

Le présent numéro propose une exploration des transformations contemporaines du travail dans le secteur du transport de marchandises. La plupart des contributions prennent pour objet l'un ou l'autre métier maillant la chaîne du transport routier : les chauffeurs (Brodersen ; Courty ; Perrin-Joly), les travailleurs des quais (Perrin-Joly), à savoir ceux dont la tâche consiste à charger et décharger les camions, et le travail dans les entrepôts lorsqu'il s'agit de préparer les colis (Gaborieau). Une cinquième contribution (Raimbault) nous rappelle, quant à elle, que les entrepôts eux-mêmes doivent être produits, se donner de l'espace et impliquer des acteurs de promotion immobilière dans des territoires périurbains. Ici encore, territoires et travail semblent avoir à se penser ensemble (Sassen, 1991). Une dernière contribution quitte la route pour interroger, par le biais de la féminisation des activités, certaines des transformations en cours sur le rail (Bonnet, Milly, Tondellier, Verley). La plupart des articles du présent recueil s'articulent autour d'enquêtes qualitatives, voire de terrains ethnographiques.

Transports à flux tendus

L'hypothèse centrale, exploratoire, peut être résumée comme suit. Si, hier comme aujourd'hui, les transports consistent bien à organiser les flux de marchandises, si également ces marchandises sont bel et bien destinées à des clients réputés exigeants, si encore ce sont bien des activités de services supposant l'organisation de formes de flexibilité, il s'est pourtant bel et bien passé quelque chose : les transformations de l'organisation du travail des vingt dernières années, permettent maintenant de la qualifier comme « à flux tendu ». L'aval et la figure du client se sont faits redoutablement déterminants, non plus seulement du service, de

ce qui se négocie en front office (Veltz, 2008) mais de toute son organisation : rationalisations spatiales et temporelles, intensification de l'activité mais aussi de processus de redéfinition des métiers par ceux qui les exercent. Il semble bien que cette logique à l'œuvre lorsqu'il s'agit de produire des marchandises comme de les vendre (Bernard, 2012 ; Calderon, 2006) se soit reportée sur le travail de ceux qui, dans cet envers de la production, les transportent. Ici aussi, une chaîne invisible (Durand, 2004) fortement contrôlée, contrôlée de manière précisément « outillée », produit ses effets sans que l'autonomie des travailleurs ne soit avancée comme monnaie d'échange.

Bien au contraire, pour ce qui concerne les chauffeurs-routiers, et dans une moindre mesure les travailleurs des entrepôts et des ateliers de fret, c'est plutôt cette autonomie qui semble battue en brèche et avec elle, l'idée d'une maîtrise du travail « bien fait ».

Quant à la flexibilité, elle est, pour ce qui concerne les routiers, devenue plus disciplinaire, plus imposée par une organisation centralisée et extérieure que l'objet d'un ajustement négocié par les chauffeurs qui en deviennent alors de simples exécutants.

Discipline des flux et mise en cause d'idéaux professionnels

Ces transformations n'ont pour autant rien d'automatique ; il s'agit à chaque fois de modifications des organisations du travail supposant une série d'opérations. Ainsi, pour ce qui concerne le travail de conduite, c'est bien l'opération de libéralisation et d'harmonisation européenne, couplée aux législations encadrant la sécurité routière (réglementation stricte des heures de conduite et de travail), une sécurité outillée par des technologies numériques (GPS, chronotachygraphe, localisation par satellite) qui à rebours permet un contrôle intensifié des flux et, partant, le morcellement strict et le suivi des parcours.

Ces constats croisés permettent d'attirer l'attention du lecteur sur une dimension traitée, de manière transversale, dans les contributions ici rassemblées. A partir des rationalisations des temps et des espaces – et avec eux du travail -, il s'agit en effet d'explorer la question du « métier » et de la « profession ». Un métier suppose en effet l'organisation d'une identité, soutenue par une organisation professionnelle hiérarchisée, le déploiement d'affinités électives, l'affirmation d'un savoir-faire spécifique et une régulation des entrants. Si comme le rappelle Veziat (2010), ces approches ont d'abord été considérées comme étant le fait de

métiers « nobles » (avocats, notaires, etc.) et/ou vocationnels (recherche, monde médical), elles ont également été appliquées à des métiers ignorés. Ce faisant, c'est moins le « métier fait » que celui que les groupes tentent de se faire, en opposition, en luttant avec d'autres acteurs et d'autres activités, qui devient l'objet de recherche. Le cas des chauffeurs et des métiers de la route, tout comme ceux du rail montrent certaines de ces configurations sur fond de menaces – et la déstabilisation des ressorts du travail bien fait en est l'un des signes criants – qui pèsent sur les repères professionnels.

L'image que les routiers se faisaient de leur activité renvoyait en effet à ce qui s'oppose, à qualifications et possibilités de carrière relativement égales, à celle de l'ouvrier d'usine. C'est sans chef ou patron sur le dos, que les chauffeurs étaient, disaient-ils, susceptibles d'organiser des crochets aux trajets, de choisir des alternatives, de s'arrêter dans des lieux de sociabilité choisis plus ou moins collectivement (Hamelin, Lefebvre, Pouy, 1993), de prendre l'air et de s'éloigner du domicile pour un temps parfois incertain, mais aussi d'être responsable du camion comme de la marchandise à livrer au client à leur manière, de travailler à leur propre compte ou d'y aspirer, de se sentir, pour une part, dans une communauté d'intérêt avec l'éventuel patron. Bref, c'est bien à l'artisanat qu'empruntent ces caractéristiques rapportées. Mais lorsque les réglementations en termes de sécurité s'allient à la concurrence de chauffeurs venus des pays de l'Est moins payés, moins payés et sous pression, les trajets au long court, le « cœur du métier » n'est plus l'activité principale de la majorité des routiers, belges et français du moins. Ils n'y ont plus accès alors même que les trajets courts sont contrôlés : le chronotachygraphe numérique, on l'a bel et bien sur le dos, comme on a sur le dos une organisation des espaces et des temps plus entièrement décidées et réglées par ailleurs. Et le chauffeur de l'Est peut devenir, bien malgré lui, le symbole de l'ensemble de ces transformations, aussi bien pour les patrons nationaux que pour leurs salariés. Seul le dumping social prolonge quelque peu la communauté d'intérêt entre patrons nationaux et salariés.

De nouveaux idéaux professionnels à géométrie variable

Mais si ces processus trouvent leurs circonstances alliées, ils peuvent également rencontrer des formes de résistance ou susciter de nouvelles aspirations, voire de nouvelles formes de

mobilisation. D'une part, les idéaux professionnels hérités ont la vie dure et s'ils font référence au passé – celui de l'autonomie perdue – ils ne s'y sont pas enterrés. D'autre part, contrôle et réglementation rendent les conditions de travail plus proches de celles du monde ouvrier et engagent les organisations collectives dans des répertoires d'actions propres au syndicalisme ouvrier.

Entre ces deux réalités, de nouvelles formes de définition des tâches et d'aspirations de carrières se déploient, tentant de tirer parti de ces nouvelles conditions. A titre d'exemple, la numérisation des activités dans les ateliers du fret, si elle déstabilise la figure masculine du « mécano », fournit notamment aux salariées de nouveaux arguments en faveur d'une féminisation d'un « bastion masculin ». Mais cette féminisation apparaît aussi comme une exigence managériale accompagnant une série de changements organisationnels risquant de faire des salariées le signe néfaste, pour les collectifs masculins, de ces changements unilatéraux. Par ailleurs, pour revenir à la route, les travailleurs des quais voient leur métier, historiquement dominés par les chauffeurs, quelque peu requalifiés par une valorisation organisationnelle de leur polyvalence et de leurs aptitudes techniques plus autonomisées : une carrière à partir du quai vers son encadrement, voire vers la conduite, y devient, à la marge, envisageable, en même temps qu'une part des chauffeurs se reconvertissent, non pas dans le travail de quai, ce qui resterait vécu comme une régression, mais dans l'encadrement propre au quai. Se déploie une logique d'appartenance organisationnelle plus que professionnelle. Nous disons « à la marge » car s'agissant avant tout de « compétences », celles-ci vaguent au gré de la fluctuation des demandes organisationnelles du secteur et de lui seul (Stroobants 1993).

De plus jeunes chauffeurs peuvent également considérer la route comme une activité transitoire à moins que la plus stricte régulation des espaces et des temps, à une échelle devenue régionale, ne soient plus en phase avec une vie familiale. C'est alors la multiplication des contacts avec les clients, les manières de se sortir de circulations urbaines plus ardues qui, à la marge encore, peuvent faire office de valorisation, plus symbolique que salariale. Et s'accommoder des changements organisationnels par des réappropriations discursives n'est pas l'apanage des activités héritant d'une dimension vocationnelle : c'est aussi le cas dans les entrepôts eux-mêmes à propos de tâches dont les taux d'accidents de travail ont pourtant,

résultat d'une intensification extrême, rattrapé, voire dépassé ceux du secteur de la construction. « Taper dedans », « came » et « rush » recomposent un univers de sens axé vers les réalités sportives, dopages y compris, parallèlement au rajeunissement drastique des salariés et à un haut taux de turnover. Difficile cependant ici, plus qu'ailleurs d'y voir la reconnaissance salariale et de carrière d'une supposée compétence : la valorisation s'épuise ici dans la spirale d'un murmure tout personnel, en soutien d'une logique – « avoir du travail » - d'appartenance instrumentale (Martinez, 2010), en même temps qu'est déniée l'aptitude à monter de « belles palettes ».

Les idéaux professionnels ne sont ni donnés, ni garantis, mais le résultat de processus plus ou moins aboutis, s'appuyant sur des configurations plus ou moins solides et bruyantes (logique d'appartenance professionnelle, organisationnelle, instrumentale). Ce sont ces processus que l'on peut étudier même en l'absence d'une manifestation claire d'un « métier » ou d'une profession.

Flexibilité des espaces de production

La géographie urbaine, quant à elle nous montre que toutes ces modifications ne peuvent pas se comprendre sans saisir le déploiement d'une flexibilité radicale des modes de production des marchandises transportées. En effet, si les promoteurs immobiliers sont les acteurs centraux dans la détermination de la localisation des parcs logistiques, s'ils deviennent des interlocuteurs permanents, des aménageurs aux yeux des municipalités périphériques, c'est bien qu'ils recherchent une garantie de *disponibilité* non pas de main-d'œuvre cette fois, mais de réserve foncière, une emprise spatiale stable telle qu'il soit possible de répondre très rapidement à la demande des entreprises à la recherche d'entrepôts alors standardisés. C'est bien au nom de cette rapidité possible, et donc de localisation stratégique, qu'ils peuvent obtenir des marchés, des financements à la mesure de leurs projets. La masse d'espaces nécessaires suppose des localisations déconnectées des tissus urbains traditionnels mais hautement connectés aux nœuds routiers stratégiques. Si cette rapidité fait bien enjeu à propos des bâtiments eux-mêmes, comme déterritorialisés, il faut supposer un turnover des entreprises pour lesquelles travaillent les salariés des entrepôts : cela permet également de

figurer l'intensité de la tension temporelle qui se reporte sur ceux qui, dans les hangars, déplacent des marchandises aux sons, rationalisés, d'une voix automatisée, « le nez dans le micro ».

En tout état de causes, les transformations organisationnelles disciplinant des chaînes à « flux tendu » ont des conséquences sur l'intensification des tâches (dimension temporelle), la réorganisation et la standardisation des espaces (espaces de la route, espaces de travail logistique), le contenu des tâches, autant que sur les aspirations et les mots du travail (images de métier). Cette variété de conséquences se repèrent au sein d'un même secteur, voire d'une filière comme celle du transport de marchandise. C'est pourquoi il nous a semblé judicieux de débiter par une ethnographie des chauffeurs-routiers. Entre les deux, il s'agira de faire importer la question des représentations des routiers dans l'espace public par l'entremise des œuvres de fiction, de s'approcher ensuite des quais et des « ouvriers de la route » entre conduite et manutention. Nous pourrions alors quitter momentanément la route pour nous interroger sur les relations croisées entre transformations de métiers de conduite et d'ateliers du rail et les processus de féminisation des activités. Puisque nous avons débuté par une ethnographie des chauffeurs, nous clôturerons le numéro par une ethnographie du travail dans les entrepôts non sans avoir auparavant saisi les dynamiques flexibles de production de l'espace et, notamment, de l'invisibilité conséquente de ceux-ci.

Toutes ces contributions ont aussi pour effet de contrecarrer les représentations publiques usuelles d'autant plus exacerbées que le travail quotidien est invisible, caché dans le camion, ou de nous offrir des descriptions d'un travail tout aussi invisible, caché dans les entrepôts, et ne disposant pas d'images publiques.

Meike Brodersen insiste particulièrement sur les transformations de l'espace-temps des chauffeurs-routiers dans une logique de flux tendu. A partir d'entretiens, d'analyses documentaires et d'observations ethnographiques, elle identifie ces transformations comme effets conjoints du contrôle numérisé du temps de travail, des (dé)régulations européennes et d'une centralisation accrue de l'organisation logistique. Identité de métier, sens et engagement au travail s'en trouvent chamboulés. L'originalité de la contribution consiste également à interroger les nouvelles logiques de mobilisation collective qui en résultent.

Guillaume Courty analyse d'une trentaine d'œuvres (romans, films, téléfilms, sketches, essais et chansons) dont le sujet central s'articule autour des conducteurs de poids lourds et interroge le contexte de production de ces mêmes œuvres. Il s'agit de saisir le décalage existant entre des représentations artistiques les plus légitimées des routiers et la réalité professionnelle voire l'image qu'ils cherchent à se donner d'eux-mêmes.

Certains des auteurs ont un parcours qui les a fait passer par le milieu de la route mais l'acquisition d'une légitimité au sein de l'élite artiste s'avère alors rare voire impossible.

L'analyse montre qu'indépendamment de leur statut et de leur genre artistique, les auteurs des œuvres s'emploient à inscrire les routiers dans ce qu'ils pensent emblématique des classes populaires. Les marqueurs symboliques du populaire qui sont ainsi appliqués au routiers englobent des empreintes corporels et langagiers, des traits tels que le parler franc, l'honnêteté, la loyauté, le silence et la solidarité dans une confraternité spécifique en même temps qu'une méfiance vis-à-vis des dominants. L'inscription par l'art des routiers dans des stéréotypes ouvriers paraît d'autant plus paradoxale que c'est justement du monde ouvrier que les chauffeurs cherchent à se distinguer - l'usine comme repoussoir phare étant constitutif de leur conception de leur métier. Dans ce contexte, s'agit-il d'une forme de domination que subissent les routiers ou conviendrait-il d'ajouter à l'analyse une distinction entre « populaire » et « ouvrier » ? Et qu'advient-il à cet image dans un contexte, tardif, de taylorisation (Desfontaines, 2007) où les routiers perdent leur autonomie, leur liberté et leurs compétences caractéristiques, s'approchant ainsi d'une réalité ouvrière ?

Constance Perrin-Joly pointe le rapprochement entre les agents de manutention (quais) et les conducteurs de camion. Si ces derniers s'inscrivent dans une logique professionnelle (perspectives de carrière, compétences reconnues, contrôle à l'entrée et identité collective), ce n'est pas le cas des agents de manutention. Pour autant, une logique d'appartenance organisationnelle se déploie sur le quai s'accompagnant de la production d'un horizon d'attente : « Les stratégies mises en œuvres par les manutentionnaires, les hésitations entre la construction d'une identité de métier et le rejet de leur statut professionnel, favorisent l'intégration de la logique organisationnelle, seule capable de leur donner une reconnaissance professionnelle. » A une dévalorisation du travail de chauffeur semble correspondre une

revalorisation du travail de quai. Les travailleurs réajustent ainsi leurs logiques d'engagement aux transformations des conditions de travail.

Estelle Bonnet, Bruno Milly, Michel Tondellier et Elise Verley étudient les stéréotypes liés aux « métiers techniques » dans le cadre de l'organisation du recrutement. Les transformations rapides de l'organisation du travail à flux tendus contre l'idée d'un travail « bien fait » autant que la concurrence accrue et l'exigence de sélection rapide réduisant les possibilités de formation interne, derrière les discours managériaux favorisant la féminisation, ne favorisent pas l'inscription des femmes dans les métiers de conduite et d'atelier. Dans tous les cas, la politique de féminisation ne va pas sans un renforcement des stéréotypes genrés : « les qualités professionnelles des femmes sont évaluées, de façon quasi-permanente, entremêlant registres de la compétence professionnelle et attributs personnels féminins ».

La contribution de Nicolas Raimbault, réalisée à partir d'entretiens et de relevés statistiques des activités, analyse les divisions, découpages et spécialisations des espaces qui sont un élément central de réorganisation du système logistique en flux tendus et chaînes étendues, modulables et réticulaires. Elles représentent le support de la rationalisation du temps sur lequel se construit la marge de l'activité économique du transport. Nicolas Raimbault montre comment certains espaces périurbains deviennent spécialisés dans l'affection à la production logistique. La production de ces espaces relève elle-même d'une activité économique, d'une gestion permanente transférée en partie des pouvoirs publics vers des acteurs privés spécialisés. Pour répondre aux exigences du flux tendu comme à celles des investisseurs, les espaces du travail de la logistique ont fait l'objet d'une rationalisation singulière.

David Gaborieau, à partir d'une ethnographie dans un entrepôt nous rappelle enfin combien ces activités sont gouvernées par l'aval, par une logistique de flux physiques et informationnels. Lorsque la caissière de nos grandes surfaces scanne des articles, un serveur d'achats s'active pour envoyer des commandes au fournisseur. C'est dans l'entrepôt que des colis de marchandises entrant deviennent des supports sortants mêlant les produits. La composition des livraisons est traduite automatiquement, et diffusée électroniquement, à la manutention. Le contrôle par logiciel se substitue au savoir-faire et l'anticipation des préparateurs de commande dans la construction des palettes. Le travail s'y réduit à sa

dimension la plus abstraite, individuelle et physique engendrant d'ailleurs de nouvelles maladies ; c'est bien le corps qui reçoit l'information puis les suit à la lettre, dans l'ordre préétabli. Le contrôle des temps, des gestes et des erreurs s'opère en temps réel, non sans s'accompagner de productions de sens que l'auteur nomme « virilisme organisationnel ». La démesure elle-même semble devenir un motif de l'engagement au travail : « Le construit technique des dispositifs de gestion intègre un paradigme organisationnel selon lequel la logique commerciale prédomine les logiques professionnelles. Une logique d'appartenance commerciale domine clairement une logique professionnelle ».

L'ensemble des contributions posent un enjeu tant sociologique que politique : il ne se construira rien, en termes d'organisation collective, comme de revendication, sans tenir compte des productions de sens que les travailleurs attribuent, malgré tout, à leurs tâches.

Bibliographie

- Bernard S., 2012, *Travail et automatisation des services. La fin des caissières ?* Toulouse, Octarès.
- Calderón J., 2006, « Le travail face à la restructuration productive : le cas d'un centre d'appels », *Formation emploi* n°96, pp.11-24.
- Desfontaines H., 2005, « 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 du travail*, Paris, La Découverte, pp.190-214.
- Durand J.-P., 2004, *La Chaîne invisible. Travailler aujourd'hui : flux tendu et servitude volontaire*, Paris, Le Seuil.
- Hamelin P., Lefebvre D., Pouy, J.-B., 1993, *Les routiers : des hommes sans importance ?*, Paris, Syros.
- Martinez E., 2010, *Les salariés à l'épreuve de la flexibilité*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles.
- Sassen S., 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.
- Stroobants M., 1993, *Savoir-faire et compétences au travail. Une sociologie de la fabrication des aptitudes*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles.
- Veltz P., 2008, *Le nouveau monde industriel*, Paris, Gallimard.
- Veziat N., 2010, « Une nouvelle étape dans la sociologie des professions en France. Bilan critique autour des ouvrages de Didier Demazière, Charles Gadéa (2009) et Florent Champy (2009) », *Sociologie* n°3/1, pp.413-420.