
CHAUFFEUR ROUTIER : LES TEMPS COMPTÉS D'UN MÉTIER ? IDÉAUX PROFESSIONNELS ET MOBILISATIONS COLLECTIVES EN QUESTION

Meike BRODERSEN
Centre METICES
Université Libre de Bruxelles

Résumé:

Le secteur du transport routier a été sujet, ces dernières décennies, à des transformations au niveau de la régulation du travail, de l'organisation du temps de travail et de l'ouverture du marché à la concurrence européenne. La réorganisation du système logistique en flux tendus et le contrôle numérisé du temps de travail ont mené à une remise en question des qualités centrales liées au métier de chauffeur, ainsi que de la communauté et de l'identité de métier. Le phénomène du « dumping social » résultant de la libéralisation du marché à l'échelle européenne est source d'une tension, au niveau du travail syndical entre des revendications en faveur de contrôles plus étendus et la résistance au nom de l'autonomie du métier. Le mouvement de régulation-dérégulation pose donc la question des éléments fédérateurs du métier de chauffeurs et ses ressorts de mobilisation.

Mots-clés: Espace-temps du travail, logistique, dérégulation européenne, qualifications, autonomie, mobilisations

Abstract :

For the past few decades, the road transport sector has been subject to substantial changes in terms of work regulation, the reorganisation of working hours and the liberalisation of the market on a European level. The reorganisation of the logistic system and the digitalised surveillance of working times are challenging the specific professional qualities, communities and identity associated with road freight transport. The phenomenon of "social dumping", resulting from the liberalisation of the market at the European level, is a source of tension between the claim made by trade unions for more extensive controls and the resistance, from within the profession, in defence of drivers' autonomy. The simultaneous regulation and deregulation of the sector hence raises the question of its new sources of cohesion and mobilisation.

Keywords: Space-time of work, logistic systems, European deregulation, qualification, autonomy, mobilisation

Introduction

Dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM) belge et européen, plusieurs évolutions récentes ont transformé le travail des chauffeurs de poids lourd. Une série de réglementations européennes et nationales ont d'une part, fixé la rémunération par le temps travaillé et d'autre part, régulé les temps de travail et de repos, réorganisant ainsi l'espace-temps dans lequel évoluent les chauffeurs routiers. L'introduction obligatoire du chronotachygraphe numérique permet le contrôle du respect de ces règles, alors que l'intégration d'autres technologies permet la planification et la surveillance à distance du transport. Dans un même temps, la libéralisation et l'élargissement progressifs du marché européen ont facilité la mise en concurrence des travailleurs avec l'enrôlement d'une main d'œuvre provenant majoritairement des nouveaux Etats membres de l'Union Européenne dans le transport international intra-européen. Le présent article se donne pour objectif

d'examiner l'impact de ces évolutions sur les logiques de qualification des chauffeurs, les appuis de mobilisation collective ainsi que la manière dont les idéaux au travail sont mobilisés.

L'analyse se base principalement sur des entretiens qualitatifs menés avec des chauffeurs et d'anciens chauffeurs, ainsi qu'avec d'autres acteurs clés du secteur : acteurs participant à la qualification, la sélection et l'encadrement des chauffeurs (chargés et responsables de formation, chefs d'entreprises, responsables de ressources humaines, coordinateurs « dispatching »), mais aussi syndicalistes (au niveau national et européen). Elle est complétée par un terrain d'observation dans les espaces de travail, de mobilisation et de formation ainsi que par l'analyse d'un ensemble de matériaux documentaires, tels des manuels de chauffeurs, des publications syndicales, et des supports de formation.

1. Réglementation-déréglementation : libéralisations du marché et rationalisation du travail

Jusqu'aux réformes du secteur à l'échelle européenne, le secteur du transport relève avant tout de l'autorité des Etats. En tant que secteur considéré comme central pour la mise en place d'un marché commun, les législations régissant le transport ont été progressivement harmonisées depuis la fin des années 1960. Les transports internationaux de et vers la Belgique étaient alors principalement réglés par des accords bilatéraux. A partir de la fin des années 1980, la libéralisation et l'ouverture du marché du transport routier de marchandises et l'harmonisation des règles de marché au niveau européen se mettent progressivement en place (Hilal 2007, 85). Les législations nationales ont été transformées en conformité avec le principe de la libre circulation des biens, des personnes et des marchandises au sein d'un même espace économique européen, décidée en 1986. Simultanément à la libéralisation et l'ouverture des marchés s'opère une harmonisation notamment des conditions d'accès à la profession. Dans les années 1990, les règles relatives à l'accès à la profession de transporteur routier sont regroupées et fixées dans un règlement européen (3572/90/CEE). Alors que les contingentements et règles nationales limitant auparavant l'accès au marché disparaissent, se formalisent ainsi des critères qualitatifs notamment en termes de qualification professionnelle. Les Etats membres se voient ainsi chargés, entre autre, d'établir et de délivrer des certificats d'aptitude professionnelle qui conditionnent l'accès à l'activité de conducteur. La libéralisation des prix du transport, auparavant soumis à des limitations, est effective à partir du 1^{er} janvier

1990 (règlement 4058/89/CEE). La liberté totale de prestation de services à travers l'Europe s'applique à partir 1^{er} janvier 1993 (règlement 881/92/CEE), abolissant les restrictions quantitatives et accords bilatéraux et mettant en concurrence immédiate des transporteurs d'une Europe élargie, favorisant davantage le recours systématique à une main d'œuvre moins chère issus des nouveaux pays membres. L'année 1998 ouvre également à la concurrence européenne les activités de transports au sein même des territoires nationaux. Celles-ci sont cependant limitées par les règles du « cabotage » : le règlement européen n° 1072/2009 (définissant les « règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par la route »), en vigueur depuis le 14 mai 2010 pour les articles concernant le *cabotage*¹ stipule que « tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire » est autorisé à effectuer « 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 », et cela dans un délai de sept jours après le dernier déchargement du transport international effectué.

En l'absence d'une harmonisation sociale et de mécanismes de contrôle, ces règles laissent néanmoins des marges à des logiques d'exploitation et de dérogation systématique au droit du travail : l'ouverture des marchés, combinée aux élargissements successifs de l'UE, a facilité des stratégies de « dumping social », consistant à ouvrir des firmes fictives dans les nouveaux pays membres, recrutant sur place des chauffeurs travaillant par la suite en Europe de l'ouest, notamment sur des transports de longue distance. Ces firmes « boîtes aux lettres » ne développent aucune activité dans leurs pays d'établissement, y sont immatriculés des camions qui n'y rouleront plus jamais², alors qu'un règlement européen en vigueur depuis 2011 stipule qu'une activité de transport développée sur place est une condition pour l'établissement d'une entreprise³. Ce sont précisément ces firmes qui sont chargées du recrutement des chauffeurs en Europe de l'Est (de Roumanie, Bulgarie, Pologne, par exemple) qui travaillent ensuite à partir de la Belgique tout en étant rémunérés selon des conditions – et des niveaux de salaire –

¹ Transport effectué sur un territoire par un transporteur étranger suite à un transport international depuis son pays d'établissement.

² En février 2012, l'Union belge des ouvriers du transport (UBOT/aujourd'hui UBT) publie son deuxième « Livre noir sur le dumping social », faisant état de la mise en place des sociétés « boîtes aux lettres » à Bratislava.

³ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, établissant les règles communes à respecter pour exercer la profession de transporteur par la route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, *Journal officiel de l'Union européenne*, L 300, 14 novembre 2009.

moins favorables, ne correspondant pas à la législation belge. Au lieu d'effectuer les trois trajets de cabotage réglementaires et de retourner ensuite dans le pays d'origine, les véhicules restent en Belgique et les chauffeurs, amenés en camionnette, restent souvent plusieurs mois sur place sans pouvoir retourner à leur domicile. Ces montages impliquent souvent plusieurs pays différents pour un seul emploi, ce qui rend la situation des chauffeurs opaque et peu maîtrisable. Cela contribue également à la difficulté d'obtenir des données quantifiées fiables sur l'ampleur du phénomène.

« Détachés » de leur domicile, de leur pays d'embauche et d'un territoire de référence, les chauffeurs sont fréquemment contraints de passer leurs temps de pause, mais aussi leur repos hebdomadaire dans leur camion, et cela souvent sans accès aux équipements sanitaires nécessaires. Fragilisés quant à leur emploi, ils semblent également plus sensibles à la pression des employeurs à la fraude dans la manipulation des chronotachygraphes, ce qui permet par exemple d'enregistrer les activités de chargement et de déchargement (qui sont légalement comptées dans le temps de travail) comme temps de repos et ainsi de dépasser les limites légales des heures de travail tout en baissant le salaire. Pour compléter leur faible salaire de base, correspondant en principe au niveau de rémunération du pays d'embauche, ces chauffeurs « non-résidents » sont rémunérés en grande partie sous forme de primes : primes journalières (non prise en compte dans les cotisations sociales), rémunération au kilomètre, ce qui favorise l'intensification du travail et permet aux employeurs de faire reporter l'incertitude liée à la réalisation du transport sur les travailleurs. Ce sont ce genre de dérives auxquelles les réglementations des temps de travail et la rémunération par le temps travaillé devaient faire obstacle.

Les « effets pervers » (Hilal 2006) induits par les mouvements de libéralisation et la mise en place d'un marché européen se juxtaposent à ceux de la régulation et de la rationalisation des temps de travail. Dans le transport routier, des législations successives et superposées aux niveaux national et européen ont introduit la rémunération en fonction des heures de travail ainsi que les limitations du temps de conduite et de repos, ayant pour effet d'une part, des rythmes de travail imposés et d'autre part, des cadences plus fortement surveillées. Des règlements de la CEE à partir de la période entre 1969 et 1976 définissent, par exemple, des règles du temps de conduite et de repos ainsi que l'âge légal et un certain nombre de

qualifications minimales des chauffeurs routiers. Selon le règlement européen (CE) n°561/2006, la conduite journalière est ainsi limitée à 9 heures (10 deux fois par semaine) et la conduite hebdomadaire à 56 heures (90 heures sur deux semaines consécutives). Il est obligatoire d'observer une pause de 45 minutes après 4 heures et 30 minutes de conduite, cette interruption pouvant être divisée en une pause de 15 et une de 30 minutes sur cette période. Le respect de ces réglementations est aujourd'hui surveillé en direct par le chronotachygraphe numérique, obligatoire depuis 2006. L'instauration du tachygraphe, la généralisation du GPS, l'introduction de la surveillance par satellite et des téléphones portables contribuent à une planification préalable des trajets à grande échelle et permettent à l'employeur de surveiller en temps réel et en permanence la position des véhicules et l'activité des chauffeurs. L'application des règles temporelles, en conjonction avec les exigences du fonctionnement en flux tendus a nécessité la rationalisation de l'espace-temps du transport. Les trajets sont ainsi prédéfinis et prédécoupés afin de rentabiliser le temps de travail disponible ; les activités débordant du simple transport sont accélérées, externalisées ou éliminées. Les chargements sont pour certains effectués par des agents spécialisés, les activités sur les quais sont à leur tour rationalisées. Les détours ou arrêts pour des motifs d'adaptation personnelle ou des raisons de sociabilité sont rendus impossibles. Les interactions avec les clients sont en partie prises en charge par des services spécialisés et l'organisation logistique dans son ensemble est davantage centralisée. Dans un métier traditionnellement marqué par une relative autonomie dans l'organisation du temps, la conciliation des cadencements temporels avec les impératifs du travail sur la route - et avec les conceptions du travail bien fait - est souvent perçue comme extrêmement contraignante et représente une source de tension. On passe ainsi d'un régime où le temps ne comptait pas à un régime de comptage du temps.

2. Idéaux professionnels en question

Les effets conjoints de la libéralisation et de la régulation du temps apparaissent pour le métier de chauffeur routier comme une déqualification à plusieurs niveaux. Le transfert des postes en transport « international » vers des chauffeurs des nouveaux pays membres, employés dans des conditions précaires, implique la perte d'emplois sur les trajets les plus valorisés d'une part, tandis que les conditions dans lesquelles est réalisé le travail de transport par les

« chauffeurs de l'est » sont perçues comme dévalorisantes pour ce qui fait symboliquement le cœur du métier de chauffeur.

... depuis l'arrivée des pays de l'Est, les Belges, on ne fait plus que les boulots... les plus sales boulots quoi. Avant on avait beaucoup de longs voyages, genre Grèce, le sud de l'Italie et... c'est des longs voyages qu'on faisait de Belgique là-bas, maintenant, nous on fait plus ça, on fait vraiment les petits trajets, et les longs voyages on met deux chauffeurs, comment on appelle ça, deux chauffeurs de pays de l'Est sur un camion, et ils font le voyage, ça coûte moins cher qu'un chauffeur belge. (Dispatcheur, ancien chauffeur international, 18 ans de métier)

L'externalisation d'une grande partie du travail sur les « grandes lignes » peut être vécue par certains chauffeurs comme une relégation : le travail national ou régional est traditionnellement moins valorisé et considéré comme une fonction auxiliaire au transport international. Le travail dans le transport international des « grandes lignes » se voit associé une valeur symbolique particulière ; il incarne les qualités et les qualifications les plus étroitement associées au le métier de chauffeur routier dans son ensemble. Dans une logique de hiérarchisation (en partie informelle) interne au métier, ce sont les « grands routiers » qui occupent la place la plus prestigieuse devant les chauffeurs nationaux et locaux, les chauffeurs-livreurs ou encore les travailleurs sédentaires des quais (Perrin-Joly 2009). Ce sont les compétences mobilisées par la conduite de longue distance qui sont valorisées comme le cœur du métier, la partie de manutention étant considérée comme auxiliaire et peu valorisante (Perrin-Joly 2009).⁴ L'autonomie s'y traduit par la maîtrise de l'espace et la capacité à gérer l'urgence, la responsabilité pour le matériel et le service fourni au client, accentués par l'éloignement physique des supérieurs et le fonctionnement artisanal répandu. Le fait que les emplois sous la législation belges se concentrent sur le transport national et régional est par conséquent vécu comme une relégation par les chauffeurs routiers ayant une certaine expérience dans le métier.

Donc, d'un côté le chauffeur belge il est... est... ben il a été, comment dirais-je... annihilé, parce que le travail du chauffeur belge était reconnu pour sa qualité... Ils sont relégués à quoi, ben à faire ce qu'ils ne voulaient pas faire, c'est-à-dire du ramassage, pour d'autres, et,

⁴ La hiérarchie symbolique pouvant se traduire dans certains cas par une hiérarchisation salariale, entre autre par le biais de primes associées notamment aux découchés.

le chauffeur de l'est aujourd'hui est exploité. (Responsable syndical, chauffeur international retraité).

Le travail dit de « ramassage »⁵ et de « distribution » implique en effet des facteurs de pénibilité – arrêts et opérations de chargement fréquents, incertitudes liées aux interactions/transactions avec un grand nombre de clients, la pratique de territoires moins adaptés aux poids lourds, nombre d'heures important consacré au travail par jour - qui ne sont pas compensés par la valeur symbolique associée aux transports de longue distance. Dans la mesure où de nombreux points sont en effet desservis, une réaffectation sur un périmètre géographique plus restreint, des trajets plus courts, cela représente une intensification du travail en multipliant les contraintes : accélération et rationalisation du temps, augmentation de l'incertitude, contraintes provenant des territoires et interactions.

En outre, les conditions dans lesquelles est réalisé le travail de transport par les chauffeurs non-résidents mettent en question les qualités spécifiques et les conditions de travail historiquement acquises. Le fait que les trajets de longue distance soient externalisés vers des structures d'emplois aux marges de la légalité n'est donc pas simplement perçu comme une menace pour les emplois domestiques du secteur, mais comme représentant une atteinte à la « dignité » et aux qualités spécifiques du métier. Les conditions de mise en disponibilité extrême des chauffeurs non-résidents exercent une pression sur les salaires et les conditions de travail et contribuent à inverser le rapport au temps et à l'autonomie au travail : alors que les chauffeurs routiers (notamment sur les plus grandes distances) acceptaient des durées de travail très importantes sans compter les heures, en échange d'une grande marge d'autonomie dans l'organisation du temps (Desfontaines 2005), les chauffeurs non-résidents restent aujourd'hui liés pendant plusieurs semaines à leur véhicule tandis qu'on dispose de leur temps. En contrastant avec l'idée de professionnalité du grand routier autonome et entreprenant dans la réalisation de ses missions, ces conditions suscitent l'image d'exécutants soumis aux impératifs immédiats des employeurs et de la route, sans pour autant avoir la liberté d'initiative dans l'exercice de leur travail.

⁵ La desserte d'un nombre important de points de chargement permettant de rassembler de plus petites quantités de marchandises en cargaisons plus importantes.

... Aujourd'hui le travail qu'il y a à faire, c'est pas du travail, c'est de l'esclavage. Et les gens viennent ! (Responsable syndical, chauffeur international retraité)

Le fonctionnement aux limites du cadre légal, voire dans l'infraction systématique des travailleurs des entreprises fictives, semble éveiller des craintes d'une dégradation de la réputation des chauffeurs routiers dans leur ensemble. Cette double déqualification s'accompagne d'une mise en question des compétences spécifiques de tous les chauffeurs qui apparaissent alors comme remplaçables. Le caractère indispensable de l'activité et, en prolongement, le statut irremplaçable du chauffeur routier participent en effet à la construction de sens attribué au métier et à l'engagement au travail.

... le chauffeur il est devenu une personne sans importance. On n'est plus importants pour les gens. Malgré qu'on est très indispensables, mais ça les gens ne le savent pas. Parce que s'il y a pas de chauffeurs, il y a pas de marchandises, il y a rien, il y a pas de marchandises qui arrivent, il y a pas de magasins qui se remplissent. Il y aurait jamais rien à manger. Donc la vie et tous les gens vivent c'est grâce aux chauffeurs, en l'occurrence. Et voilà quoi. Mais je pense que le jour où il y aura un peu plus de respect pour les chauffeurs, qu'on comprendra qu'ils sont vraiment indispensables, ça changera déjà directement beaucoup de choses. (Dispatcheur, ancien chauffeur international, 18 ans de métier)

Le sens des qualités spécifiques du chauffeur et l'apport indispensable de leur professionnalité sont encore plus profondément mis en question par la réorganisation spatio-temporelle, la planification et la surveillance. L'autonomie professionnelle des chauffeurs recouvrait autrefois la maîtrise du temps de travail (négocié individuellement avec les employeurs et clients et adapté aux impératifs de la route), la planification du trajet voire même la constitution du chargement (Hélène Desfontaines 2007); la réalisation des opérations de transport dépendaient de la connaissance qu'avait le chauffeur du terrain et des clients. La rémunération était alors négociée en fonction des transports effectués.

Aujourd'hui, l'organisation du temps de travail est réglementée et surveillée, les trajets sont pour la plupart prescrits. L'instauration du tachygraphe est couplée à la généralisation du GPS - qui se substitue en partie aux connaissances spécifiques des territoires - et à l'introduction de la surveillance par satellite et des téléphones portables qui permettent un suivi des chauffeurs en temps direct par les employeurs. Limités dans leur marge d'autonomie, les chauffeurs

deviennent de « simples agents de conduite, des ouvriers d'exécution dépendants d'une organisation productive » (Desfontaines 2007).

Ca fait que le chauffeur n'a même pas le choix de son itinéraire, ne sait pas, par exemple, planifier sa journée. En fait la journée est planifiée par un ordinateur qui calcule les trajets. Je pense quand même que la moindre des choses c'est de prendre son repos où on veut, où on désire. Bon, lorsque je suis en chemin et qu'on me dit « tu passes par-là, tu passes par-là », et que moi j'aurais préféré faire le travail dans l'autre sens, avec le même nombre de kilomètres, parce que à la fin de mon travail je me trouve à un autre endroit qui m'agrée mieux pour manger, c'est quand même encore bien mon problème, pour autant que le travail soit fait. Mais non, aujourd'hui les patrons n'en veulent pas, c'est infernal. (Responsable syndical, chauffeur international retraité)

Les contrôles policiers intensifiés du respect des heures de conduite par le biais du tachygraphe, couplés à l'intervention plus contraignante des employeurs et donneurs d'ordre dans le travail génèrent un sens de surveillance omniprésente et d'une dévalorisation des capacités spécifiques des chauffeurs.

On se fait contrôler pour n'importe quoi, on se fait mal voir partout, on n'est plus respecté comme on était respecté avant, les chauffeurs. Et bon, sur la route, c'est plus la même chose, quoi... Les clients, ils nous considèrent moins que comme on était avant. Avant, quand on était chauffeur, on était presque un dieu... (Dispatcheur, ancien chauffeur international, 18 ans de métier)

Dans les discours individuels des chauffeurs routiers, des idéaux d'autonomie et de liberté sont pourtant centraux dans la construction de sens par rapport au métier. L'attrait du métier se fonde en partie sur un idéal du voyage, de l'itinérance, qui marque l'image du travail de chauffeur routier de l'intérieur comme de l'extérieur.

C'est un peu le goût de l'aventure aussi je crois... maintenant il y en a de moins en moins, mais avant c'était un peu le goût de l'aventure. (Formateur, ancien chauffeur national et international, 45 ans de métier)

Ben, je suis arrivé dans le métier, euh... parce que... c'est pas tant le métier de chauffeur qui me plaisait, c'est surtout je veux dire la conduite d'un véhicule, une certaine indépendance, une certaine, je veux dire, autonomie (Responsable syndical, chauffeur international retraité)

La référence à l'usine est un exemple marquant de la description que (se) font les chauffeurs routiers de leur métier. Considéré souvent comme équivalent sédentaire du travail de conduite - les deux nécessitent un niveau limité de qualification formelle -, le travail à l'usine semble en effet fonctionner comme repoussoir de comparaison directe. Il est symbolique de l'enfermement et la surveillance, qui contraste avec les idées d'itinérance et d'indépendance associées au transport. On y a « toujours un patron dans le dos ». La monotonie associée au travail ouvrier en usine est distinguée du métier de routier qui « n'est jamais la même chose » qui, pour certains, « change tous les jours », où « on voit du paysage ».

Tu ne trouves pas un travail qui ressemble à ce métier, c'est impossible. Moi je ne me vois surement pas dans une usine à travailler 8h par jour enfermé, toujours au même poste. J'aimerais pas. (Dispatcheur, ancien chauffeur international, 18 ans de métier)

C'est un truc tout à fait différent quoi. Ici c'est bien, on est indépendant, on part toute la journée, on sait jamais ce qu'on fait donc... On voit du pays, mine de rien, on voit du pays. On peut encore gagner pas mal sa vie quand même. ... On n'a personne derrière nous. On a juste le dispatcher au téléphone qui nous dit ci, ça et là. On n'est pas trop stressés parce qu'on a personne derrière nous vraiment. On est libres de nous-même. On est vraiment indépendant de nos gestes. On va dire plutôt ça : la liberté. La liberté, ouais. (Chauffeur national, 15 ans de métier)

Avec des revenus plus importants, une autonomie et une mobilité valorisées, le métier de chauffeur a aussi longtemps été une manière d'atteindre une certaine mobilité sociale et d'éviter des conditions de travail ouvrier. Ce qui fait l'attrait du métier est aussi structurant que ce qui est considéré comme qualifiant le « bon » chauffeur. Les qualités les plus fréquemment mentionnées en sont l'autonomie, l'indépendance, la « débrouillardise », la capacité de faire face aux aléas et de gérer les imprévus, celle de vivre la solitude et l'éloignement ainsi qu'une attirance pour le voyage. Cet idéal de liberté, d'itinérance et d'autonomie est inséparable d'une identité professionnelle et un idéal d'artisanat fondés sur des qualifications spécialisées, des qualités personnelles spécifiques ainsi qu'une indépendance et responsabilités importantes dans la réalisation du travail.

3. Réappropriation des normes spatio-temporelles et reconfiguration des mobilisations

La rémunération en fonction des heures effectivement travaillées – plutôt qu'en fonction des prestations et des différentes primes applicables - avait été portée comme revendication par les organisations syndicales à la fin du 20^{ième} siècle, tout en étant présentée dans le débat public comme relevant de la sécurité routière. Reconnaître et expliciter ainsi les temps de travail des chauffeurs devait mettre fin aux abus liés à la libéralisation et à la concurrence exacerbée. Alors que le métier consistait auparavant précisément à organiser les trajets, faire face aux imprévus et anticiper les besoins des clients et les contraintes de la route – en aménageant le temps de travail – il exige aujourd'hui l'adaptation aux règles temporelles.⁶

Cela implique d'assumer les tensions entre les réglementations du temps de travail et les impératifs et imprévus du transport, mais aussi celles entre la promesse d'un service logistique en flux tendu, flexible et planifiable, et les aléas du travail par la route. Si l'idéal du métier de chauffeur routier est porté par un sens d'autonomie, d'adaptabilité et de bravoure face aux dangers et imprévus, la réorganisation du système logistique repose en effet sur un idéal de vitesse, de flexibilité et de transparence parfaite d'un service fiable, modulable et prévisible – objectif dont l'impossibilité opérationnelle pèse sur les travailleurs. Assumer ces contradictions du système signifie aussi aménager des marges d'autonomie, de résistance ou d'adaptabilité. L'enjeu consiste à faire valoir (vis-à-vis de l'employeur ou du client) les droits liés au temps travaillé, malgré l'incitation récurrente à la fraude⁷, et ce tout en préservant des temps *invisibles* face au morcellement, la transparence et la surveillance du temps de travail. Cela nécessite une maîtrise pointue de la réglementation d'une part et d'une connaissance approfondie de l'espace et des réseaux du transport de l'autre.

Il faut connaître la réglementation sur le bout des doigts, en connaissant la réglementation sur le temps de repos et le temps de conduite, du coup vous savez jongler avec ça. C'est plus important que le code de la route. (Formateur, ancien chauffeur)

⁶ Celle-ci peut en outre faire l'objet d'une différence générationnelle, notamment si l'on considère les chauffeurs pour l'apprentissage de ces règles fait partie de la formation initiale à l'entrée au métier à la différence de ceux qui ont construit leurs pratiques et identités professionnelles auparavant.

⁷ Les techniques de contournement des règles (l'enregistrement du temps de chargement comme temps de repos, l'installation d'un aimant dissimulé pour saboter le chronotachygraphe) sont souvent mises en place à l'initiative de l'employeur.

S'approprier les nouveaux temps implique aussi d'incorporer les rythmes des machines, passer par un apprentissage corporel pour adapter les temps du corps à ceux donnés par le dispositif légal-technique. Forcer ainsi la disponibilité du corps au travail est une pratique (et une exigence) dans la continuité du métier – étendre le plus possible les périodes de réveil et adapter les rythmes corporels à l'optimisation du travail fait en effet partie des techniques mobilisées dans le métier par le passé. Permettant des moments de sociabilité ainsi que des relations privilégiées avec les clients, le travail sur les temps du corps fournissait au chauffeur une prise sur le temps et l'espace de travail. En revanche, si l'incorporation-conciliation des rythmes imposés vise à rendre le travail modulable et transparent, elle offre des marges très limitées pour l'appropriation. L'adaptation mutuelle du corps et du temps est alors remplacée par la discipline temporelle du corps.

Le chauffeur doit faire tout ce qu'on lui demande, sans poser de questions. Ça doit être un automate. Quand on décide qu'il doit dormir, il doit dormir. Quand on décide pour lui qu'il doit faire ça, il doit l'exécuter. Un simple exécutant, aujourd'hui. Pourquoi, parce que aujourd'hui il est géré électroniquement de par sa position. Il est géré avec tous les moyens de communication modernes qui sont à disposition de l'entreprise. (Responsable syndical, chauffeur international retraité)

4. Reconfiguration des mobilisations collectives

La mise en place du marché unique, la libéralisation et l'harmonisation au niveau européen ont largement contribué à la disparition d'espaces de rassemblement des chauffeurs sur l'espace routier européen. L'abolition des contrôles douaniers aux frontières et des bureaux de fret, par exemple, n'a pas seulement éliminé des contraintes générées par les temps d'attente, mais aussi les occasions de coprésence, de sociabilité et de mobilisation qui y étaient associées. L'intensification du travail dans le système logistique en flux tendus d'une part et les arrêts obligatoires conformes aux règlements de temps de travail d'autre part, rendent difficile voire impossible la fréquentation des lieux de sociabilité (comme des restaurants routiers) ou la construction de points de rassemblement réguliers. Le principe des trajets obligatoires renforce cette rupture dans une cohésion de métier fragilisée : les lieux et occasion de sociabilité pouvaient autrefois être à l'origine d'une communauté structurée par des affinités amicales et contributifs d'une identité de métier (Hamelin 1993; Lefèbvre 1993). Ces espaces

représentant un appui et un point de départ pour les mobilisations collectives et résistances (Courty 2006), ces évolutions participent aux contraintes et contradictions qui marquent les mobilisations collectives et syndicales.

Les premières étapes de la libéralisation du marché européen ont au départ pu être accueillies positivement par les organisations syndicales et patronales belges et néerlandaises (Hilal 2007 p. 90). Elles semblaient alors ouvrir des possibilités d'étendre les activités économiques de transport au-delà d'un territoire national restreint puisant des flux de marchandises importants des ports d'Anvers, Zeebrugge et Rotterdam. Dans l'optique d'un marché national transfrontalier, cela pouvait au départ représenter un avantage et un potentiel pour l'augmentation des emplois. La libéralisation, et notamment celle du cabotage, en revanche, fait aujourd'hui l'objet d'une opposition massive de la part des représentants des organisations syndicales et même patronales, qui dénoncent son effet néfaste sur l'emploi et les conditions de vie et de travail. Les syndicats belges et européens se sont opposés, depuis son introduction entamée en 2011 par la Commission européenne, à une proposition de révision du règlement européen n° 1072/2009 visant l'ouverture totale du marché domestique, ce qui signifierait l'abolition des limites actuelles du cabotage. Le « *dumping social* » lié au cabotage et à la fraude sociale est depuis lors thématiqué par de nombreuses manifestations et actions syndicales réunissant autant les syndicats belges au-delà des secteurs que des syndicats du transport de différents pays européens. Ces actions visent à la fois la protection des emplois locaux et la défense des chauffeurs non-résidents contre leur exploitation et les disparités salariales. Dans les prises de position syndicales officielles ainsi que dans les entretiens individuels, le discours représentant le « chauffeur de l'est » comme une menace pour le travailleur belge, son emploi et sa réputation, coexiste avec celui qui dénonce un « esclavage moderne », décrivant une exploitation à outrance des travailleurs précaires. Face aux effets de la déréglementation, les syndicats du transport, belges comme européens, exigent le maintien voire le renforcement et l'application plus sévère des règles en place ainsi qu'une augmentation des contrôles relatifs à leur respect. Au-delà de cela, la fédération syndicale européenne se prononce en faveur d'une mesure qui intégrerait les trajectoires géographiques dans les données vérifiées lors des contrôles des tachygraphes, afin de sanctionner le non-respect des règles de cabotage.

Tout en visant la protection des emplois et la généralisation de meilleures conditions de travail, ainsi qu'une certaine requalification du travail de chauffeur, ces revendications sont non seulement en rupture avec les positions et modes d'actions dominants auparavant dans le transport routier, mais se trouvent aussi en tension avec les conditions de liberté et d'autonomie dans l'exercice du travail considérées comme qualités inhérentes au métier de chauffeur. Les éléments mobilisés pour promouvoir la préservation des emplois – l'exécution des règlements sur les temps de travail, la rémunération en fonction du temps travaillé et le contrôle des trajets effectués – se trouvent donc en tension avec ces qualités et suscitent une résistance parmi les chauffeurs, notamment de la part des plus anciens qui voient leurs qualifications spécifiques menacées. La réappropriation du contrôle posé sur les horaires de travail et la qualification des travailleurs pour peser dans le rapport salarial exigent alors de donner un sens, dans le travail, à la rationalisation du temps que celui-ci implique, rationalisation qui s'oppose à un idéal professionnel traditionnel.

Et donc d'un côté, le délégué syndical d'une entreprise du transport, il lutte pour ses affiliés, pour l'application des lois, et d'un autre côté, il n'est pas suivi par ces affiliés, parce que ce que lui fait, en l'occurrence l'application des lois, ne convient pas aux autres travailleurs. (Responsable syndical, chauffeur international retraité)

Renforcer ainsi le contrôle pour maîtriser les conditions de concurrence correspond au répertoire d'action du syndicalisme européen, mais représente une rupture avec une logique professionnelle dans le métier de chauffeur. La stabilisation et la généralisation de certaines conditions de travail est alors en tension avec la revendication et l'appropriation du contenu du travail qui se négocie pour une grande partie individuellement et dans les interstices du salariat. Ces derniers sont aujourd'hui menacés par la disposition flexible et modulable du travail d'une part et d'autre part par la reconfiguration de ses conditions.

Les mobilisations dans le secteur ont en effet fait l'objet d'importantes transformations lors des deux dernières décennies (Hilal 2007; Courty 2006), notamment la diversification des modes d'action, l'eupéanisation des mobilisations et la professionnalisation du travail syndical européen. L'eupéanisation des activités syndicales a contribué à multiplier les formes d'action mobilisées dans les conflits sociaux et a doté les organisations syndicales de nouvelles ressources (Hilal 2007) - comme la centralisation d'information et la coordination

opérée par l'ETF - et de nouveaux champs d'action - comme le dialogue et la mise à disposition d'informations envers la Commission européenne, ainsi que des interactions avec des membres du Parlement européen.

Les répertoires d'action allient désormais manifestations de rue, convois de grève perlée, blocages de zonings, procès contre les employeurs et lobbying politique au niveau des institutions européennes. Des mises en scène médiatisées s'y ajoutent : documentaire de journalisme d'investigation réalisé en Slovaquie par l'un des syndicats, brulage symbolique de boîtes aux lettres dans le port d'Anvers. Les actions syndicales menées en Belgique depuis l'ouverture du débat sur le dumping social et la libéralisation du cabotage indiquent par ailleurs la complexité des rapports entre syndicats et patronat, entre travailleurs et employeurs, quant aux mobilisations et conflits dans le transport routier. Jusqu'au début des années 1990, entre autres du fait de l'ambition répandue de devenir patron-chauffeur, le secteur se caractérisait par la « convergence des points de vue entre salariés et employeurs » et leur opposition conjointe à l'intervention de l'État (Hilal 2007). Suite à l'instauration du fonctionnement en flux tendu et surtout à la mise en place des régulations des temps de travail et de la rémunération en fonction du temps travaillé, les intérêts des employeurs et des chauffeurs se distinguent progressivement, avec la séparation entre l'organisation du travail et son exécution (Desfontaines 2007; Desfontaines 2005). Le rapport salarial et le déplacement vers un fonctionnement industriel et une condition d'ouvrier favorisent contribuent ainsi à transformer les relations professionnelles. La « concurrence déloyale » est cependant identifiée comme un objet commun. En dénonçant la pression exercée par les donneurs d'ordre qui « souhaitent faire du transport routier un service à bas prix », les organisations syndicales et patronales font de ces donneurs d'ordre un « ennemi commun », à tout le moins au niveau européen.

On a identifié un ennemi commun et ça s'est vraiment le top de la chaîne qui veut absolument faire du transport un service qui n'est pas cher. C'est un peu la dignité du secteur, c'est un peu l'impossibilité d'opérer dans ce régime-là. Parce que maintenant, dans nos chaînes de transport, il y a les clients, les donneurs d'ordre, qui sont au-dessus et vraiment ils font de la pression sur la Commission pour libéraliser. (Responsable syndical européen)

Dans l'opposition contre le projet d'ouverture totale du marché européen du transport, ils font front commun contre le projet de libéralisation de la Commission européenne. Se négocie ainsi la reconfiguration d'un secteur sur d'autres modes que les mouvements de libéralisation et de régulation européens précédents, sous la tension entre les rapprochements et professionnalisations au niveau européen et le bouleversement des liens professionnels et de la communauté de métier à la base. Des niveaux et des modes d'actions diversifiés peuvent offrir des nouvelles prises de mobilisation à la résistance, aux mouvements collectifs. Les règlements du temps, tout en mettant en question les bases de la qualification et de l'identification du bon travail dominantes auparavant, fournissent aux syndicats des prises d'actions, des éléments de négociations et des éléments pour mobiliser des chauffeurs avec des revendications précises dans la durée. De nouveaux espaces de mise en commun et de sociabilité émergent ponctuellement, des marges de résistance se construisent et appellent à des modes alternatifs d'identification à la route. Un enjeu central consiste alors à étendre les liens et la mobilisation vers les chauffeurs les plus précaires et les plus mobiles, notamment ceux que l'on résume si souvent sous le terme des « chauffeurs de l'Est » et qui représentent aujourd'hui, dans l'imaginaire du secteur autant les misères et incertitudes amplifiées par un marché européen débridé que la mise en question d'un métier et de ses conditions de travail.

Conclusion

Les modulations et mesures disciplinaires du temps mettent en question les qualités professionnelles centrales et l'idéal de liberté et d'autonomie qui sous-tend l'identification au métier et la mobilisation au travail. Ces mesures correspondent à une volonté publique de réduction de risque dans le cadre de la sécurité routière (le camionneur fatigué comme danger public), donc à un objectif de *contrôle* au-delà du rapport professionnel et de la production. La modulation temporelle du travail transforme en même temps profondément les relations professionnelles. Avec les technologies de planification, de surveillance et le système de fonctionnement en flux tendus, elles contribuent à la réorganisation de l'espace dont la maîtrise était auparavant au centre de l'activité du chauffeur. Des qualités/compétences centrales des chauffeurs sont ainsi rendues obsolètes. Au lieu de travailler à faire correspondre temps de travail et exigences de transport, les chauffeurs doivent incorporer les rythmes de la machine (tachygraphe, régulation européenne, GPS, planification logistique) et assumer les

tensions et contradiction entre l'idéal d'un service fluide, planifiable et sans friction, les impératifs du transport, les modes de rémunération, l'ambition d'investir les marges et les aléas inévitables de la route et des transactions. La définition du temps (disponibilité ou repos...) devient aussi un terrain de négociation.

Une des formes d'appropriation de ces règles est la mobilisation collective/syndicale face au « dumping social ». Ce dernier n'est pas seulement perçu comme une menace pour les emplois, intensifiant un sens de précarité, mais semblent aussi porter atteinte à un idéal de dignité lié à l'idée d'être indispensable à la société (le mot fédérateur « respect » en dit long). Il contribue à la logique de déqualification du métier liée à son cadencement. L'exploitation des travailleurs des nouveaux pays membres devenue possible suite à la libéralisation du secteur, oppose à la transparence de l'espace-temps du travail l'opacité totale du système du transport et de ces liens de sous-traitance. Dans ce contexte, les régulations et les dispositifs de contrôle sont investis par les syndicats comme défense contre la concurrence déloyale et l'exploitation des disponibilités – générant ainsi des tensions entre des valeurs du secteur. Les effets conjoints des logiques contradictoires de régulation spatio-temporelle et de dérégulation européenne de la concurrence mettent donc en tension les idéaux professionnels et le sens de la qualification dans le secteur et appellent à une reconfiguration des mobilisations collectives et de l'investissement du métier par ses travailleurs. Libéralisation et régulation introduisent dans le secteur des contradictions que doivent assumer et traiter les chauffeurs routiers, individuellement dans leur travail et collectivement dans leurs mobilisations et leurs résistances. Investir le métier comme élément identitaire demande alors une reformulation des idéaux de travail.

Bibliographie

- Courty, G., 2006, « Barrer, filtrer, encombrer : les routiers et l'art de retenir ses semblables », *Cultures & Conflits* n° 12.
- Desfontaines, H. 2005. « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises ». *Travail et emploi*, n° 104: 29.
- Desfontaines, H., 2007, « 7 : Apprentissage des normes temporelles du travail salarié, un nouveau défi pour les chauffeurs routiers » in Linhart D. et Moutet A. (dir.) *Le travail nous est compté. La construction des normes temporelles au travail*. Paris, La Découverte, pp. 190-214.
- Hamelin, P., 1993. « Ils roulent pour tous » in Pouy J-B, Hamelin P., Lefèbvre B., *Les routiers: Des hommes sans importance ?*, Paris, Syros.
- Hilal, N., 2007, *L'Eurosyndicalisme par l'action. Cheminots et routiers en Europe*, Paris, L'Harmattan.
- Hilal, Nadia. 2006. « Effets pervers des dérèglementations européennes : le cas du transport routier de marchandises ». *Sociologie du Travail* 48 (2), pp. 175-87.
- Lefèbvre, Bruno. 1993. « Entre bitume et macadam ». In *Les routiers: Des hommes sans importance?*, Syros, 177-250. Des gens. Paris.
- Perrin-Joly, Constance. 2009. « Etre du metier de génération en génération. Les échanges intergénérationnels dans une entreprise de transport face au défi de l'allongement de la vie active ». Thèse pour le Doctorat de Sociologie, Paris: Université René Descartes.