utilisant sa carte d'entreprise
- Marque SIEMENS : par une station agréée

* Ce descriptif ne remplace pas la notice complète du chronotachygraphe numérique

Heure UTC
été : - 2 he
hiver : - 1 he



Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 22 : règlement (CE) n° 561/2006[469]

11.4.2006 FR Journal officiel de l'Union européenne L 102/1

RÈGLEMENT (CE) N º 561/2006 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 mars 2006relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Comité économique et social européen (2),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité (3) au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 décembre 2005,

considérant ce qui suit:

(1) Dans le domaine des transports routiers, le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (4) visait à harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Les progrès réalisés dans ces domaines devraient être préservés et étendus.

(2) La directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (5) impose aux États membres d'adopter des mesures limitant la durée maximale hebdomadaire du travail des travailleurs mobiles.

(3) Des difficultés ont été rencontrées en ce qui concerne l'uniformité de l'interprétation, de

[469] Source : journal officiel

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

l'application, de l'exécution et du contrôle, dans tous les États membres, de certaines dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos à observer par les conducteurs effectuant des transports routiers nationaux et internationaux à l'intérieur de la Communauté, en raison du caractère général des termes dans lesquels ces règles sont rédigées.

(4)Il est souhaitable que lesdites dispositions soient appliquées d'une façon efficace et uniforme si l'on veut que leurs objectifs soient atteints et que l'application des règles ne soit pas discréditée. Il convient, par conséquent, d'établir un ensemble de règles plus claires et plus simples, qui seront plus facilement comprises, interprétées et appliquées par le secteur des transports routiers et par les autorités chargées de leur application.

(5)Les mesures prévues par le présent règlement concernant les conditions de travail ne devraient pas porter atteinte au droit des partenaires sociaux d'établir, au moyen de conventions de travail collectives ou dans un autre cadre, des dispositions plus favorables aux travailleurs.

(6)Il est souhaitable de définir clairement le champ d'application du présent règlement en précisant quelles sont les principales catégories de véhicules visées.

(7)Le présent règlement devrait s'appliquer aux transports routiers effectués soit exclusivement dans la Communauté, soit entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

(8)L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route du 1er juillet 1970 (ci-après «l'AETR»), tel que modifié, devrait continuer de s'appliquer aux transports par route de marchandises ou de voyageurs effectués par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays qui est partie contractante à l'AETR, pour l'ensemble du trajet, à savoir tant la partie située entre la Communauté et un pays tiers, autre que la Suisse et les pays parties contractantes à l'accord sur l'Espace économique européen, que la partie traversant le territoire d'un tel pays. Il est essentiel de modifier l'AETR le plus tôt possible, idéalement dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, afin de mettre ses dispositions en conformité avec le présent règlement.

(9)Dans le cas des transports par route effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, les dispositions de l'AETR devraient s'appliquer à la partie du trajet qui est effectuée à l'intérieur de la Communauté ou à l'intérieur des pays qui sont parties à l'AETR.

(10)Étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du présent règlement, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à la Communauté.

(11)Si une modification des règles communautaires internes dans le domaine concerné exige une modification correspondante de l'AETR, les États membres devraient joindre leurs efforts pour obtenir dès que possible une telle modification, conformément à la procédure prévue dans l'AETR.

(12)La liste des exemptions devrait être mise à jour pour tenir compte de l'évolution du secteur du transport routier au cours des dix-neuf dernières années.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

(13)Tous les termes clés devraient être définis de façon exhaustive afin de faciliter l'interprétation et de garantir une application uniforme du présent règlement. En outre, il convient de viser à garantir une interprétation et une application uniformes du présent règlement par les autorités de contrôle nationales. La définition du terme «semaine» qui figure dans le présent règlement ne devrait pas empêcher le conducteur de commencer sa semaine de travail n'importe quel jour de la semaine.

(14)Afin de garantir l'efficacité de l'exécution, il est indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers et après une période transitoire, de s'assurer que les durées de conduite et les temps de repos de la journée en cours et des vingt-huit jours précédents ont été correctement respectés.

(15)Les règles de base concernant les durées de conduite doivent être clarifiées et simplifiées pour permettre un contrôle efficace et uniforme de leur application au moyen du tachygraphe numérique, comme le prévoient le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route [(6)] et le présent règlement. En outre, par l'intermédiaire d'un comité permanent, les autorités chargées de faire respecter ce dernier règlement dans les États membres devraient s'efforcer de parvenir à une interprétation commune de son application.

(16)Il a été constaté que les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 permettaient de programmer les durées de conduite et les temps de repos journaliers de telle manière qu'un conducteur pouvait être amené à conduire trop longtemps sans prendre une pause complète, ce qui entraînait une réduction de la sécurité routière et une détérioration des conditions de travail des conducteurs. Il convient, par conséquent, de veiller à ce que le fractionnement des pauses n'entraîne pas d'abus.

(17)Le présent règlement vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière en général. Il vise à atteindre cet objectif principalement au moyen des dispositions relatives au temps de conduite maximum par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives, de la disposition obligeant un conducteur à prendre un temps de repos hebdomadaire normal au moins une fois sur une période de deux semaines consécutives, et des dispositions qui prévoient qu'en aucun cas un temps de repos journalier ne peut être inférieur à une période ininterrompue de neuf heures. Cet ensemble de dispositions garantissant un repos adéquat, et compte tenu également de l'expérience acquise ces dernières années en matière d'application des règles, un système de compensation pour les temps de repos journaliers réduits n'est plus nécessaire.

(18)De nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté comportent un trajet en navire transbordeur ou en train. Il conviendrait donc d'établir des dispositions claires et appropriées en ce qui concerne les temps de repos journaliers et les pauses dans ce type de trajet.

(19)En vue de l'augmentation des transports internationaux de marchandises et de voyageurs, il est souhaitable que, dans l'intérêt de la sécurité routière et d'un meilleur déroulement des contrôles routiers et des contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les durées de conduite, les temps de repos et les pauses commencés dans d'autres États membres ou dans des pays tiers soient pris en compte et qu'il soit établi si les règles pertinentes ont été

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

entièrement et correctement respectées.

(20)Le principe de la responsabilité des entreprises de transport devrait s'étendre au moins aux entreprises de transport qui sont des personnes morales ou physiques, et ne devrait pas exclure les poursuites à l'encontre des personnes physiques qui seraient les auteurs, les instigateurs ou les complices d'une infraction au présent règlement.

(21)Il est nécessaire que les conducteurs travaillant pour plusieurs entreprises de transport fournissent à chacune d'elles les informations dont elles ont besoin pour assumer leurs responsabilités dans le cadre du présent règlement.

(22)Pour favoriser le progrès social et améliorer la sécurité routière, chaque État membre devrait conserver le droit d'adopter certaines mesures appropriées.

(23)Les dérogations nationales devraient refléter les changements survenus dans le secteur du transport routier et être limitées aux éléments qui ne sont actuellement pas soumis à la concurrence.

(24)Les États membres devraient établir des règles pour les véhicules utilisés pour assurer le transport de voyageurs par des services réguliers sur un parcours de la ligne qui ne dépasse pas 50 km. Ces règles devraient assurer une protection adéquate en ce qui concerne la durée de conduite permise et les pauses et temps de repos obligatoires.

(25)Il convient, pour la bonne application du présent règlement, que tous les services réguliers de transport de voyageurs, nationaux et internationaux, soient contrôlés au moyen d'un dispositif d'enregistrement standard.

(26)Les États membres devraient établir des règles concernant les sanctions frappant les infractions au présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. L'immobilisation possible du véhicule en cas d'infraction grave devrait également figurer dans l'échelle commune des mesures que les États membres peuvent appliquer. Les dispositions du présent règlement relatives aux sanctions ou aux procédures n'affectent pas les règles nationales concernant la charge de la preuve.

(27)Il est souhaitable, pour assurer une application claire et effective, d'établir des dispositions uniformes sur la responsabilité des entreprises de transport et des conducteurs pour les infractions au présent règlement. Cette responsabilité peut, selon le cas, aboutir à des sanctions pénales, civiles ou administratives dans les États membres.

(28)Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement de règles communautaires claires relatives aux durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison de la nécessité d'une action coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(29)Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [(7)].

(30)Comme la directive 2003/59/CE [(8)] contient des dispositions relatives à l'âge minimal des conducteurs, qui doivent être transposées avant 2009, le présent règlement ne doit contenir que des dispositions transitoires en ce qui concerne l'âge minimal des équipages.

(31)Le règlement (CEE) n° 3821/85 devrait être modifié afin de préciser les obligations spécifiques aux entreprises de transport et à leurs conducteurs ainsi que d'assurer la sécurité juridique et de faire mieux respecter la durée de conduite et les temps de repos lors des contrôles routiers.

(32)Le règlement (CEE) n° 3821/85 devrait également être modifié afin de garantir la sécurité juridique pour ce qui est des nouvelles dates d'introduction du tachygraphe numérique et de mise à disposition de cartes de conducteur.

(33)L'introduction, conformément au règlement (CE) n° 2135/98, d'un dispositif d'enregistrement permettant l'enregistrement électronique des activités du chauffeur sur sa carte de conducteur pendant une période de 28 jours et des activités du véhicule pendant une période de 365 jours permettra à l'avenir des contrôles routiers plus rapides et plus complets.

(34)En ce qui concerne les contrôles routiers, la directive 88/599/CEE [(9)] ne prévoit rien d'autre que le contrôle des durées de conduite journalières, des temps de repos journaliers ainsi que des pauses. Avec l'introduction de l'appareil numérique d'enregistrement, les données du conducteur et du véhicule seront stockées électroniquement et pourront être évaluées électroniquement sur place. Cela devrait permettre, dans le temps, un contrôle simple pendant les temps de repos journaliers normaux et réduits, les temps de repos hebdomadaires normaux et réduits et le repos compensatoire.

(35)L'expérience indique que les dispositions du présent règlement et, en particulier, celles relatives à la durée maximale de conduite prescrite pour une durée de deux semaines ne sont respectées que si des contrôles routiers efficaces et effectifs de la période complète sont effectués.

(36)L'application des dispositions légales en ce qui concerne le tachygraphe numérique devrait être conforme au présent règlement, afin d'obtenir une efficacité optimale en matière de contrôle et d'application de certaines dispositions de la législation sociale du transport par route.

(37)Pour des motifs de clarté et de rationalisation, le règlement (CEE) n° 3820/85 devrait être abrogé et remplacé par le présent règlement,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

CHAPITRE I

DISPOSITIONS INTRODUCTIVES

Article premier

Le présent règlement fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

Article 2

1. Le présent règlement s'applique au transport routier :

a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes ; ou

b) de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.

2. Le présent règlement s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués :

a) exclusivement dans la Communauté ; ou

b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

3. L'AETR s'applique, à la place du présent règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées au paragraphe 2, pour :

a) les véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans des pays qui sont parties à l'AETR, pour l'ensemble du trajet ;

b) les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à l'AETR.

Les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles du présent règlement, de telle sorte que les dispositions principales du présent règlement s'appliquent, par le biais de l'AETR, à ces véhicules pour toute partie du trajet effectuée à l'intérieur de la Communauté.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Article 3

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des:

a)véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km ;

b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;

c)véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle ;

d)véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage ;

e) véhicules spécialisés affectés à des missions médicales ;

f)véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;

g)véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;

h)véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales ;

i)véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

Article 4

Aux fins du présent règlement, on entend par :

a) « transport par route » : tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises ;

b) « véhicule » : un véhicule automobile, un tracteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble desdits véhicules**,** tels que définis ci-après :

—«véhicule automobile»: tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, à l'exception des véhicules qui se déplacent en permanence sur des rails, et servant normalement au transport de voyageurs ou de marchandises;

—«véhicule tracteur»: tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, qui ne se déplace pas en permanence sur des rails et qui est conçu spécialement pour tracter, pousser ou déplacer des remorques, des semi-remorques, des engins ou des machines;

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

— « remorque » : tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule automobile ou à un véhicule tracteur ;

— « semi-remorque » : une remorque sans essieu avant accouplée de telle manière qu'une partie importante de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule tracteur ou le véhicule automobile ;

c) « conducteur » : la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;

d) « pause » : toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;

e) « autre tâche » : toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;

f) « repos » : toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps;

g) « temps de repos journalier » : la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un «temps de repos journalier normal» ou un «temps de repos journalier réduit » :

— « temps de repos journalier normal»: toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures ;

— « temps de repos journalier réduit » : toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;

h)«temps de repos hebdomadaire»: une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit»;

— « temps de repos hebdomadaire normal » : toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures ;

— « temps de repos hebdomadaire réduit»: toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 6;

i) «semaine»: la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures;

j)«durée de conduite»: durée de l'activité de conduite enregistrée:

—automatiquement ou semi-automatiquement par l'appareil de contrôle défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 ; ou

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

— manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85;

k)«durée de conduite journalière»: la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;

l)« durée de conduite hebdomadaire »: la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;

m)«masse maximale autorisée»: la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;

n)« services réguliers de transport de voyageurs»: les services de transports nationaux et internationaux tels que définis à l'article 2 du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ([10]);

o)« conduite en équipage » : la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir ;

p)«entreprise de transport»: toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre;

q)«période de conduite»: une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

CHAPITRE II

ÉQUIPAGES, DURÉES DE CONDUITE, PAUSES ET TEMPS DE REPOS

Article 5

1. L'âge minimal des receveurs est fixé à dix-huit ans.

2. L'âge minimal des convoyeurs est fixé à dix-huit ans. Les États membres peuvent, toutefois, ramener à seize ans l'âge minimal des convoyeurs pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

a)le transport par route est effectué à l'intérieur d'un État membre dans un rayon de cinquante kilomètres autour du point d'attache du véhicule, et sur le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon ;

b) la limite d'âge est abaissée à des fins de formation professionnelle ; et

c)la mesure est conforme aux limites imposées par les lois nationales de l'État membre en matière d'emploi.

Article 6

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.

3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.

4. Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.

5. Un conducteur enregistre comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) n° 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

Article 7

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Article 8

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

5. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins :

— deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou

—un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Article 9

1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur dispose d'une couchette.

2. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette.

3. Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT

Article 10

1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.

2. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) n° 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) n° 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés.

3. Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

Sans préjudice du droit des États membres de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les États membres peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les États membres peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

4. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement.

5.a) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 et entrant dans le champ d'application du présent règlement:

i) veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige l'État membre et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;

ii) veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins douze mois après l'enregistrement et qu' au cas où un agent de contrôle en ferait la demande, ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise.

b) Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figurant au Chapitre I, point s), de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85.

c) La fréquence maximale à laquelle les données pertinentes sont téléchargées en application du point a) i), est fixée par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

DÉROGATIONS

Article 11

Chaque État membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues aux articles 6 à 9. Ce faisant, les États membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le présent règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.

Article 12

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Article 13

1. Pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, chaque État membre peut accorder des dérogations aux articles 5 à 9 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, applicables aux transports effectués par les véhicules suivants:

a)véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées ;

b)véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise;

c)tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;

d)véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:

—par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service (11) pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou

—pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;

e)véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles ;

f)véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes;

g)véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;

h)véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

i)véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales ;

j) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;

k)véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt ;

l)véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;

m) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur ;

n)véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine ;

o)véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires ;

p)véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 50 km.

2. Les États membres informent la Commission des dérogations accordées en vertu du paragraphe 1 et la Commission en informe les autres États membres.

3. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er et qu'une protection appropriée des conducteurs soit assurée, un État membre peut accorder sur son territoire, après approbation de la Commission, des dérogations mineures au présent règlement pour les véhicules utilisés dans des zones prédéfinies dont la densité de population ne dépasse pas cinq habitants au kilomètre carré, dans les cas suivants :

—les services nationaux réguliers de transport de voyageurs dont les horaires sont confirmés par les autorités (dans ce cas, seules des dérogations concernant les pauses sont autorisées), et

—les opérations nationales de transport routier de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui qui n'ont aucune incidence sur le marché intérieur et sont nécessaires au maintien de certains secteurs d'activité sur le territoire concerné et lorsque les dispositions dérogatoires du présent règlement imposent un rayon maximal de 100 km.

Le transport routier effectué dans le cadre de ces dérogations peut comporter un déplacement vers une région dont la densité de population est de cinq habitants ou plus au kilomètre carré, mais uniquement pour commencer ou terminer le trajet. La nature et la portée de telles dérogations doivent être proportionnées.

Article 14

1. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, accorder des dérogations à l'application des articles 6 à 9 pour des opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils notifient immédiatement à la Commission.

3. La Commission notifie aux autres États membres toute dérogation accordée au titre du présent article.

Article 15

Les États membres veillent à ce que les conducteurs des véhicules visés à l'article 3, point a), soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires.

CHAPITRE V

PROCÉDURES DE CONTRÔLE ET SANCTIONS

Article 16

1. Dans les cas où les véhicules n'ont pas été équipés d'un appareil de contrôle conformément au règlement (CEE) n° 3821/85, les paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent :

a) aux services réguliers nationaux de voyageurs ; et

b) aux services réguliers internationaux de voyageurs dont les terminaux de ligne se trouvent à une distance de cinquante kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux États membres et dont la longueur de ligne ne dépasse pas cent kilomètres.

2. L'entreprise de transport établit un horaire et un tableau de service indiquant, pour chaque conducteur, le nom, le point d'attache et l'horaire préétabli pour les différentes périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur affecté à un service visé au paragraphe 1 est porteur d'un extrait du tableau de service et d'une copie de l'horaire de service.

3. Le tableau de service :

a) contient toutes les données indiquées au paragraphe 2 pour au moins les vingt-huit jours précédents ; ces données sont mises à jour à intervalles réguliers dont la durée n'excède pas un mois ;

b) est signé par le dirigeant de l'entreprise de transport ou une personne autorisée à le représenter ;

c) est conservé par l'entreprise de transport un an après l'expiration de la période qu'il couvre. L'entreprise de transport donne un extrait du tableau aux conducteurs intéressés qui en font la demande ; et

d) est présenté et remis à un agent de contrôle habilité qui en fait la demande.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Article 17

1. Les États membres communiquent à la Commission, au moyen du compte rendu type établi par la décision 93/173/CEE [(12)], les informations nécessaires pour lui permettre d'établir tous les deux ans un rapport sur l'application du présent règlement et du règlement (CEE) n° 3821/85, et sur l'évolution de la situation dans les domaines en question.

2. Ces informations parviennent à la Commission au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée.

3. Le rapport renseigne également sur l'usage qui a été fait des dérogations prévues par l'article 13.

4. La Commission transmet le rapport au Parlement européen et au Conseil dans les treize mois qui suivent la fin la période de deux ans concernée.

Article 18

Les États membres adoptent les mesures nécessaires à l'application du présent règlement.

Article 19

1. Les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent règlement et au règlement (CEE) n° 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, second alinéa. La Commission informe les États membres en conséquence.

2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

À titre d'exception, lorsqu'est constatée une infraction :

— qui n'a pas été commise sur le territoire de l'État membre concerné, et

—qui a été commise par une entreprise établie ou par un conducteur dont le lieu d'emploi se trouve dans un autre État membre ou un pays tiers,

un État membre peut, jusqu'au 1er janvier 2009, au lieu d'imposer une sanction, notifier les faits constitutifs de l'infraction à l'autorité compétente de l'État membre ou du pays tiers dans lequel l'entreprise est établie ou dans lequel le conducteur a son lieu d'emploi.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

3. Lorsqu'un État membre ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.

4. Les États membres veillent à ce qu'un système de sanctions proportionné, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.

Article 20

1. Le conducteur conserve toute preuve fournie par un État membre relative à une sanction ou à l'ouverture d'une procédure jusqu'à ce que la même infraction au présent règlement ne puisse plus entraîner une deuxième procédure ou une deuxième sanction conformément au présent règlement.

2. Le conducteur fournit la preuve visée au paragraphe 1 sur demande.

3. Un conducteur qui travaille pour plus d'une entreprise de transport ou qui est à la disposition de plus d'une entreprise de transport fournit suffisamment d'informations à chacune de ces entreprises pour lui permettre de se conformer au chapitre II.

Article 21

Afin de répondre aux cas où un État membre estime qu'une infraction au présent règlement a été commise, qui est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, il peut habiliter l'autorité compétente à faire immobiliser le véhicule concerné jusqu'à ce qu'on ait remédié à la cause de l'infraction. Les États membres peuvent obliger le conducteur à observer un temps de repos journalier. Le cas échéant, les États membres peuvent également procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction de la licence de l'entreprise, si ladite entreprise est établie dans l'État membre en question, ou procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction du permis de conduire d'un conducteur. La Commission élabore en conformité avec la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2, des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée des dispositions du présent article.

Article 22

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle du respect de celui-ci.

2. Les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

a)les infractions aux règles du chapitre II commises par les non-résidents et toutes sanctions imposées pour de telles infractions;

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

b)les sanctions imposées par un État membre à ses résidents pour ces infractions lorsqu'elles sont commises dans d'autres États membres.

3. Chaque État membre envoie régulièrement à la Commission les renseignements pertinents concernant l'interprétation et l'application au niveau national des dispositions du présent règlement et la Commission les transmet aux autres États membres sous forme électronique.

4. La Commission facilite le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent règlement par le biais du comité visé à l'article 24, paragraphe 1.

Article 23

La Communauté engage avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement.

Article 24

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 25

1. À la demande d'un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission:

a)examine les cas faisant apparaître des différences dans l'application et la vérification du respect des dispositions du présent règlement, notamment en ce qui concerne les durées de conduite, les pauses et les temps de repos;

b) clarifie les dispositions du présent règlement en vue de favoriser une approche commune.

2. Dans les cas particuliers visés au paragraphe 1, la Commission arrête une décision sur une approche recommandée conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

CHAPITRE VI

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

DISPOSITIONS FINALES

Article 26

Le règlement (CEE) n° 3821/85 est modifié comme suit:

1.L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«Article 2

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil ([13]) s'appliquent.

2.À l'article 3, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) n° 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) n° 561/2006, ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.

2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) n° 561/2006.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006.»

3)À l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application de l'article 15, paragraphe 1, pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentés ou remis sur demande de tout agent de contrôle habilité.»

4)L'article 15 est modifié comme suit:

—au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci, le conducteur:

a)au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

figurer sur cette sortie imprimée:

i)les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;

ii) les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);

b)à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.»;

—au paragraphe 2, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) sont:

a)si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou

b)si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.»;

—au paragraphe 3, les points b) et c), sont remplacés par le texte suivant:

par “autre tâche”, on entend toute activité autre que la conduite, définie à l'article 3, point a),

«b)de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (14), ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors; ces activités sont enregistrées sous le signe

la “disponibilité”, définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous

c)le signe

— le paragraphe 4 est supprimé;

—le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7.a)Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

i)les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents;

ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et

iii)toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées aux points i) et iii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

b)Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

i) la carte de conducteur dont il est titulaire;

ii)toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006; et

iii)les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées au point ii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

c)Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3.»

Article 27

Le règlement (CEE) n° 2135/98 est modifié comme suit:

1)À l'article 2, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«1.a)À partir du vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 concernant l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil [(15)], les véhicules mis en circulation pour la première fois sont équipés d'un appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85.

2)À l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur au plus tard le vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE)

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

n° 561/2006.»

Article 28

Le règlement (CEE) n° 3820/85 est abrogé et remplacé par le présent règlement.

Toutefois, les paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 5 du règlement (CEE) n° 3820/85 continuent de s'appliquer jusqu'aux dates fixées à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE.

Article 29

Le présent règlement entre en vigueur le 11 avril 2007, à l'exception de l'article 10, paragraphe 5, de l'article 26, paragraphes 3 et 4, et de l'article 27, qui entrent en vigueur le 1er mai 2006.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 15 mars 2006.

Par le Parlement européen

Le président

J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil

Le président

H. WINKLER

([1]) JO C 51 E du 26.2.2002, p. 234.

([2]) JO C 221 du 17.9.2002, p. 19.

([3]) Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (JO C 38 E du 12.2.2004, p. 152), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 (JO C 63 E du 15.3.2005, p. 11) et position du Parlement européen du 13 avril 2005 (JO C 33 E du 9.2.2006, p. 425). Résolution législative du Parlement européen du 2 février 2006 et décision du Conseil du 2 février 2006.

([4]) JO L 370 du 31.12.1985, p. 1. Règlement modifié par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

([5]) JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

([6]) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

([7]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

([8]) Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4). Directive modifiée par la directive 2004/66/CE du Conseil (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35).

([9]) Directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 325 du 29.11.1988, p. 55).

([10]) JO L 74 du 20.3.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

([11]) JO L 15 du 21.1.1998, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

([12]) JO L 72 du 25.3.1993, p. 33.

([13]) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1»;

([14]) JO L 80 du 23.3.2002, p. 35»;

([15]) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1»;

DÉCLARATION

La Commission et les États membres mettent tout en œuvre pour veiller à ce que, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, les dispositions de l'AETR soient alignées sur celles du présent règlement. Si cela n'a pas été effectué dans ce délai, la Commission propose des mesures appropriées pour remédier à la situation.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 23 : Communiqué de presse, « loi Savary », contre la « garde du camion et la marchandise le week-end en résidant dans la cabine » (travail détaché)

ASSEMBLÉE NATIONALE

Gilles SAVARY
Député PS de la 9ème circonscription de la Gironde
Auteur de la loi de lutte contre la concurrence sociale déloyale

COMMUNIQUE DE PRESSE

Paris, le 03 février 2017

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LA LOI « SAVARY » CONTRE LA CONCURRENCE SOCIALE DELOYALE VALIDEE PAR LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE

Dans sa réponse du 2 février 2017 à une demande de décision préjudicielle introduite par le Conseil d'Etat du Royaume de Belgique[1], l'avocat général de la Cour Justice de l'Union Européenne (CJUE) établit enfin clairement que l'on ne peut contraindre un chauffeur routier à prendre ses congés de week-end (repos hebdomadaire normal, soit 48 heures) à bord de son véhicule.

Cette interdiction, contestée par certains transporteurs routiers, avait été introduite dans notre droit national par Gilles SAVARY à l'article de 15 de sa loi du 10 juillet 2014, qui visait notamment à réglementer le travail détaché, en considération des latitudes permises par l'article 8 du règlement européen n° 561/2006.

Gilles SAVARY visait ainsi à mettre fin à une pratique de travail dissimulé dans le transport routier international « consensuellement tolérée », qui consistait à admettre que les chauffeurs routiers devaient assurer la garde du camion et de la marchandise le week-end en résidant dans la cabine de leur véhicule de travail.

Cette décision de la CJUE est particulièrement importante, car elle met un terme à une pratique socialement injustifiable, dès lors qu'elle n'était pas intégrée dans les dispositions spécifiques au travail de week-end.

La mise en application systématique de cette interdiction inscrira désormais à la charge de l'employeur, l'hébergement, la restauration, les frais de dépaysement du chauffeur, ainsi que la surveillance du camion et de la marchandise.

Cette interdiction devrait substantiellement rééquilibrer les coûts du travail et donc les conditions de concurrence entre chauffeurs nationaux et chauffeurs étrangers dans le transport routier de marchandises.

Gilles SAVARY appelle de ses vœux que les conditions de sa mise en œuvre en France soient simplifiées et fassent l'objet de contrôles pendant les week-ends.

---

[1] *(Affaire C-102/16 Vadtrans BVBA contre Belgische Staat)*

Contact : Bureau de Gilles Savary à l'Assemblée Nationale
3, rue Aristide Briand 75355 PARIS SP 07
01.40.63.93.16 – 06.78.78.57.45 gsavary@assemblee-nationale.fr - http://www.gilles-savary.fr/ @GilleSavary

Annexe 24 : Emploi du temps CAP année 1 et 2, Lycée professionnel du transport routier Bel Air, Tinténiac

Lycée Professionnel Bel Air TINTENIAC 16/09/2016 10:33

Professeur principal: M. GOURGAND

Division 1 CAP CONDUITE [1CRM]

12 élèves

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
08h35	Mathématiques *Mme TODOROV* E002	Anglais *M. BREMAUD* E203			
09h30 09h35	Sciences physiques *Mme TODOROV* E001	PE:***	Conduite *M. CARTIER,M. DELAUNAY...*	Conduite *M. CARTIER,M. GOURGAND...*	Education sportive *M. CHOPIN* 1EPS-R
10h30 10h45	PSE *Mme COLLAS* H6	Français *Mme NADAN* E205			Accompagnement *Mme OUDADESSE,M. MICAULT* 1EPS-R
11h40 11h45	Histoire *M. BEON* E201	Sciences physiques *Mme TODOROV* E001			Histoire *M. BEON* E201
12h40 12h40	—	—	—	—	—
13h50 13h50	Mathématiques *Mme TODOROV* E002 s2	Exploitation *M. CARTIER* J2 Gr:EXPL	Réglementation *M. DELAUNAY* J2	Réglementation *M. GOURGAND* J2 Gr:REGTR1	Anglais *M. BREMAUD* E203
14h45 15h00	Connaissance véhicu *M. GOURGAND* J2	Français *Mme NADAN* E205		Arts appliqués *M. WALTZ* E104	PE:***
15h55 16h00		Exploitation *M. CARTIER* J2	Connaissance véhicu *M. GOURGAND* H2		Exploitation *M. CARTIER* J2
16h55					

s2 Deuxième semestre

Remarques

Récapitulatif des Services d'enseignement

Français	Mme NADAN	2.00	Arts appliqués	M. WALTZ	2.00	Exploitation	M. CARTIER	3.00	M. GOURGAND 4.00
Histoire	M. BEON	2.00	Education sportive	M. CHOPIN	2.00	Réglementation	M. DELAUNAY	2.00 Conduite	M. CARTIER 4.00
Mathématiques	Mme TODOROV	1.50	PSE	Mme COLLAS	1.00	Réglementation	M. GOURGAND	1.00 avec	M. GOURGAND 4.00
Sciences physiques	Mme TODOROV	2.00	Accompagnement	Mme OUDADESSE	1.00	Conduite	M. CARTIER	4.00	M. CARET 4.00
Anglais	M. BREMAUD	2.00	avec	M. MICAULT	1.00	avec	M. DELAUNAY	4.00 Connaissance véhicu	M. GOURGAND 3.00

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Division T CAP CONDUITE [TCRM]

Professeur principal: M. DELAUNAY

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
08h35	**Conduite** *M. DELAUNAY,M. RENAULT...*	**Mathémathiques** *Mme OUDADESSE* E003	**Français** *Mme DREAN* E202	**Conduite** *M. DELAUNAY,M. RENAULT...*	Sciences physiques s1 *Mme OUDADESSE* E003 / **Histoire** s2 *M. MICAULT* E102
9h30					
09h35		**Sciences physiques** *Mme OUDADESSE* E003	**Arts appplqués** s1 *M. WALTZ* E104		**Histoire** *M. MICAULT* E102
10h30					
10h45		Education sportive s1 *M. DORVAL* TEPS-R / Sciences physiques s2 *Mme OUDADESSE* E003	**Arts appplqués** *M. WALTZ* E104		**Exploitation** *M. DELAUNAY* J2
11h40					
11h45		**Anglais** *Mme NADAN* E205	**Mathémathiques** *Mme OUDADESSE* E004		
12h40					
12h40	—	—	—	—	—
13h50					
13h50	**Accompagnement** *M. BENOIST,M. BEON* TEPS-R	**Connaissance véhicu** *M. RENAULT* J1	**PSE** *Mme COLLAS* H6	**Français** *Mme DREAN* E202	**Exploitation** *M. DELAUNAY* J2
14h45					
15h00	Anglais s2 *Mme NADAN* / Français s1 *Mme DREAN* E202	**Réglementation** *M. LUCAS* J1	**Connaissance véhicu** *M. RENAULT* J1	**Education sportive** *M. DORVAL* TEPS-R	**PE:*****
15h55					
16h00	**Anglais** s1 *Mme NADAN* E205				
16h55					

Remarques

s1 Premier semestre	s2 Deuxième semestre		

Récapitulatif des Services d'enseignement

Français	Mme DREAN	2.50	**Anglais**	Mme NADAN	2.00	**Accompagnement**	M. BENOIST	1.00	**Conduite**	M. DELAUNAY	8.00
Histoire	M. MICAULT	1.50	**Arts appplqués**	M. WALTZ	1.50	**avec**	M. BEON	1.00	**avec**	M. RENAULT	8.00
Mathémathiques	Mme OUDADESSE	2.00	**Education sportive**	M. DORVAL	2.50	**Exploitation**	M. DELAUNAY	3.00		M. LUCAS	8.00
Sciences physiques	Mme OUDADESSE	2.00	**PSE**	Mme COLLAS	1.00	**Réglementation**	M. LUCAS	2.00	**Connaissance véhicu**	M. RENAULT	3.00

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 25 : Emploi du temps Baccalauréat professionnel année 1 et 2, Lycée professionnel du transport routier Bel Air, Tinténiac

Lycée Professionnel Bel Air TINTENIAC — 16/09/2016 10:33

Division 1 BAC CONDUITE [1CTRM]

Professeur principal: M. MARTEL — 24 élèves

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
08h35	Réglementation *Mme PILATTE* H4	Conduite *M. AUGER,M. MARTEL...* GrGA	Manutention s1 *Mme SERRAND* manut GrGB	Anglais *Mme HAILU* E205 GrGB / PSE *Mme COLLAS* H6 GrGA	Education sportive *M. CHOPIN*	Conduite *M. AUGER,M. MARTEL...* GrGB	Mathématiques *M. CHAUVIN* E002 GrGB
09h30 09h35						Conduite *M. AUGER,M. MARTEL...* GrGB	Anglais *Mme HAILU* E201 GrGA
10h30 10h45	Histoire DNL Accompagt s1 *Mme SALIOU* / Accompagt s2 *M. BEON,M. CHAUVIN* E101	Conduite *M. AUGER,M. MARTEL...* GrGA	Français *Mme BERNARD* E103 GrGB	Histoire s1 *Mme BERNARD* E103 / 1ANGEU-A Accompagnement *M. BEON,M. LE COUSTER*		Conduite *M. AUGER,M. MARTEL...* GrGB	Sciences physiques *M. CHAUVIN* E001 GrGA
11h40 11h45	1H DNL-A / 1AP-A / 1AP-AA Mathématiques s1 / Accompagt s2	Conduite *M. AUGER,M. MARTEL...* GrGA	Sciences physiques *M. CHAUVIN* E003 GrGB	code de la route *M. MARTEL* J4 / 1ANGEU-A Mathématiques s2 *M. CHAUVIN* E004	Sciences physiques *M. CHAUVIN* E001	Conduite *M. AUGER,M. MARTEL...* GrGB	Français *Mme BERNARD* E103 GrGA
12h40 12h40	*M. CHAUVIN* E101	—	—	—	—	—	—
13h50 13h50	Gestion du transpt *Mme PILATTE* H4	Technologie véhicul *M. AUGER* E103	Français *Mme BERNARD* E103	Connaissance véhicul *M. MARTEL* J1 GrGB / Conduite *M. AUGER* GrGA	Education sportive *M. CHOPIN* GrEPS
14h45 15h00	Conduite *M. AUGER,M. LEBLEU...* GrGA	Mathématiques *M. CHAUVIN* E002 GrGB	Anglais Euro *Mme HAILU* E201 1ANGEU-B		Manutention *Mme PLIQUE* H6 / Manutention s1 *Mme PLIQUE* manut GrGA	Conduite *M. LUCAS,M. LEBLEU...* GrGB / Conduite *M. MARTEL,M. LUCAS* GrGB	Histoire *Mme BERNARD* E103
15h55 16h00			Anglais *Mme HAILU* E201	Arts appliqués *M. WALTZ* E104			Gestion du transpt *Mme PILATTE* H6
16h55							

Remarques

s1 Premier semestre — s2 Deuxième semestre

Récapitulatif des Services d'enseignement

Français	Mme BERNARD	4.00	Accompagnement	M. BEON	0.50		M. MARTEL	0.50	avec	M. MARTEL	4.00
Histoire	Mme BERNARD	1.50	avec	M. CHAUVIN	0.50		M. CARRO	0.50		M. CARET	4.00
Histoire DNL	Mme SALIOU	1.00		Mme NADAN	0.50	Economie Gestion	Mme ALAOUI	1.00	Conduite	M. LUCAS	0.50
Mathémathiques	M. CHAUVIN	3.50		Mme PERNOT	0.50	Manutention	Mme PLIQUE	1.25	avec	M. LEBLEU	0.50
Sciences physiques	M. CHAUVIN	3.00		Mme PLIQUE	0.50	Manutention	Mme SERRAND	1.00		M. MARTEL	0.50
Anglais	Mme HAILU	3.00		M. BOURGNEUF	0.50	Gestion du transpt	Mme PILATTE	2.00	Conduite	M. LUCAS	0.50
Anglais Euro	Mme HAILU	1.00	Accompagnement	M. BEON	0.50	Réglementation	M. AUGER	2.00	avec	M. CARET	0.50
Arts appliqués	M. WALTZ	3.00	avec	M. LE COUSTER	0.50	Conduite	M. LEBLEU	1.50	Conduite	M. DELAUNAY	0.50
Education sportive	M. CHOPIN	2.00		Mme PERNOT	0.50	avec	M. LUCAS	1.50	avec	M. AUGER	0.50
PSE	Mme COLLAS	0.50		Mme SERRAND	0.50	Conduite	M. AUGER	4.00		M. LUCAS	0.50
Accompagnement	M. BEON	0.50		M. MARTEL	0.50	avec	M. MARTEL	4.00	Technologie véhicul	M. AUGER	1.00
avec	M. CHAUVIN	0.50		M. CARRO	0.50		M. LUCAS	4.00	code de la route	M. MARTEL	1.00
	Mme NADAN	0.50	Accompagnement	M. BEON	0.50	Conduite	M. LUCAS	1.00	Connaissance véhicu	M. MARTEL	1.00
	Mme PERNOT	0.50	avec	M. LE COUSTER	0.50	avec	M. AUGER	1.00	Connaissance véhicu	M. AUGER	1.00
	Mme PLIQUE	0.50		Mme PERNOT	2016 - 1/0.50 Temps @ Aurea Education		M. MARTEL	1.00			
	M. BOURGNEUF	0.50									

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Division 2 BAC CONDUITE [2CTRM]

Professeur principal: M. JULE — 24 élèves

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
08h35	Français Mme BERNARD E103 Gr:GA — Conduite M. GOURGAND,M. JULE... Gr:GB	Conduite M. GOURGAND,M. LEBLEU... Gr:GA — PSE Mme COLLAS H6 Gr:GB	Education sportive M. CHOPIN	Mathématiques M. LE COUSTER E003 Gr:GB	PE:***
9h30					
09h35	Mathématiques M. LE COUSTER E003 Gr:GA — Conduite M. GOURGAND,M. JULE... Gr:GB	Conduite M. GOURGAND,M. LEBLEU... Gr:GA — Sciences physiques M. LE COUSTER E001 Gr:GB		Connaissance véhicu M. AUGER J2 Gr:GA — Anglais Euro Mme NADAN E205 2ANGEU-B	Histoire DNL Mme SALIOU E101 2H DNL-A Accompagn s1 Mme DREAN,Mme O... 2AP-AA Accompagn s2 Mme BERNARD,Mme... 2AP-A
10h30					
10h45	Manutention si Mme SERRAND E203 Gr:GA1 — Conduite M. GOURGAND,M. J... Gr:GB — Manutention sp Mme SERRAND E203 Gr:GA2	Conduite M. DELAUNAY,M. LEBLEU... Gr:GA — Arts appliqués Mme BAUDRON E104 Gr:GB	Economie Gestion M. LOGEAIS H8	Anglais M. BREMAUD E203 Gr:GA — Connaissance véhicu M. AUGER J2 Gr:GB	Français Mme BERNARD E103
11h40					
11h45		Conduite M. DELAUNAY,M. LEBLEU... Gr:GA — Français Mme BERNARD E103 Gr:GB	Français Mme BERNARD E103	Manutention s1 Mme SERRAND E004 — Mathématiques s2 M. LE COUSTER E003	Sciences physiques M. LE COUSTER E001 Gr:GA — Anglais M. BREMAUD E203 Gr:GB
12h40					
12h40	—	—	—	—	—
13h50					
13h50	Sciences physiques M. LE COUSTER E001	Réglementation M. MARTEL H6	Accompagnement s1 Mme SALIOU,Mme OUDADESS 2ANGEU-A — Accompagnement s2 Mme SALIOU,Mme OUDADESS 2ANGEU-A	Mathématiques M. LE COUSTER E003	Manutention si Mme PLIQUE manut Gr:GB1 — Conduite M. AUGER,M. RENA... Gr:GA — Manutention sp Mme PLIQUE manut Gr:GB2
14h45					
15h00	code de la route M. JULE J4	PSE Mme COLLAS H6 Gr:GA — Conduite M. AUGER,M. MARTEL... Gr:GB	Technologie véhicul M. GOURGAND H2	Gestion du transpt M. JULE E103	Manutention si Mme PLIQUE manut Gr:GB1 — Conduite M. AUGER,M. RENA... Gr:GA — Manutention sp Mme PLIQUE manut Gr:GB2
15h55					
16h00	Anglais M. BREMAUD E203	Arts appliqués Mme BAUDRON E104 Gr:GA — Conduite M. AUGER,M. MARTEL... Gr:GB	Histoire Mme BERNARD E103		Histoire s2 Mme BERNARD E103
16h55					

Remarques

si semaine impaire	sp semaine paire	s1 Premier semestre	s2 Deuxième semestre

Récapitulatif des Services d'enseignement

Français	Mme BERNARD	4.00		M. LAURENT	0.50		Mme PILATTE	0.50	avec	M. LEBLEU 2.00
Histoire	Mme BERNARD	1.50	Accompagnement	Mme SALIOU	0.50		M. LOYSON	0.50		M. RENAULT 2.00
Histoire DNL	Mme SALIOU	1.00	avec	Mme OUDADESSE	0.50		M. DELAUNAY	0.50	Conduite	M. DELAUNAY 2.00
Mathématiques	M. LE COUSTER	3.50		Mme HAILU	0.50		M. COCHET	0.50	avec	M. LEBLEU 2.00
Sciences physiques	M. LE COUSTER	3.00		Mme SERRAND	0.50	Economie Gestion	M. LOGEAIS	1.00		M. RENAULT 2.00
Anglais	M. BREMAUD	3.00		M. RENAULT	0.50	Manutention	Mme SERRAND	2.50	Conduite	M. AUGER 1.00
Anglais Euro	Mme NADAN	1.00		M. CARET	0.50	Manutention	Mme PLIQUE	2.00	avec	M. RENAULT 1.00
Arts appliqués	Mme BAUDRON	2.00		M. LAURENT	0.50	Gestion du transpt	M. JULE	2.00		M. CARET 1.00
Education sportive	M. CHOPIN	2.00	Accompagnement	Mme DREAN	0.50	Réglementation	M. MARTEL	1.00	Conduite	M. AUGER 1.00
PSE	Mme COLLAS	2.00	avec	Mme OUDADESSE	0.50	Conduite	M. GOURGAND	4.00	avec	M. RENAULT 1.00
Accompagnement	Mme SALIOU	0.50		Mme PILATTE	0.50	avec	M. JULE	4.00	Technologie véhicul	M. GOURGAND 1.00
avec	Mme OUDADESSE	0.50		M. LOYSON	0.50		M. MARTEL	4.00	code de la route	M. JULE 1.00
	Mme HAILU	0.50		M. DELAUNAY	0.50	Conduite	M. AUGER	2.00	Connaissance véhicu	M. AUGER 2.00
	Mme SERRAND	0.50		M. COCHET	0.50	avec	M. MARTEL	2.00		
	M. GOURGAND	0.50	Accompagnement	Mme BERNARD	0.50		M. RENAULT	2.00		
	M. CARET	0.50	avec	Mme OUDADESSE	0.50	Conduite Education	M. GOURGAND	2.00		

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 26 : Articles de presse et journaux

Essonne : la police fait la chasse aux camions qui squattent le long de la N20

Ce jeudi soir, les policiers ont contrôlé et verbalisé tous les poids lourds stationnés illégalement sur le bord de la N. 20, entre Arpajon et la Francilienne. LP/M.-C. D.

Une opération de verbalisation des poids lourds a été menée ce jeudi soir. Les policiers ont également vérifié que l'arrêté préfectoral interdisant la circulation de camions entre Linas et Longjumeau était bien respecté.

Fataliste, Didier* observe les policiers en train de le verbaliser. Pour avoir stationné son camion au bord de la N20, à hauteur d'Arpajon, ce Belge écope d'une amende de 135 €. « Ca ne fait pas longtemps que je roule en France, je ne connais pas bien les lieux, et je ne savais pas du tout que c'était interdit, explique-t-il en haussant les épaules. J'avais roulé le nombre maximum d'heures autorisées, il fallait que je m'arrête. Et plus aucun emplacement autorisé n'était libre. »

Un peu plus loin, c'est un chauffeur portugais qui a arrêté son engin… A quelques mètres de la pancarte interdisant de le faire ! « Il a été installé il y a quelques mois, indique l'un des policiers présents. Force est de reconnaître que son efficacité est limitée. »

Ce jeudi soir, c'est la deuxième fois en quelques mois que les agents du commissariat d'Arpajon, accompagnés de motards départementaux et de deux véhicules du conseil départemental, mettaient en place une opération de contrôle de tous les poids lourds arrêtés sur le bord de la N. 20

Certes la problématique n'est pas nouvelle : sur les cinq accidents mortels qui s'y sont produits ces deux dernières années, quatre impliquaient des camions, dont un en stationnement. Mais elle a pris de l'ampleur au printemps dernier, lorsqu'un restaurant situé sur la commune de Mauchamps, et doté d'un grand parking, a fermé ses portes.

Une fois tous les squatteurs, peu nombreux ce soir-là, verbalisés et redirigés vers les aires de stationnement les plus proches, les policiers filent se positionner à hauteur du croisement avec la Francilienne, afin de vérifier que les poids lourds l'empruntent bien. «

Selon l'arrêté préfectoral en vigueur, seuls les camions qui sont en desserte locale ont le droit de poursuivre sur la N. 20, en direction de Linas, Montlhéry et Longjumeau, expliquent-ils. Mais beaucoup passent par là pour rejoindre Paris, pour économiser du temps et du carburant. »

Un phénomène contre lequel François Pelletant, maire centriste de Linas, alerte les autorités depuis des années. « C'est le prix du péage de Saint-Arnoult (*i.e. :* sur l'A. 10), prohibitif, qui pose problème, analyse-t-il. Nous avons demandé à ce qu'il soit révisé, sans succès. Du coup, les poids lourds continuent à passer par chez nous. »

Une pratique qui cause, selon l'élu, de nombreux désagréments à ses administrés. « Les habitants de la rue du Jubilé, par exemple, se plaignent de l'apparition de fissures dans leurs maisons, à cause des vibrations », affirme-t-il. Pour lui, seule la répétition d'opérations de contrôle et la verbalisation permettra d'en venir à bout. « Si l'information circule qu'en empruntant cette route les camions risquent une amende, cela créera un effet dissuasif. » Marie-Charlotte Dutheil.

Journal *« 7 sur 7, 24h info & sports »* (Belgique), le 18/12/17

Une entreprise de transport mise sous scellés en Flandre, 142 camions saisis

Une entreprise de transport de Vlierzele a été mise sous scellés dimanche et 142 camions saisis dans le cadre d'une enquête pour dumping social et traite des êtres humains, a indiqué l'auditorat gantois du travail. Des perquisitions ont été menées lundi auprès de firmes de transport installées en Flandre occidentale et orientale pour lesquelles l'entreprise incriminée travaillait en sous-traitance.

L'enquête vise une entreprise opérant sur le site de l'ancienne société de transport De Dijcker à Vlierzele. L'entreprise a son adresse en Roumanie mais l'auditorat du travail et les services d'inspection sociale estiment qu'il s'agit en fait d'une firme belge évoluant dans l'illégalité.

"Cette société se spécialisait dans la sous-traitance d'autres firmes belges de transport. Les camions ne roulaient que rarement en Roumanie et les prix pratiqués relèvent du dumping", selon l'auditorat du travail. Les riverains se plaignaient aussi de nuisances diverses, les chauffeurs dormant dans leur camion et laissant tourner le moteur afin d'avoir du chauffage.

Routier tué à Calais : des transporteurs demandent des mesures

« Deux organisations de transporteurs routiers ont réclamé des mesures aux pouvoirs publics mardi, après l'accident provoqué par un barrage de migrants près de Calais qui a coûté la vie au conducteur polonais d'une camionnette. ″Il est nécessaire que les pouvoirs publics locaux et nationaux puissent immédiatement, en concertation avec la profession, prendre les mesures les plus adaptées pour traiter ces problématiques et éviter qu'un nouveau drame ne survienne″, réclament dans un communiqué TLF et la FNTR. ″TLF et la FNTR qui, depuis plusieurs années, tirent la sonnette d'alarme sur la problématique des migrants à Calais, déplorent un accident dramatique impliquant un conducteur routier″, ajoutent les organisations, dénonçant un ″accident malheureusement trop prévisible″. Ces transporteurs routiers ajoutent que ″le transport routier, et notamment les entreprises de transport du Calaisis, sont les premières victimes de cette situation qui ne manquera pas de s'aggraver, période estivale oblige″. Le conducteur d'une camionnette immatriculée en Pologne est décédé après que son véhicule a percuté mardi vers 03H45 l'un des trois poids lourds bloqués par un barrage de migrants sur l'autoroute A. 16 à hauteur de Guemps, à 15 km de Calais. Son véhicule s'est alors embrasé ». A.F.P., Journal *Libération,* le 20 juin 2017.

Bruit et insécurité, les habitants de la Route Neuve n'en peuvent plus et se sentent abandonnés

Les habitants de la Route Neuve située à Ferrières-en-Bray sont au bout du rouleau. Les nuisances dues à l'important trafic routier dans leur rue leur rendent la vie insupportable. Une trentaine de familles dont les logements se situent Route Neuve à Ferrières-en-Bray n'en peuvent plus. Cet axe, un des plus important en termes de trafic routier entre Ferrières et Gournay est devenu un véritable capharnaüm. Et pour cause, environ 900 poids lourds y passent quotidiennement, sans compter les véhicules légers, les tracteurs et les convois exceptionnels... Sébastien Aliome, Journal, *actu.fr/normandie, L'Éclaireur - La Dépêche.*

Bibliographie

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

1. Sociologie générale : ouvrages et articles

AÏT ABDELMALEK Ali, *Territoire et profession, essai sociologique sur les formes de constructions identitaires modernes*, Cortyl-Wodon (Belgique) : Éd. E.M.E. et s.p.r.l. (Coll. « Sociologie »), 2005, 261 p.

AÏT ABDELMALEK Ali, « Edgar Morin, sociologue et théoricien de la complexité : des cultures nationales à la civilisation européenne »*, Sociétés,* 2004/4, pp. 99-117.

ALBARELLO Luc, DIGNEFFE Françoise *et al.*, *Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales,* Paris : Éd. Armand Colin (Coll. « Cursus »), 1995, 179 p.

BAREL Yves, *Le paradoxe et le système. Essai sur le fantastique social,* Grenoble : pug, DL 2008, 268p.

BECKER Howard S., *Outsiders. Études de sociologie de la déviance. Traduit de l'américain par J.-P. BRIAND et J.-M. CHAPOULIE,* Paris : Éd. Métailié, 247 p.

BOLTANSKI Luc et THÉVENOT Laurent, *De la justification : les économies de la grandeur,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « NRF »), 1991, 483 p.

BOURDIEU Pierre et PASSERON Jean-Claude, La reproduction, éléments pour une théorie du système d'enseignement, Paris : Les éditions de minuit (Coll. « Le sens commun »), 1970, 279 p.

BOURDIEU Pierre, *Esquisse d'une théorie de la pratique. Précédé de « Trois études d'ethnologie kabyle »,* (sous la direction de). Genève : Librairie Droz (Coll. « Travaux de Sciences Sociales »), 1972, 272 p.

BOURDIEU Pierre, *La distinction, critique sociale du jugement,* Paris : Éditions de minuit, 1979, 670 p.

BOURDIEU Pierre, « Le capital social. » *In : Actes de la recherche en sciences sociales.* Vol. 31, janvier 1980. Le capital social. pp. 2- 3.

CHAMPAGNE Patrick, LENOIR Rémi *et al., Initiation à la pratique sociologique,* Paris : Éd. Dunod, 1999, 233 p.

COSER Lewis, *The functions of social conflict, an examination of the concept of social conflict and its use in empirical sociological research,* New York : Ed. The Free Press, 1956, 188 p.

DE SARDAN Jean-Pierre, « La politique du terrain. Sur la production des données en anthropologie », Enquête 1 | 1995, *Les terrains de l'enquête,* 2015, 31 p.

DE SINGLY François, « Le soi statutaire et le soi intime à l'épreuve de la fête », *in :* Alberto EIGUER, Christine LEPRINCE, Florence BARUCH, *La fête de famille,* Paris : Éd. In Press (Coll. « Explorations psychanalytiques »), 1998, pp. 127-135, 190 p.

DUCRET André**,** « Le concept de *configuration* et ses implications empiriques : Elias avec et contre Weber », *Sociologies, La recherche en actes, Régimes d'explication en sociologie,* 2011, 16 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

DURKHEIM Émile, *De la division du travail social. Introduction de Serge PAUGAM,* Paris : PUF (Coll. « Quadrige »), 2013, 416 p.

DURKHEIM Émile, *Les règles de la méthode sociologique, Nouvelle édition,* Paris : Éd. Flammarion (Coll. « Champs classiques »), 2010, 333 p.

DURKHEIM Émile, *Le suicide, Introduction de Serge PAUGAM,* Paris : PUF (Coll. « Quadriges »), 2007, 463 p.

ELIAS Norbert, *La civilisation des mœurs,* Paris : Éd. Pocket/Calmann-Lévy (Coll. « Agora »), 2013, 506 p.

ELIAS Norbert, *La dynamique de l'Occident,* Paris : Éd. Pocket/Calmann-Lévy (Coll. « Agora »), 2011, 320 p.

ELIAS Norbert, *La société des individus,* Paris : Éd. Fayard (Coll. « Agora »), 2012, 301 p.

ELIAS Norbert, *Du temps,* Paris : Éd. Pluriel/Arthème Fayard, 2014, 223 p.

FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « Tel »), 2004, 360 p.

GAULEJAC (de) Vincent, BLONDEL Frédéric, TABOADA-LEONETTI Isabel, *La lutte des places,* Paris : Éd. Desdée de Brouwer, *Nouvelle édition revue et augmentée,* 2014, 350 p.

GOFFMAN Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne. 2. Les relations en public.* Paris : Les Éditions de Minuit (Coll. « Le Sens-commun »), 1973, 372 p.

GOFFMAN Erving, *Les rites d'interaction,* Paris : Les Éditions de minuit (Coll. « Le sens commun »), 1974, 230 p.

GURVITCH Georges, *Déterminismes Sociaux et Liberté Humaine,* Paris : PUF (Coll. « Bibliothèque de sociologie contemporaine »), 1963, 327 p.

HONNETH Axel, *La lutte pour la reconnaissance,* Paris : Éd. du Cerf (Coll. « Passages »), 2000, 232 p.

LA BOETIE Étienne de, Discours *de la servitude volontaire,* Bordeaux : Éd. La Pharmacie de Platon, 2010, 88 p.

LEVI-STRAUSS Claude, *Race et histoire,* Paris : Éd. Folio (Coll. « Essais »), 1987, 144 p.

LÖW Martina, *Sociologie de l'espace, Traduit de l'allemand par Didier RENAULT, préface d'Alain BOURDIN,* Paris : Éd. Maison des Sciences de l'Homme (Coll. « Bibliothèque allemande »), 2015, 302 p.

MALINOWSKI Bronislaw, *Les argonautes du Pacifique occidental,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « Tel »), 1989, 664 p.

MAUSS Marcel, *Essai sur le don, Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques, présentation de Florence WEBER,* Paris : PUF, 2012, 240 p.

MERTON Robert K*., Eléments de théorie et de méthode sociologique. Traduit de l'américain et adapté par Henri MENDRAS,* Paris : Éd. Armand Colin (Coll. « Sociologie »), 1997, 376 p.

MORIN Edgar, *Introduction à la pensée complexe,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Points »), p. 85, 2005, 158 p.

MORIN Edgar, *Penser global, préface de Michel WIEVIORKA,* Paris : Éd. Flammarion (Coll. « Champs essais »), 2016, 132 p.

PARSONS Talcott, *The social system, Abingdon :* Ed. Routledge, 1937|1991, 575 p.

PRONOVOST Gilles, *Sociologie du temps,* Paris ; Bruxelles : Éd. De Boeck Université/Éd. De Boeck Université (Coll. « Ouvertures sociologiques »), 1996, 183 p.

ROSA Hartmut, *Aliénation et accélération, vers une théorie critique de la modernité tardive,* Paris : Éd. La Découverte/Poche, 2014, 153 p.

ROSS Kristin, *Rouler plus vite laver plus blanc, Modernisation de la France et décolonisation au tournant des années 60,* Paris : Éd. Flammarion, 2006, 295 p.

SIMMEL Georg, *Le conflit, in Sociologie. Etude sur les formes de socialisation,* [traduit de l'édition originale, 1908], Paris : PUF, 1999, 756 p.

SMITH Adam, *Enquête sur la nature et les causes de la richesse des Nations, Livres I-II,* Paris : PUF (Coll. « Pratiques théoriques »), 1995, 432 p.

SUE Roger, *Temps et ordre social,* Paris : PUF (Coll. « Le sociologue »), 1994, 313 p.

THOENIG Jean-Claude, *L'ère des technocrates,* Paris : Éd. L'Harmattan (Coll. « Logiques sociales »), 1987, 317 p.

WEBER Max*, Economie et société/1, Les catégories de la sociologie,* Paris : Éd. Plon (Coll. « Pocket »), 1995, 410 p.

WEBER Max, *Concepts fondamentaux de sociologie,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « Tel »), 2016, 405 p.

2. Travail et organisations

2.1 Ouvrages

ALTER Norbert (sous la direction de), *Sociologie du monde du travail,* Paris : PUF (Coll. « Quadrige Manuels »), 2008, 356 p.

AMBLAR Henri, BERNOUX Philippe, HERREROS Gilles et LIVIAN Yves-Frédéric, *Les nouvelles approches sociologiques des organisations, Troisième édition augmentée,* Paris : Éditions du Seuil, 2005, 291 p.

ASKENAZY Philippe, *Le désordre du travail, enquête sur le nouveau productivisme,* Paris : Éditions du Seuil et La République des idées, 2005, 95 p.

ASTIER Isabelle, *Les nouvelles règles du social,* Paris : PUF (Coll. « Le lien social »), 2007, 200 p.

BELLIVIER Muriel, *Le Juste-à-temps, Naissance d'un nouveau système de production,* Paris : Éd. L'Harmattan (Coll. « Logiques économiques »), 1996, 391 p.

BERNOUX Philippe, *Sociologie du changement dans les entreprises et les organisations, Nouvelle édition,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Points »), 2010, 368 p.

BOUTON Christophe, *Le temps de l'urgence,* Lormont : Éd. Le Bord de l'Eau (Coll. « Diagnostics »), 2013, 298 p.

CROZIER Michel, *Le phénomène bureaucratique,* Paris : Éditions du Seuil, 1963, 413 p.

CROZIER Michel et FRIEDBERG Erhard, *L'acteur et le système,* Paris : Éditions du Seuil, 1977, 437 p.

De COSTER Michel et *al, Traité de sociologie du travail,* Bruxelles : Éd. De Boeck, 1998, pp 139-156 (475 p.).

DENIOT Joëlle, *Ethnologie du décor en milieu ouvrier, Le bel ordinaire.* (Préface de Michel VERRET), Paris : Éd. L'Harmattan (Coll. « Logiques sociales »), 1995, 335 p.

DUBAR Claude, *La crise des identités, l'interprétation d'une mutation,* Paris : PUF (Coll. « Le lien social »), 2001, 239 p.

DUPUY François, *La faillite de la pensée managériale, Lost in management, vol. 2,* Paris : Éditions du Seuil, 2015, 240 p.

DURAND Jean-Pierre et LINHART Danièle (coordinateurs), *Les ressorts de la mobilisation au travail,* Toulouse : Éd. Octarès, 2005, 303 p.

FORD Henry, *Ford on management, Harnessing the American Spirit,* Éd. Basil Blackwell Oxford (Coll. « Developmental Management »), 1991, 157 p.

FRIEDBERG Erhard, *Le pouvoir et la règle, dynamique de l'action organisée,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Sociologie »), 1993, 404 p.

FRIEDMANN Georges, *Le travail en miettes, spécialisation et loisir,* Paris : Éd. Gallimard, 1956, 347 p.

FRIEDMANN Georges, *Où va le travail humain ? Nouvelle Édition revue et augmentée,* Paris : Éd. Gallimard (Coll. « NRF »), 1963, 446 p.

FRIEDMANN Georges, *7 études sur l'homme et la technique, le pourquoi et le pour quoi de notre civilisation technicienne,* Paris : Éd. Denoël/Gonthier, 1971, 214 p.

GOLLAC Michel, « L'intensité du travail. Formes et effets », *Revue économique 2005/2 (Vol. 56),* pp. 195-216.

GORZ André (choix et prés. de textes), *Critique de la division du travail,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Point »), 1973, 295 p.

GRIGNON Claude, *Comment on fabrique un bon ouvrier ou les fonctions sociales de l'enseignement technique,* dans *Sociologie de l'éducation, textes fondamentaux,* Alain GRAS, préface de Henri JANNE, Paris : Éd. Librairie Larousse, pp. 349-355, 382 p.

LALLEMENT Michel, *Temps, travail et mode de vie,* Paris : PUF (Coll. « Sciences sociales et sociétés »), 2003, 227 p.

LALLEMENT Michel, *Le travail sous tension,* Auxerre : Éd. Sciences humaines, 109 p., 2010

LINHART Danièle, *Travailler sans les autres ?,* Paris : Éditions du Seuil (Coll. « Non conforme »), 2009, 224 p.

LINHART Danièle, *La comédie humaine du travail. De la déshumanisation taylorienne à la sur-humanisation managériale,* Toulouse : Éd. Érès (Coll. « Sociologie clinique »), 2015, 158 p.

LINHART Robert, *L'établi,* Paris : Les Éditions de Minuit (Coll. « Documents »), 1978, 180 p.

NAVILLE Pierre (sous la direction de), *Essai sur la qualification du travail,* Paris : Éd. Librairie Marcel Rivière et Cie (Coll. « Recherche de sociologie du travail »), 1956, 148 p.

REYNAUD Jean-Daniel, *Les règles du jeu,* Paris : Éd. Armand Colin, 1989, 306 p.

REYNAUD Jean-Daniel, *Le conflit, la négociation et la règle, seconde édition augmentée,* Toulouse : Éd. Octarès, 2007, 268 p.

ROY Donald, *Un sociologue à l'usine. Texte essentiels pour la sociologie du travail.* Traduction de l'anglais (État-Unis) (sous la direction de Jean-Pierre BRIAND et Jean-Michel CHAPOULIE), Postface de Howard BECKER, Paris : Éd. La Découverte, Coll. Grands repères, 2006, 235 p.

SAINSAULIEU Renaud, *L'identité au travail,* Paris : Éd. Presses de la Fondation nationale des sciences politiques (Coll. « Références »), 1988, 476 p.

SAINSAULIEU Renaud, *Sociologie de l'entreprise, Organisation, culture et développement, 2e édition revue et mise à jour,* Paris : Éd. Presse de Sciences PO et Dalloz (Coll. « Amphithéâtre »), 1997, 476 p.

SEGRESTIN Denis, *Sociologie de l'entreprise,* Paris : Éd. Armand Colin, 1992, 222 p.

TAYLOR Frederick Winslow & *al, Organisation du travail et économie des entreprises,* (Textes choisis et présentés par François VATIN), Paris : Éd. Les Éditions d'organisation, 1990, 203 p.

THÉRY Laurence (sous la direction de), *Le travail intenable, Résister collectivement à l'intensification du travail,* Paris : Éd. La Découverte/Poche, 2013, 259 p.

TOURAINE Alain, *L'évolution du travail ouvrier aux usines Renault,* Paris : Éd. du CNRS, 1955, 202 p.

VATIN François, *La fluidité industrielle,* (préface de Pierre NAVILLE), Paris : Éd. Méridiens Klincksieck, 1987, 218 p.

VATIN François, *Le travail, activité productive et ordre social,* Paris : Presses Universitaire de Paris Ouest, 2014, 117 p.

VILLERMÉ Louis René, *Tableau de l'état physique et moral des ouvriers dans les manufactures de coton, de laine et de soie. Tome Premier.* Paris : Jules RENOUARD et Cie, Libraires, Rue de Tournon, n° 6, BNF – Gallica, 1840, 459 p.

2.2 Articles

ASKENAZY Philippe, « Réduction du temps de travail. Organisation et conditions de travail », *Revue économique,* volume 51, n°3, 2000, pp. 547-55.

DECOSSE Frédéric, DESALVO Augustina, « Les détachés de l'agriculture intensive », *Plein droit* 2017/2 (n° 113), p. 7-10.

DENAVE Sophie, « Les conditions individuelles et collectives des ruptures professionnelles », *Cahiers internationaux de sociologie* 2006/1 (n° 120), pp. 85-110.

FRIEDMANN Georges, « Qu'est-ce que le travail ? », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations.* 15e année, N. 4, 1960, pp. 684-701.

GOFFMAN Erving, « La "distance au rôle" en salle d'opération » *Actes de la recherche en sciences sociales,* Vol. 143, juin 2002. *Médecines, patients et politiques de santé.* pp. 80-87.

ISIDRO Lola, « Travailleurs détachés, travailleurs délaissés », *Plein droit* 2017/2 (n° 113), pp. 3-6.

LEROUGE Loïc, « Les effets de la précarité du travail sur la santé : le droit du travail peut-il s'en saisir ? », *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé,* 11-1 | 2009, 23 p.

LICHTENBERGER Yves*,* « Compétence, organisation du travail et confrontation sociale », *Formation Emploi.* N.67, 1999. *Numéro spécial : Activités de travail et dynamique des compétences.* pp. 93-107.

LINHART Danièle, « Les conditions paradoxales de la résistance au travail », *Nouvelle revue de psychosociologie* 2009/1 (n° 7), p. 71-83.

LINHART Danièle, « Une précarisation subjective du travail », *Annales des Mines - Réalités industrielles* 2011/1 (Février 2011).

MAIRESSE Jacques, CHARPIN Jean-Michel, « Réduction de la durée du travail et chômage : éléments de réflexion en forme de modèle », *Revue économique,* Volume 29, n°1, 1978. pp. 189-206.

MASLAUSKAITE Kristina, *Travailleurs détachés dans l'UE : état des lieux et évolution réglementaire. Notre Europe* – Institut Jacques Delors, 2014, 20 p.

MERCURE Daniel, « Libéralisme et lien social : une analyse critique », *Cahiers internationaux de sociologie* 2005/2 (n° 119), p. 333-346.

MICHONOVA Roumiana, « Stratégies de reconversions professionnelles et modalités d'adaptation aux changements socio-économiques. Le cas de la Bulgarie », *Autrepart* 2008/4 (n° 48), p. 129-140.

MONCHATRE Sylvie, « Logique compétence et professionnalisation ouvrière, dans l'entreprise », *in :* DURAND Jean-Pierre et LINHART Danièle (sous la direction de), *Les ressorts de la mobilisation au travail,* Toulouse : Éd. Octarès, 2005, 303 p.

PATAUT Étienne, « Détachement et fraude à la loi – Retour sur le détachement de travailleurs salariés en Europe. Revue de Droit du Travail », Paris : Éd. Dalloz, 2014, pp. 23-34.

REA Andrea, « Les nouvelles figures du travailleur immigré : fragmentation des statuts d'emploi et européanisation des migrations », *Revue européenne des migrations internationales,* vol. 29 - n° 2 | 2013, 35 p.

URIBE Guillermo, « La population latino-américaine en Espagne : nouvelle diaspora, nouvelles mobilités », *Revue Européenne des Migrations internationale,* vol. 28-n°1|2012, pp. 169-178.

TEDONGMO TEKO Henri & BAPES BA BAPES Yves, « Influence sociales et leadership dans la direction des personnes, Études de cas au Cameroun », *SociologieS, Premier texte,* 2010, 14 p.

DAMIEN Robert, MAUGERI Salvatore, « Normaliser pour mieux dominer », *Les cahiers de médiologie,* 1996/2 N° 2 | pp. 237 à 245.

VEZINA Michel *et al.,* « L'impact de l'organisation du travail sur l'isolement social », *Travailler* 2001/1 (n° 5), pp. 101-117.

3. Transport, logistique et chauffeurs routiers

3.1 Ouvrages

AUDOUIN-DESFONTAINES Hélène, *Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi.* Thèse soutenue le 2 décembre 2002, sous la direction de Lucie TANGUY, Université PARIS X-NANTERRE, U.F.R. de Sciences sociales et administratives. Sociologie, 2002, 263 p.

BARTOLT Raphaël, *Les transports routiers* (Coll. « Que sais-je ? »), Paris : PUF, 1992, 127 p.

BOCQUET Eric, *Le droit en soute : le dumping social dans le transport européen.* Rapport d'information n° 450 (2013-2014), fait au nom de la Commission des affaires européennes, 2014, 89 p.

CAMPAGNE Jean-Pierre, BURLAT Patrick (sous la direction de), *Maîtrise et organisation des flux industriels,* Paris : Éd. Lavoisier (Coll. « Hermès »), 2001, 162 p.

CARON François, *Les grandes compagnies de chemin de fer en France : 1823-1937,* Genève : Éd. Droz, 2005, 411 p.

CHALOT Michel, DUMONT Maxime (sous la direction de), *Rapport 2014 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique* Paris : O.P.T.L., 75 p.

DEBONS Claude, LE COQ Joël (sous la direction de), *Routiers, les raisons de la colère,* Ivry-sur-Seine : Les Éditions de l'Atelier/Éditions Ouvrières, Paris, 1997, 273 p.

DE SAULIEU François, *Le travail et la peine des hommes,* Paris : Éd. S.E.J.T., 1985, 237 p.

DRESSEN Marnix, DURAND Jean-Pierre (coordinateurs), *La violence au travail,* Toulouse : Éd. Octarès (Coll. « Le travail en débats, série Colloques & Congrès »), 2011, 381 p.

MATHE Hervé et TIXIER Daniel, *La logistique,* Paris : PUF (« Coll. Que sais-je ? »), 2005, 127 p.

MONNOYER-SMITH Laurence (directrice de la publication), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* Observatoire social des transports, Service de l'observation et des statistiques et Direction des services des transports, Direction des services de transport, Minisère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2015, 96 p.

NEIERTZ Nicolas, *La coordination des transports en France : De 1918 à nos jours.* Vincennes : Éd. Institut de la gestion publique et du développement économique, 1999, 716 p.

PAQUEL Véronique, HERBERT Jean-Baptiste *et al., Les comptes des transports en 2015, Tome 1, 53e rapport de la commission des comptes des transports, de la nation, juillet 2016,* Puteaux : Service de l'observation et des statistiques Bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports, Rapporteur de la commission des comptes des transports de la Nation, Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer, 2016, 180 p.

POIRIER Charles C., REITER Stephen E., *La supply chain, Optimiser la chaîne logistique et le réseau interentreprises, préface de Pascal POUDEROUX,* Paris : Éd. Dunod, 2001, 285 p.

POULAIN Jean-Luc, *Penser l'entreprise et ses dirigeants. L'Entreprise familiale de Taille Intermédiaire (E.T.I.) : outil de pérennisation de l'emploi, et facteurs de développement territorial (économique, social et culturel). Étude anthropo-sociologique des identités professionnelles et territoriales en Bretagne.* Sous la direction de M. Aït Abdelmalek, Professeur des Université en sociologie, LiRIS, Université Rennes 2, 2017, 440 p.

POUY Jean-Bernard, HAMELIN Patrick, LEFEBVRE Bruno, *Les routiers, des hommes sans importance ?,* Paris : Éd. Syros (Coll. « Des gens »), 1993, 260 p.

RODRIGUES Anne-Catherine, *Des femmes conductrices de poids lourds : parcours de vie et rapport au métier d'une portion croissante de la main-d'œuvre dans un métier en mutation. Economies et finances.* Université Paris-Est, 2010, INRETS, 288 p.

ROUMI Sandra, Gaël THOMAS, *En toute logistique,* Paris : Éd. Jacob-Duvernet, p. 81, 2004, 175 p.

SCHIRM Denis, *Rapport 2017 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique* [O.P.T.L.], 2018, 80 p.

VALLIN Philippe, *La logistique, Modèles et méthodes du pilotage des flux, 2e édition,* Paris : Éd. Economica (Coll. « Techniques de Gestion »), 2001, 242 p.

VENTURELLI Walter et VENTURELLI Nadine, *Le transport routier, 6e édition, Toutes les techniques d'exploitation en transport routier de marchandises,* Chambéry : Éd. Le génie des Glaciers, 2014, 502 p.

3.2 Articles

BARNIER Louis-Marie. « Personnel navigant commercial, d'un savoir intuitif à un savoir d'expertise ». *In: Formation Emploi. N.67, 1999. Numéro spécial : activités de travail et dynamique des compétences,* pp. 25-46.

BIENCOURT Olivier, « Concurrence par la qualité dans le transport routier de marchandises : normes ou réseaux ? » *Revue d'économie industrielle.* Vol. 75. 1er trimestre 1996, pp. 211-222.

BOLLO Daniel et FRYBOURG Michel, « La gestion de flottes et les technologies numériques », *Les Cahiers du numérique* 2001/1 (Vol. 2), p. 239-253.

BOLTANSKI Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales.* Vol. 1, n°2, mars 1975. *Le titre et le poste.* pp. 25-49.

BOYLAUD Olivier et NICOLETTI Giuseppe, « La réforme de la réglementation dans le secteur du transport routier de marchandises », *Revue économique de l'OCDE* 2001/1 (n° 32), pp. 255-279.

BRAIBANT Michel, « Le transport routier de marchandises à la veille de l'échéance européenne », *Économie et statistique,* n° 239, janvier 1991, pp. 3-17.

CARRE Stéphane, « *Un exemple de pluralisme juridique : l'accord "grands routiers" du 23 novembre 1994 », Revue juridique de l'Ouest,* 1999-3. pp. 377-394.

CARRE Stéphane et DESFONTAINES Hélène, « De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs. Mesure et norme temporelle du travail des chauffeurs routiers en France », *Éd. Juridiques associées | « Droit et société »,* 2017/1 N° 95, pp. 131-152.

CHOLEZ CRISTO Céline, « La résolution au quotidien des contraintes urbaines par les chauffeurs-livreurs », *Les Cahiers Scientifiques du transport,* N° 41/2002, pp. 3-30.

CHOUANIERE D., AUBRY S., THIERRY S., « Conduite et santé, une revue de la littérature, 2008, dossier médico-technique », *Document pour le Médecin du Travail,* n° 113, 1er trimestre 2008, INRS, 18 p.

COURTY Guillaume, « Mobilité professionnelle et identité : trois logiques de la construction de la stéréotypée des routiers. Se placer pour se situer. Place en jeu, enjeux de classes », *in :* Sandrine DEPEAU (dir.), Thierry RAMADIER (dir.), *Se placer pour se situer. Place en jeu, enjeux de classes*, Rennes : pur, 2011, pp.107-123.

DARROT Pierre, « La concurrence dans les transports routiers de marchandises (première partie », *Economie et statistique,* n°40, Décembre 1972, pp. 3-14.

DOBIAS Georges (sous la direction de), « Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises », Commissariat général au plan, 1994, 122 p.

DESFONTAINES Hélène, « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises », *DARES, La Documentation française (Coll. « Travail et emploi »),* Octobre-décembre 2005, pp. 29-41.

DUSSUET J., « Circulation et transports routiers de marchandises : la documentation et ses problèmes », *Norois,* n°96, Octobre-Décembre 1977. pp. 585-592.

EVRARD SAMUEL Karine et SPALANZANI Alain, « Stratégies de localisation et *Supply Chain Management* », *La Revue des Sciences de Gestion* 2006/6 (n°222), p. 25-34

FOUQUET Jean-Philippe, « Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds », *Journal des anthropologues,* 77-78 | 1999, pp. 241-256.

FOULQUIER Eric, « Le froid, les agrumes et la mer. Logiques de flux, logiques d'espace dans le bassin de *La Plata.* (Argentine,Uruguay) », *Géographie, économie, société* 2007/3 (Vol. 9), pp. 315-327.

GERAUD Hercule, « Les Routiers au douzième siècle », *Bibliothèque de l'école des chartes,* Tome 3, 1842, pp. 125-147.

GIORDANO-SPRING Sophie et TRAVAILLE Denis, « Chaîne logistique intégrée et intégration des informations comptables », *Revue Logistique & Management,* Vol. 14, 2006, 10 p.

HAMELIN Patrick, « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises », *Économie rurale,* n°170, nov.-déc. 1985, pp. 3-6.

HAMELIN Patrick, « Le monde des routiers, histoire et images d'un ″groupe professionnel″ composite », *in : Culture technique,* N° 19, 1989, pp. 250-259.

HAMELIN Patrick, « Les aspects sociaux du transport routier : la durée de travail des conducteurs » *in : Aspects sociaux du transport routier, Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT),* pp. 72-96, 1999, 185 p.

HILAL Nadia, « Effets pervers des déréglementations européennes : le cas du transport routier de marchandises », *Sociologie du travail,* vol. 48 – N° 2 – avril-juin 2006, pp. 137-278.

KOGAN Anne-France, « TIC, tac, tic, tac… Du temps traqué au travail contrôlé : le cas du transport routier de marchandises », *tic&société,* Vol. 10, N° 1 | 1er semestre 2016, 13 p.

KÖLL Hellmut, LANGE Sandra, RUFFINI Flavio V., « La question des détours dans le transport routier de marchandises » *Revue de Géographie Alpine | Journal of Alpine Research,* 95-1 | 2007, 13 p.

LAMOUREUX David, « Les archives orales : pour mieux connaître l'évolution des métiers à la SNCF », *Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne],* 31 | 2004, 28 p.

LEFEBVRE Bruno, « Etre routier : s'engager, se reconvertir ou s'installer dans le métier », dans *Annales de Vaucresson,* 1/1987, n° 26, 17 p.

LEFEBVRE Bruno, « Les risques du métier. Ethnographie des conducteurs de poids lourd dans les petites entreprises en région Rhône-Alpes », I-Revues, Inist.fr, 1989, pp. 241-249.

LEFEBVRE Bruno, « Espaces professionnels et flux tendus. In : Actes de la recherche en sciences sociales », *Les nouvelles formes de domination dans le travail (1),* Vol. 114, septembre 1996, pp. 79-88.

MOREAU Sylvain, Thierry GUIMBAUD (sous la direction de), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* publication réalisée par le SOeS, Observatoire des transports, 2013, 22 p.

MOREAU Sylvain (direction de la publication), *Datalab Transport, Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, février 2017, 93 p.

NAVEZ Marc (sous la direction. de), *Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne. Compte-rendu d'activités 2014,* Dreal Bretagne, Service Infrastructures Sécurité Transport, 2015, 47 p.

NOBERT Yves *et al.,* « Le secteur du transport interurbain et la recherche opérationnelle : une synergie méconnue à exploiter », *Gestion* 2002/2 (Vol. 27), pp. 38-45.

OCQUETEAU Frédéric, « La gestion des risques dans le transport routier de marchandises », *Déviance et société,* Vol. 22 - N°3, 1998, pp. 319-338.

SAVY Michel (sous la direction de), « Le cabotage maritime en Europe », *Bulletin de l'observatoire des Politiques et stratégies de Transport en Europe, Numéro 33, janvier 2013,* 8 p.

SPILL Jean-Michel, « Les méthodes de recherche pour l'étude du trafic routier de marchandises : l'exemple de la Bretagne », *Bulletin de l'Association de géographes français,* N°408-409, 50e année, Mai-juin 1973, pp. 569-584.

VAUCLARE Claude, « Etude de l'impact du *contrat de progrès* sur l'organisation des entreprises de transport routier de marchandises », note de synthèse du *S.E.S.,* 1998, 6 p.

VISCELLI Steve, *The Big Rig, Trucking and the decline of American dream,* University of California Press, 2016, 288 p.

WOLKOWITSCH Maurice, « Les transports routiers en France », *Annales de Géographie,* tome 63, n°336, 1954, pp. 99-112.

4. Stress, harcèlement, *burn-out,* fatigue au travail

4.1 Ouvrages

BOUDOUKHA Abdel Halim, *Burn-out et stress post-traumatique,* Paris : Éd. Dunod, 2016, 252 p.

BUSCATTO Marie, LORIOL Marc, WELLER Jean-Marc (sous la direction de), *Au-delà du stress au travail. Une sociologie des agents publics au contact des usagers,* Toulouse : Éd. Érès (Coll. « Clinique du travail »), 2008, 285 p.

COUTANCEAU Roland, BENNEGADI Rachid, BORNSTEIN Serge (sous la direction de), *Stress, burn-out, harcèlement moral, De la souffrance au travail au management qualitatif,* Malakoff : Éd. Dunod (Coll. « Psychothérapies »), 2016, 270 p.

DEJOURS Christophe, *Le choix. Souffrir au travail n'est pas une fatalité,* Paris : Éd. Bayard, 2015, 238 p.

DELBROUCK Michel, *Comment traiter le burn-out, Principes de prise en charge du syndrome d'épuisement professionnel, 1ère édition,* Éd. De Boeck Université (Coll. « Oxalis »), 2011, 462 p.

ERICHSEN John Eric, *« Railways and other injuries of the nervous system », American Libraries,* 1867, 139 p.

GUENARD Hervé (sous la coordination de), *Physiologie humaine,* Ruel-Malmaison : Éditions Pradel, 2009, 607 p.

GUILLAUMONT Antoine, *Un philosophe au désert, Évagre le Pontique,* Paris : Éd. Librairie Philosophique J. Vrin, 2004, 430 p.

GRINKER Roy R. et SPIEGEL John Paul, *Men under stress,* Éd. J. & A. Churchill, 1945, 484 p.

HERREROS Gilles, *La violence ordinaire dans les organisations, plaidoyer pour des organisations flexibles* (Coll. « Sociologie clinique »), Toulouse : Éd. Érès, 2012, 199 p.

LAZARUS Richard S. et FOLKMAN Susan, *Stress, apraisal and coping, New York : Springer publishing Company,* 1984, 445 p.

LEROUGE Loïc, *Risques psychosociaux et système japonais de prévention des risques au travail,* HAL, Archives ouvertes, halshs 00818332, 2013, 60 p.

LORIOL Marc, *Le temps de la fatigue, la gestion sociale du mal-être au travail,* Paris : Éd. Anthropos, 2000, 278 p.

LUCIANI-ZIDANE Lucrèce, *L'acédie le vice de forme du christianisme, de saint Paul à Lacan,* Paris : Éd. Cerf, 2009, 324 p.

MOYAT-AYCOBERRY Caroline, *Guide des risques psychosociaux en entreprise, Dispositifs juridiques - Leviers d'action - Fiches pratiques, 3e édition,* Le Mans : Éd. Gereso (Coll. « L'essentiel pour agir »), 2015, 140 p.

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

PERILLEUX Thomas, *Les tensions de la flexibilité,* Paris : Éd. Desclée de Brouwer, p. 110, 2001, 221 p.

4.2 Articles

BEARD George, *« Neurasthenia, or nervous exhaustion »,* Ed. Massachusetts Medical Society, *in : Boston Medical and Surgical Journal,* Vol. III, n° 18, 1869, 35 p.

BRUCHON-SCHWEITZER Marilou, « Concepts, Stress, Coping. Le coping et les stratégies d'ajustement face au stress », *Recherche en soins infirmiers,* N° 67, 2001, pp. 68-83.

CHERNISS Cary, *« Burnout : two ways to defining it and their implications », Annual Convention of the American Psychological Association, 90th, Washington, DC, August 23-27,* 1982, 18 p.

DA COSTA Jacob Mendes, *« On Irritable Heart : A Clinical Study of a Form of Functional Cardiac Disorder and Its Consequences. » The American Journal of the Medical Sciences 61, no. 121 (January 1871)*, pp. 17–52.

FREUDENBERGER Helbert J., *« Staff Burn-Out » Journal of social issues, volume 30, number 1,* 1974, pp. 159-165.

KARASEK Robert A., *« Job Demands, Job Decision Latitude, and Mental Strain : Implications for Job Redesign »,* Administrative Science Quarterly, Vol. 24, No. 2 (Jun., 1979), pp. 285-308.

KRISTENSEN Tage S., BORRITZ Mariane, VILLADSEN Ebbe et CHRISTENSEN Karl B., *« The Copenhagen Burnout Inventory : a new tool for the assessment of Burnout », in : Work & Stress, July-September,* 2005, pp. 192-207.

LEGERON Patrick (sous la direction de), « Observatoire de la santé psychologique au travail, évaluation stress », Stimulus, 2017, 7 p.

LORIOL Marc, « La construction sociale de la fatigue au travail : l'exemple du burn out des infirmières hospitalières », *Travail et Emploi,* Ministère du travail et de la participation, 2003, pp. 65-74.

MARTINEZ HERNAEZ Angel, « Le Prozac est la meilleure de toutes les inventions », *Socio-anthropologie,* 21 | 2007, 11 p.

MASLACH Christina et Susan JACKSON, « The measurement of experienced burnout. » *In : Journal of occupational behaviour,* Vol. 2, 99-113 (1981), 15 p.

MASLACH Christina, LEITER Michael P., SCHAUFELI Wilmar B., *« Measuring burnout », in : CARTWRIGHT Susan and COOPER Cary L., The Oxford handbook of Organizational Well-Being,* Ed. Oxford University Press, 2009, pp. 86-108.

MYERS Charles S., *« A final contribution to shell chock. Being a consideration of unsettled points needed investigation », The Lancet,* 11 January, 1919, pp. 51-54.

OSLER William, *The lumleian lectures on angina pectoris, Delivred before the Royal College of physicians of London, The Lancet,* Vol. 175, 1910, pp. 973-977.

PAULY Véronique et VIERS Jacques, « L'apport de la sociologie à la prise en compte des risques psychosociaux dans l'entreprise », *Sociologies pratiques* 2008/1 (N° 16), pp. 25-37.

PEARLIN Leonard I., MENAGHAN Elizabeth G., LIEBERMAN Morton A. et MULLAN Joseph T., « *The stress process », Journal of Health and Social Behavior, Vol. 22, No. 4 (Dec., 1981), American Sociological Association,* pp. 337-356.

PEARLIN Leonard I. et SCHOOLER C., *« The structure of coping », J. Health Sot. Behavior 19:2-21, 1978, and PEARLIN Leonard I., LIEBERMAN M. A., MENAGHAN E. & MULLAN J. T., The stress process. J. health Soc. Behavior 22:337-56, 1981. [National Institute of Mental Health, Bethesda, MD. and, Program on Human Development and Aging, University of California, San-Francisco, CA.],* 1992, pp. 337-356.

PEARLIN Leonard I., *« The Sociological Study of Stress », Journal of Health and Social Behaviour,* Vol. 30, N° 3, (Sept., 1989), pp. 241-256.

PIGNOL Pascal et HIRSCHELMANN Astrid, « Préhistoire de la psychotraumatologie (1884-18930), La querelle des névroses : les névroses traumatiques de H. Oppenheim contre l'hystéro-traumatisme de J.-M. Charcot », *L'Information psychiatrique,* 2014, Volume 90, Numéro 6, 2014, pp. 427-436.

ROSNET Élisabeth, « Définitions, théories et modèles du stress », pp. 17-34, *in* Dominique LASSARE (sous la direction de), *Stress et société,* Reims : PUF (Coll. « Publications du Laboratoire de psychologie appliquée *stress et société* »), 2002, 359 p.

SELYE Hans, *Evolution of the Stress concept : The originator of the concept traces its development from the discovery in 1936 of the alarm reaction to modern therapeutic applications of syntoxic and catatoxic hormones, in American scientist,* Vol. 61, N° 6, 1973, pp. 692-699.

SELYE Hans, *A syndrome produced by Diverse Nocuous Agents, Nature,* (July 4), 1936, 1p.

SELYE Hans, *Stress and general adaptation syndrome, British Medical Journal, (June 17),* 1950, pp. 1383-1392.

SCHAUFELI Wilmar B., LEITER Michael P., MASLACH Christina, *Burnout : 35 years of reseach and practive, in Career Development International,* Vol. 14, N° 3, 2009, pp. 204-220, p. 205.

SIEGRIST Johannes, *« Adverse Health Effects of High-Effort/Low-Reward conditions »,* Journal of Occupational Health Psychology, 1996, Vol. 1, No. 1, 27-41.

Martine TIMSIT-BERTHIER, *Evolution du concept de stress, de la physiologie à la victimologie, in : Revue Res-Systemica,* Vol. 10, *Numéro spécial/hommage à Emmanuel Nunez, clinicien de Science, Systémicien,* 2014, mai 2014, 10 p.

VON STRACHWITZ Manuelle, « Prendre en charge des victimes de harcèlement moral », *Thérapie familiale* 2003/3 (Vol. 23), p. 251-268, p. 256.

5. Dictionnaires

BAILLY Anatole, *Le grand Bailly, Dictionnaire Grec Français,* Paris : Éd. Librairie Hachette, DL, 1963, 2230 p.

BLOCH Oscar, VON WARTBURG Walter (sous la direction de), *Dictionnaire étymologique de la langue française,* Paris : PUF, 2012, 682 p.

CHANTRAINE Pierre, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque, Histoire des mots,* Paris : Éd. Librairie Klinsksieck (Coll. « Nouvelle édition »), 2009, 1436 p.

ERNOUT Alfred et MEILLET Antoine, *Dictionnaire étymologique de la langue latine, Histoire des mots, Nouvelle édition, revue, corrigée et augmentée d'un index,* Paris : Éd. Librairie Klinsksieck, 1939, 1184 p.

DORTIER, Jean-François (sous la direction de), *Le dictionnaire des sciences sociales,* Auxerre : Éd. Sciences humaines (Coll. « La Petite Bibliothèque de Sciences Humaines »), 2013, 459 p.

GAFFIOT Félix, *Dictionnaire Latin/Français,* Paris : Éd. Hachette, 1934, 1719 p.

REY Alain (sous la direction de), *LE ROBERT, Dictionnaire historique de la langue française,* Paris : Ed. Dicorobert Inc., 1993, 1156 p.

ROUDINESCO Élisabeth et PLON Michel, *Dictionnaire de la psychanalyse,* Paris : Éd. Fayard, 1997, 1191 p.

SUIRE Eric, *Vocabulaire historique du christianisme,* Paris : Éd. Armand Colin, 234 p., 2004

WEHMEIER Sally (edited by), *OXFORD wordpower Dictionnary,* Ed. Oxford University Press, 1983, 746 p.

6. Autres documentations et ouvrages consultés

ARENDT Hannah, *La condition de l'homme moderne, 1958|2016,* Paris : Éd. Calman-Lévy, Coll. Agora/Pocket, 406 p.

COHEN Joëlle, *Théorie des graphes,* L.A.C.L., 2012, 64 p.

DARWIN Charles, *L'origine des espèces, Traduction d'Edmond BARBIER revue par Daniel BECQUEMONT, présentation par Jean-Marc DROUIN,* Paris : Éd. Flammarion (Coll. « G.F. »), 2008, 619 p.

GOUDET Marie-Odile *& al,* Évagre le PONTIQUE, *De la prière à la perfection,* Paris : Éd. Migne/Les pères dans la foi, 1992, 129 p.

GOURIN Didier (sous la coordination de), *Un chantier hors du commun. Ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes,* Rennes : Éd. Ouest-France, 2017, 96 p.

HUTEAU Michel, *Les conceptions cognitives de la personnalité,* Paris : PUF, 1985, 332 p.

PLAZAOLA Jean-Philippe de, LAHI Gisèle (sous la coordination de), *Tableau de l'économie française,* Édition 2016, Paris : Éd. Institut national de la statistique et des études économiques (Coll. « Insee Référence »), 2016, 262 p.

KEYNES John Maynard, (1923-1930), *Sur la monnaie et l'économie,* Lausanne : Éd. Payot (Coll. « Petite bibliothèque Payot »), 2014, 188 p.

KORMAN Bernard (dir.), DUSSART Olivier (dir.), *Bilan social annuel du transport routier de marchandises,* Direction des Affaires économiques et internationales, Direction des Transports terrestres, mars 2005, pp. 39-46, 68 p.

LEVY-LEBOYER Claude, *La gestion des compétences,* Paris : Éditions d'Organisation, 1996, 165 p.

VAN HOEK Aukje, HOUWERZIJL Mijke (sous la dir. de), *Étude complémentaire sur les aspects juridiques concernant le détachement des travailleurs dans le cadre des prestations de services dans l'Union européenne.* Pour La Commission européenne Nº de contrat VC/2011/0096, Université d'Amsterdam. 2011, 27 p.

WINNICOTT Donald Woods, *La mère suffisamment bonne,* Lausanne : Éd. Payot & Rivages, 2006, 122 p.

ZAHN Rebecca, *Revision of the Posted Workers' Directive : Equality at Last ? European (Legal) Studies on-line papers Queen's University Belfast - School of Law – Centre of European and Transnational Legal Studies,* Volume 5, Issue 1, 2016, 17 p.

Analyse des déclarations de détachement des entreprises prestataires de services en France en 2014, Direction générale du travail, Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, janvier 2016, 52 p.

Classement européen T.R.M. 2015, Conseil National Routier, avril 2017, 8 p.

Enquête CNR 40 tonnes, le personnel de conduite, Oservatoire économique du T.R.M. Conseil National Routier, 2016, 4 p.

Ensemble, vivons la route ! FCO Marchandises, ECF, Mémento du conducteur routier marchandises, formation continue, Éd. ENPC, 80 p.

DSM IV, *Manuel diagnostique et statistique des troubles mentaux.* (Texte revisité), 2003, Issy Les Moulineaux : Éd. Elsevier Masson, 1065 p.

Libreria Editrice Vaticana, discours de Benoît XVI, 25 avril 2007.

7. Réglementations européennes, directives et lois

Accord du 23 novembre 1994 sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandise "grands routiers" ou "longue distance".

Arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs, Journal officiel de la République française, Ministère de l'Ecologie, du développement et de l'aménagement durables, 2008, 18 p.

Réglementation CEE n° 543/69.

Réglementation CEE n° 3820/85.

Réglementation CEE n° 3821/85.

Réglementation CEE n° 3118/93.

Réglementation CE n° 561/2006.

Réglementation CE n° 1072/2009

Réglementation UE n° 165/2014.

Directive n° 96/71/CE.

Directive n° 2002/15/CE.

Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Loti).

Décret n° 2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique.

Code des transports, Legifrance, 2017, 1883 p. (version PDF).

Code du travail, Legifrance, 2017, 3040 p. (version PDF).

Code de la Sécurité sociale, Légifrance, 3429 p. (version PDF).

Conventions collectives. Transport routier et activités auxiliaires du transport. Etendue, IDCC : 16, Les éditions des Journaux officiels, 2009, pp. 325-326 (1005 p.).

Journal officiel, 1934-4, Lois et décrets, Avril, Bibliothèque universitaire de Rennes, 175.002

Document de la Direction des routes, Réseau des O.R.T., 2002, O.R.T. des Pays de la Loire.

8. Sites internet/documents télévisuels et radiographiques

http://www.journal-officiel.gouv.fr/

http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20006/A0060047.html

CANCES Alain et GIR François, *La France des routiers,* 1968, archives Ina.fr : http://www.ina.fr/video/CAF93052972

Les ouvriers du bitume, reportage France 2 « 13h15 », 2013 : https://www.youtube.com/watch?v=Za53ZlgACE8

LIETAR Pauline, *Les nouveaux esclaves de la route,* Envoyé spécial, 2011 : http://www.domformateur.com/videos/reportages/les-nouveaux-esclaves-de-la-route-2-2.html

Europe 1, présenté par Jean-Jacques BOURDIN, *1,44 € de l'heure, 56 heures par semaine, l'affaire Norbert Dentressangle (2012),* témoignage d'un policier des frontières, 2012 : https://www.youtube.com/watch?v=lizE2LPESO8

http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/le-controle-des-transports-routiers-a932.html

http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/bilan-definitif-de-l-accidentalite-routiere-2016

Table des matières

Sommaire **3**
Remerciements **5**
Abréviations et sigles **7**
Introduction **9**
PARTIE 1 : SOCIOGENESE DU STRESS ET PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES **21**
Chapitre 1. Le stress à l'épreuve des sciences contemporaines 23
1. La question religieuse du stress 26
1.1 Une double étymologie du mot « stress » 26
1.2 La religion et l'acédie 28
1.21 La dualité des démons extérieurs face aux démons intérieurs comme prémisse à l'organisation productive ? 28
1.22 Les règles de vie monastique : les huit péchés évagriens 29
1.23 Les conditions à l'équilibre de *l'hésychia* 30
2. Vers une approche contemporaine du stress à la Révolution industrielle : l'enjeu d'une reconnaissance institutionnelle 33
2.1 Le choc post-traumatique 33
2.11 Le choc post-traumatique : entre soudaineté et conséquences différées 33
2.12 Pas tous égaux face aux chocs 36
3.2 Une analyse physiologique du stress : le modèle de Hans Selye 38
3.21 Hans Selye parmi les autres chercheurs 38
3.22 Une réponse non spécifique : un trait de la complexité du stress 40
2.3 Le *burnout :* symbole du stress au travail 42
2.31 De la distance entre figuration de la fatigue et *burnout* 42
2.32 Étiologie du *burnout* 43
2.33 La construction de modèles d'évaluation du *« burnout » :* le *Maslach Burnout Inventory* (1981) face au *Copenhagen Burnout Inventory* (2005) 44
2.4 La question du stress et du droit 46
3. Les routiers, vers un processus de civilisation ? 48
3.1 De la fatigue physique au stress : l'endurance vers la performance 48
3.2 La pacification sociale et la croissance des règles : les fondations des échanges 51
3.3 La mécanique sociale du stress chez les routiers : le dédoublement de l'acteur face aux interdépendances systémiques 53
Chapitre 2. Données quantitatives du transport routier de marchandises 57
1. Démographie des routiers en France 60
1.1 Données générales 60
1.2 Une répartition des âges inégale 62
2. Les types d'entreprises du transport routier 66
2.1 La spécificité du transport : le « compte d'autrui » et le « compte propre » 66
2.2 La répartition territoriale des entreprises du T.R.M. 69
2.3 Les temps de travail des routiers 71
3. Généralités économiques et sociales des entreprises du T.R.M. 74
3.1 Une domination très incertaine 74
3.2 Le vecteur de tension économique : une baisse sensible du fret auprès du pavillon français 76
3.3 Les parts du transport routier de marchandises dans l'économie nationale 78
4. La formation des routiers : la condition du formatage à l'emploi 79
4.1 Les différents moyens de formation pour les conducteurs routiers 79
4.2 Les thématiques enseignées lors de la Formation initiale minimale obligatoire (F.I.M.O.) 82
4.3 La Formation continue obligatoire (F.C.O.) 85
4.4 La Formation passerelle conducteur passagers à conducteur poids lourd 86
5. Les trois axes de la mobilité professionnelle chez les routiers 86

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

5.1 Les routiers de *carrière* ... 87
5.2 Les routiers *convertis* ... 88
5.3 Les routiers *reconvertis* ... 90
PARTIE 2. L'ORGANISATION ENDOGENE ET EXOGENE A LA COMPLEXITE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ... 95
Chapitre 3. L'organisation multimodale en France au début du XXe siècle à l'ouverture européenne : l'épreuve du contingentement routier au fondement de l'esprit de lutte et de la résistance au travail ... 97
1. De l'inter modalité à la domination ferroviaire ... 100
1.1 Les acteurs du transport routier à l'échéance des années trente : *personæ non gratæ ?* ... 100
1.2 La rivalité intermodale ... 103
1.3 Les décrets-lois de coordination du transport terrestre en France ... 105
1.31 Le décret de coordination des transports du 19 avril 1934 ... 105
1.32 Le Décret de coordination de 1949 ... 109
2. De la libéralisation à la régulation commerciale du transport routier de marchandise ... 113
2.1 La « Loti » : une libéralisation du transport routier de marchandises ? ... 113
2.2 Une réglementation du temps de travail en question ... 115
2.3 L'accord du « contrat de progrès » de 1994 : les trois grandes orientations du T.R.M. ... 116
2.31 La polarisation logistique : les clés de la maîtrise du transport de marchandises ... 116
2.32 Les conditions d'une régulation sectorielle ... 118
2.33 La régulation par les temps de travail ... 121
Chapitre 4. Les règles du temps de travail, entre social et optimisation organisationnelle : le temps comme processus de civilisation ... 125
1. La mesure du temps de travail ... 128
1.1 De la normalisation du temps ... 128
1.11 Du temps fractionné au temps sanctionné ... 128
1.12 La fatigue prescrite *versus* la fatigue réelle ... 130
1.2 Les délimitations des temps chronotachygraphiques ... 131
1.21 La conduite : l'étalon du temps de travail ... 131
1.22 Temps de repos normal et réduit ... 132
1.23 Pour une seconde division des temporalités de travail ... 133
1.3 De la justification de la règle : ambiguïtés en mise au travail ... 134
1.31 La Réglementation CE n° 561/2006, vecteur de sécurité routière ? ... 134
1.32 Une organisation des pauses : la pierre angulaire de la productivité ... 136
1.33 Des ambiguïtés des temps de pause et de travail ? ... 139
1.34 Les modalités dérogatoires ... 140
1.35 Les limites de la réglementation à la question de la santé au travail ... 141
2. Le pavillon français face au pavillon européen ... 147
2.1 Quels risques d'une concurrence non maîtrisée dans le T.R.M. ? ... 147
2.11 La règle : l'atout arbitraire du *manager* ... 147
2.12 Le sentiment de paupérisation des routiers : le spectre de la perte du statut social ... 149
2.2 La Directive 96/71/CE : la dévalorisation symbolique du travail à l'échéance du libéralisme européen ... 151
2.21 Les signes d'une coordination à établir ... 151
2.22 Les trois grandes « figures » du travail détaché ... 153
2.23 De la justification destructrice du travail ... 155
2.3 De la Guerre froide à la guerre des coûts ... 157
2.31 Une distribution hétérogène du fret européen ... 157
2.32 L'organisation du cabotage : de la vision réglementaire transversale à une pratique circulaire ... 162
Chapitre 5. Le pôle organisationnel endogène ... 167
1. L'organisation dans la division du travail ... 170
1.1 Un enjeu de territoire et de productivité ... 170
1.11 De la complexification industrielle à la simplification du travail ... 170

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

1.12 L'émiettement du travail comme modèle d'efficacité de production ? 171
1.2 La systématisation de l'émiettement l'organisation scientifique du travail de Frederick W. Taylor (O.S.T.) 173
1.21 La lutte à la flânerie taylorienne à l'écho de l'acédie évagrienne 173
1.22 Les cinq principes du modèle de l'organisation scientifique du travail 174
1.3 Du travail à la chaîne : l'étalon fordien 178
1.31 L'enjeu fordien : l'homogénéisation du processus de fabrication 178
1.32 La perspective de l'émiettement 179
2. L'organisation logistique du transport 182
2.1 Les aspects stratégiques, tactiques et opérationnels de la logistique 182
2.11 Éléments théoriques de logistique 182
2.12 Les restrictions capacitaires : l'imbrication circulatoire et logistique des flux de transport 184
2.2 Calculs et optimisation des réseaux 186
2.21 Les schémas des tournées 186
2.22 L'algorithme de Kruskal 188
3. Organiser l'espace et le temps dans le T.R.M. aujourd'hui : l'enjeu de l'articulation entre organisation et la réglementation du transport 193
3.1 La conversion de l'espace en temps 193
3.2 La dynamique de l'espace : le déni de la reconnaissance sociale ? 194
PARTIE 3. LE STRESS COMME UNE LUTTE SOCIALE AU TRAVAIL 201
Chapitre 6. La place des routiers dans l'organisation 203
1. La question de la solidarité comme protection à la souffrance et au stress ? 206
1.1 De l'organisation : de la structure aux rapports interindividuels 206
1.2 Du rituel d'échange au malaise au travail 209
1.3 Une stratégie de conquête perpétuelle 214
1.31 Un désengagement social contraint 214
1.32 L'élaboration d'une dualité idéologique chez les routiers de zone longue 217
2. Du rôle martial des règles aux « stratégies paradoxales » 221
2.1 Le retour martial des règles à la protection de ses droits sociaux : L'usage du carnet de notes comme second tachygraphe 221
2.2 Le paradoxe de la mobilité professionnelle interentreprises 223
2.3 La diffusion du pouvoir dans la triangulation « client, routier, transporteur » 226
2.4 La route, un espace de négociation : les « stratégies paradoxales » comme moyen de *coping* 229
3. Le bar et les restaurants routiers : au-delà du lieu de repos 236
3.1 Le parking et le relais 237
3.11 Une division de l'espace social 237
3.12 Un temps figé dans l'histoire 237
3.2 Le repas 238
3.21 Classement et convivialité 238
3.22 A chaque repas son âme 240
4. Récit de voyage, trajet Rennes-Besançon aller-retour 241
4.1 Préparatifs et organisation 241
4.11 L'organisation du départ 241
4.12 Le départ 243
4.13 Le paradoxe de l'autoroute : entre vigilance accrue et monotonie 244
4.2 La route comme *continuum* urbain 246
4.21 L'aire de service : lieu de conflit social et de mutation commerciale 246
4.22 L'espace et le temps face à la réglementation du transport routier de marchandises 247
4.23 Quand la route devient "aventure" 248
4.3 Le travail de nuit : de la lutte interindividuelle à la lutte de soi 249
4.31 La tranquillité de la nuit : l'évasion au travail 249
4.32 Routier : entre lutte sociale et lutte contre soi 249
4.33 Le retour : les aléas routiers, face aux amplitudes de travail 251
Chapitre 7. Les trois types de résistances au stress : l'enjeu du pouvoir social des routiers . 255

1. La rationalité *réflexive :* la voix de la résistance au prolétariat du routier 259
1.1 Un autocontrôle prescrit et négocié 259
1.11 L'art d'articuler le travail formel et informel : l'aboutissement d'une autocontrainte 259
1.12 Des colosses aux pieds d'argile 261
1.13 De chauffeur routier à conducteur poids lourd : un espace de travail rétréci ? 264
1.2 La dimension politique comme symbole du désenchantement social 265
1.21 La fraude : la nostalgie du symbole de liberté à l'aune du productivisme post-taylorien 265
1.22 Les réglementations du transport : une légitimité en jeu 267
1.23 Une configuration politique de la route 273
2. La rationalité *progressiste :* l'idéal de la règle 276
2.1. Une polarité inversée 276
2.2 Une entreprise entre l'étau de ses salariés et de ses contraintes commerciales : la question du chevauchement des temporalités 280
2.21 Les tenants du stress professionnel : la mobilité interentreprises comme symptôme 280
2.22 Le chevauchement des temporalités privées et professionnelles dans la rationalité *progressiste* à l'articulation du freinage au travail 282
2.23 La solitude dans la typologie *progressiste* 284
2.3 La complexité du malaise social 285
2.31 La ritualisation du stress 285
2.32 Une compétition arbitraire 289
2.33 La route, d'un lieu de lutte politique à un lieu de lutte spatiale 290
2.34 Le contrôle tachygraphique 292
3. La rationalité *synchronisée et technique :* l'organisation de la persuasion 295
3.1 Caractéristiques générales d'une organisation encastrée 295
3.11 Une rationalisation en réseau 295
3.12 La soumission en équilibre éphémère 297
3.2 L'effet de la course à la performance 300
3.21 Une opposition sociale face aux deux autres rationalités 300
3.22 La double face du croisement entre émiettement du travail et du jeu de rôle 302
3.23 La complexité de l'autocontrainte : cause ou *coping* par rapport au stress ? 306
3.24 Une double définition du jeu 309
3. 3 La « réalité » de la division du travail 310
3.31Un pouvoir de négociateur en question : quelle maîtrise de l'environnement professionnel ? 310
3.32 Du savoir-faire à la compétence : les clés de la définition du métier 311
3.33 Les tenants de la précarité subjective 314
Conclusion générale 323
Annexes 335
Annexe 1 : Méthodologie d'enquête 337
Annexe 2 : Éléments de théorie 343
Annexe 3 : Répartition territoriale des routiers interviewés (points en rouge bordeaux) 378
Annexe 4 : Fiche synoptique (routiers interviewés) 379
Annexe 5 : Distribution en pourcentages des routiers interviewés 393
Annexe 6 : Affréteurs/exploitation transport routier/chefs d'entreprise 394
Annexe 7 : Guide d'entretien « routiers » 396
Annexe 8 : Guide d'entretien pour chefs d'entreprise et logisticiens 399
Annexe 9 : Échantillon d'entretiens retranscrits, Philippe (routier) 401
Annexe 10 : Retranscription thématique 435
Annexe 11 : Résumés d'entretien (échantillon) 449
Annexe 12 : Avertissement de contrôle d'amplitude (entreprise, directeur administratif et routier effacés) 452
Annexe 13 : Ecran de contrôle numérique du disque 453
Annexe 14 : Ecran de contrôle numérique du disque (autre présentation) 453
Annexe 15 : Relevé mensuel de travail d'un routier (conduite, temps de service, etc., entreprise et conducteur effacés) 454

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Annexe 16 : système du « suivi Dynafleet » de consommation et de performance de conduite (recto-verso, nom du routier effacé) 455
Annexe 17 : plan de route et ordonnancement de chargement des palettes par un routier 457
Annexe 18 : Bordereau de chargement (noms du routier, du transporteur, chargeurs et destinataires effacés) 458
Annexe 19 : exemple d'un rappel disposé dans les vitrines murales d'une entreprise de transport de la réglementation n° 561/2006 459
Annexe 20 : Bordereaux de contrôle routier BMO 460
Annexe 21 : notice d'usage du chronotachygraphe numérique (recto-verso) 461
Annexe 22 : règlement (CE) n° 561/2006 463
Annexe 23 : Communiqué de presse, « loi Savary », contre la « garde du camion et la marchandise le week-end en résidant dans la cabine » (travail détaché) 487
Annexe 24 : Emploi du temps CAP année 1 et 2, Lycée professionnel du transport routier Bel Air, Tinténiac 488
Annexe 25 : Emploi du temps Baccalauréat professionnel année 1 et 2, Lycée professionnel du transport routier Bel Air, Tinténiac 490
Annexe 26 : Articles de presse et journaux 492
Bibliographie 495
Table des matières 515

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018

Résumé :

Comment peut-on expliquer que le **« stress »** devienne une réalité pour les routiers alors qu'ils sont traditionnellement contraints à l'effort physique, et dans quelle mesure est-il sociologiquement organisé ? La gestion de flux en temps réel et la transformation en métier de service amène de nouvelles contraintes dont le stress en est son émanation sociale. Mon enquête se découpe en trois parties. La première vise à présenter le secteur et à montrer les points de tension qui se manifestent à l'échelle économique et macrosociologique. En seconde partie, j'aborde l'histoire du transport routier de marchandises dans son développement pendant les lois de coordination des transports jusqu'à aujourd'hui. Enfin, en troisième je rends compte des observations directes issues des voyages en cabine de conduite et des lieux de socialisation des routiers et je présente enfin une construction idéale-typique du stress en m'appuyant sur le rapport qu'ont les routiers envers les prescriptions et des marges de manœuvre qu'ils mobilisent.

Mot clés : Stress, pouvoir au travail, contraintes sociales, culture et identité, organisation, routiers et transport de marchandises.

Summary :

*How can we explain that **stress** becomes a fact for long-distance truck drivers while they are tradionally forced to physical efforts ? Moreover, to what extend stress is it socialy organized ? Long-distance truck drivers' work is the object of some complex prescriptions in an open world, in which its transformation from worker to a service job brings new contraints. Among them, stress is gradually imperative. I hope to see how this process enfolds. My investigation stands (out) in three parts. The first one presents the sector of french road freight. My goal is to show some points of tensions in the economic and macrosociological scales. In the second part, I'll focus on the history of road transport through its development during the French coordination laws until today by following the institutional transformations of regulations and competition in European Union. Then, we shall analyse how stress spreads through our ideal-typical construction.*

Keywords : *Stress, social power, culture and identities, organisation, truck drivers, road freight.*

Pirc, Raphaël. « La question sociologique du stress chez les routiers de zone longue : l'enjeu de la lutte sociale comme remise en cause du pouvoir au travail. » - 2018