

12/2015

tef travail
emploi
formation

CHAINES ET METIERS DU TRANSPORT

(sous la direction de Meike Brodersen et David Jamar)

UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES

CAHIERS DE
SOCIOLOGIE ET
D'ECONOMIE
RÉGIONALES

Revue éditée par le Centre METICES de l'Université Libre de Bruxelles.

Anciennement :

Critique Régionale

Cahiers de Sociologie et d'Economie Régionales

Centre de Sociologie du Travail, de l'Emploi et de la Formation

Revue publiée gratuitement sur le site internet : <http://metices.ulb.ac.be>

Rédaction – Administration :

travail emploi formation – **Metices**

Institut de Sociologie – ULB

Avenue Jeanne 44 – CP 124

B-1050 Bruxelles

Tél. : 02/650 31 83

Fax : 02/650 33 35

Email : tef@ulb.ac.be

Copyright METICES

Comités de rédaction et international

Directeur de rédaction :	Esteban MARTINEZ, Université Libre de Bruxelles
Directeur honoraire :	Mateo ALALUF, Université Libre de Bruxelles
Secrétariat de rédaction :	Pierre ARTOIS, Université Libre de Bruxelles
Secrétariat :	Pina MELONI, Université Libre de Bruxelles

Comité de rédaction

Pierre ARTOIS, Université Libre de Bruxelles
Aline BINGEN, Université Libre de Bruxelles
Pierre DESMAREZ, Université Libre de Bruxelles
Mejed HAMZAOUI, Université Libre de Bruxelles
Guy LEBEER, Université Libre de Bruxelles
Jean-François ORIANNE, Université de Liège
Nouria OUALI, Université Libre de Bruxelles
Marcelle STROOBANTS, Université Libre de Bruxelles
Jean VANDEWATTYNE, Université de Mons
Marc ZUNE, Université Catholique de Louvain

Comité scientifique international

Paul BOUFFARTIGUE, Directeur de recherche – CNRS LEST, Marseille, France
Annamaria COLOMBO, HEF-TS-Fribourg, Allemagne
Claude HAAS, U-Luxembourg, Luxembourg
Steve JEFFERYS, London Metropolitan University, GB
Marianne LACOMBLEZ, Université de Porto, Portugal
Cédric LOMBA, Université Paris 8, France
Fabio PEROCCO, Università Ca' Foscari Venezia, Italie
Carlos PRIETO-RODRIGUEZ, Universidad Complutense Madrid, Espagne
Fathi REKIK, Université de Sfax, Tunisie
Alberto RIESCO-SANZ, Universidad Complutense Madrid, Espagne
Maria Amparo SERRANO PASCUAL, U-Complutence Madrid, Espagne
Djaouida SEHILI, Université Lumière Lyon 2, France
Maud SIMONET, Université Paris Ouest Nanterre-La Défense, France
Jens THOEMMES, Université de Toulouse, France
Annalisa TONARELLI, Université de Florence, Italie

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 Rimbault, 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 Rimbault montre comment certains espaces périurbains deviennent spécialisés dans l'affectation 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.

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.

FAIRE VOIR LES ROUTIERS. LES ARTISTES ET LE DISPOSITIF DE RELÉGATION DANS LES CLASSES POPULAIRES

Guillaume COURTY
Professeur de science politique,
Université Lille 2 - Ceraps
(UMR 8026, CNRS)

Résumé :

Les routiers, chauffeurs, artisans comme entrepreneurs ont été les sujets de quelques œuvres de fiction dont le Salaire de la peur est la plus connue en France. En partant d'un corpus de ces œuvres, cet article propose de comprendre comment les artistes, qu'ils soient prédisposés à s'intéresser à ces personnages ou qu'ils soient incités à le faire dans un contexte particulier, utilisent un même dispositif pour rendre leurs héros sensibles : ils les inscrivent dans le social et, précisément, dans ce qu'ils pensent emblématiques des classes populaires.

Avec ces œuvres s'observe en fait une autre forme de domination, celle exercée par les dominants culturels (les critiques notamment) qui objectivent les stéréotypes des routiers, classent ces œuvres dans des collections « populaires », commentent et jugent les performances des acteurs comme la cohérence du scénario. De leur côté, les représentants des routiers, journalistes et syndicalistes, constatent parfois avec un peu d'amertume que la copie n'est pas l'original qu'ils connaissent et souhaiteraient voir rendu public. Car en fait ces œuvres jouent un rôle particulier en rendant visibles et sensibles des personnages qui ne le sont pas ou peu. Elles contribuent in fine à faire des routiers ce que leur plus grand nombre ne veulent pas être, ces exemples de la classe ouvrière en mutation.

Mots-clés : groupe social, classes populaires, représentation, stéréotypée, routiers, domination culturelle

Abstract :

Some artworks were written or produced concerning French truck drivers, as the movie Sorcerer is the most famous in France. By composing a corpus of these artworks, this article suggests to understand how the artists, if they are predisposed to be interested in or if they are incited to focus on them in a particular context, use the same plan in order to pay attention to their heroes: they inscribe them in the social space and, exactly, in what they suppose to represent the most symbolic aspects of the working-classes' life style.

With these works, we can observe in fact another shape of domination, exercised by dominant cultural (the critics) which objectivize the stereotypes of the truck drivers, classify these works in "popular" collections, comment and judge the performances of the actors as the coherence of the scenario. On their side, the representatives of the truck drivers, the journalists and the union delegates, sometimes notice with a little of bitterness that the copy is not the original which they know and would like to see made public. In fact these works play a particular role : they make visible and sensitive individuals who are not, or just a little. These works contribute finally to make truck drivers what they generally do not want to be, a perfect example of the working-class transformation.

Key words: Social group, representation, teamsters, haulage, domination, working-clas.

Bébert : On verra bien. Tiens, en attendant, mets "route de nuit", ça nous fera passer le temps.

Radio : Et, amis routiers, souvenez-vous que les camions Souchebir sont les seuls camions équipés de sièges Louis XV à pieds galbés, camions Souchebir, un vrai plaisir! Et maintenant, amis routiers, un peu de musique. Nous allons écouter le premier mouvement du quatuor numéro six en si bémol majeur opus 18 de Ludwig van Beethoven.

Bébert : la la la...sol la...sol la...la la...Tu diras, ce que tu veux, Frédo, mais dans cet allegro de Beethoven, eh, bien on sent encore vachement, l'influence de Mozart!

Jean Yanne, « Les camionneurs » / « Les routiers ».

Dans le Londres des années 1930¹, un homme, à peine sorti de prison, trouve son amie assassinée dans son appartement. Pour ne pas être accusé de ce crime, il quitte la ville à bord de camions longues distances qui, la nuit, l'amènent dans le nord de l'Angleterre en lui faisant découvrir ce style de vie inconnu de lui, ces personnages dont l'un d'entre eux lui explique que l'arrivée de la grande entreprise dans le transport a tout changé : *No, the road isn't what it was*. Sortie de ce contexte, cette phrase pourrait être extraite d'un entretien récent ou avoir été prononcée par un leader syndical européen en butte à une nouvelle réglementation du temps de conduite. Elle est pourtant écrite par un romancier anglais, J. Curtis, en 1938, dans *They drive by night*, ouvrage immédiatement adapté au cinéma (qu'il ne faut pas confondre avec le film américain éponyme de Raoul Walsh sorti en 1940) qui fut traduit en français en 1951 pour la série noire de Gallimard.

En 1938, les routiers ont donc déjà une histoire suffisamment longue pour qu'un romancier brode autour de cette nostalgie du passé. C'est dire à quel point ce secteur économique, sa morphologie sociale et sa réglementation, ont été bouleversés, dès l'entre deux guerres par les premières réglementations le concernant, puis, plus récemment, par d'autres transformations que le numéro de cette revue traite et analyse.

L'objectif de cet article est de contribuer à comprendre comment des œuvres consacrées aux routiers, anciennes ou contemporaines, condensent des représentations de ces individus qui ont deux caractéristiques : elles inscrivent les routiers dans les classes populaires et ont la vie dure². Conservées dans ces objets que l'on peut relire, revoir ou réentendre, même s'ils datent maintenant pour certains de plus d'un demi siècle, ces œuvres montrent autant ce qu'étaient des conceptions dominantes de cette catégorie sociale que leur capacité à toujours « sonner vrai », à toujours et encore faire « prendre le leurre pour le vrai » (Chartier, 1989, p.1515). La raison principale, qui sera le fil conducteur de cet article, vient du fait que ces œuvres ont en

¹ Je tiens à remercier Simon Borja, Annie Collovald, Benjamin Plouviez et Thierry Ramadier, pour leurs encouragements et relectures avisées d'une première version de ce texte.

² Les travaux de sciences sociales sur l'automobile, et plus rarement sur les transports, abordent des artistes, notamment les romanciers, mais la perspective est souvent de comprendre comment est composé le discours des dominants sur l'usage d'un bien par les dominés (voir par exemple, Boltanski, 1976). Ici il est question non du discours mais des représentations produites sur cette catégorie sociale peu croisée par les dominants, sur la route ou dans les entreprises. Sur les routiers, voir les travaux que leur ont consacrés P. Hamelin et B. Lefebvre (Pouy, 1993).

commun un dispositif de relégation des chauffeurs dans les classes populaires³. Maintenant, en comparant ces artistes aux autres catégories dominantes qui parlent des professionnels de la route, les auteurs montrent une spécificité : ils perçoivent et représentent d'autres traits du populaire dans les chauffeurs que les élites politiques et économiques. Si les autres catégories dominantes usent du « gros », du « lourd » et du « nauséabond » pour (dis)qualifier les chauffeurs et les artisans (Courty, 2011), les artistes eux retiennent d'autres marqueurs qui les inscrivent dans le monde ouvrier. C'est même certainement parce qu'ils ne faisaient pas comme les autres dominants que certaines de leurs œuvres ont été saluées par les représentants de la profession, journalistes et syndicalistes, quitte au passage à taire ou valoriser le « populaire » qui était montré.

³ Pour un dispositif analogue utilisé pour les photographies d'usine automobile, voir Lannoy 2010.

Titre original	Titre œuvre dérivée	Titre français	Forme de l'Œuvre première	Œuvre adaptée	Auteur n°1	Années de publication
Long Haul	They drive by night	Une femme dangereuse	Nouvelle (non publiée en France)	Film	A.I. Bezzerides Raoul Walsh	1938 1940
Le salaire de la peur	Violent road ; Sorcerer (Le convoi de la peur)	Le salaire de la peur	Roman	Film	G. Arnaud H.-G Clouzot H. Koch ; W. Friedkin	1950 1953 1958 1977
La route	La route	La route	Roman	Téléfilm	A. Aycard P. Cardinal	1956 1964
Du raisin dans le gaz oil	Gas-Oil		Roman	Film	G. Bayle G. Grangier	1954 1955
Le pompiste et le chauffeur			Roman		G. Bayle	1955
The road's end		Le repos du routier	Roman		Al Conroy	1952 1959
They drive by night	They drive by night	Poids lourd	Roman	Film	J. Curtis	1938 1951
Le Trucker (série)		Le Trucker (série de 8 volumes)	Roman		A. Floor	1982
Des gens sans importance	Des gens sans importance		Roman	Film	S. Groussard H. Verneuil	1949 1956
Le peuple de la nuit			Essai		L. Rameix	1953
Les camionneurs	Les routiers		Sketch		J. Yanne	1964
Les routiers / Fox marche			Chanson		F. Lemarque	1954
La lumière d'en face			Film		G. Lacombe	1956
La Menace			Film		A. Corneau	1977
100.000 dollars au soleil			Film		H. Verneuil	1963
The Long Haul		Les trafiquants de la nuit	Film	Film	K. Hugues	1958
Duel		Duel	Téléfilm	Film	S. Spielberg	1971
Convoy	Convoy	Le convoi	Chanson	Film	C. W. McCall S. Peckinpah	1978
Over the top		Le Bras de fer	Film		Menahem Golan	1987
Le grand ruban			Film		P. Rousset	1990
Hoffa		Hoffa	Film		D. De Vito	1992
35 tonnes			Chanson		Starshooter	1978
Le camionneur rêveur			Chanson		Renaud	1985
Les hommes de Rose			Téléfilm		M. Cloche	1978

Avant d'entrer dans l'analyse de ce dispositif, quelles œuvres ont été retenues et comment ?
Pour composer ce corpus, deux temps ont été nécessaires. En premier, le dépouillement de la

presse syndicale publiée par les groupements de salariés et d'employeurs a été effectué. Des œuvres étaient mises à l'honneur, conseillées aux lecteurs. Avec les sites permettant de satisfaire les « goûts pour la route » (le site « la boutique de la route » par exemple), a permis dans un deuxième temps de compiler d'autres œuvres et de valider les premières. Les critères retenus ont été : avoir été publié, produit, édité dans le champ artistique par une maison d'édition ou de production légitime (les œuvres produites dans le champ du transport n'ont pas été retenues). Un autre critère a été ajouté : avoir été commenté par les revues du secteur⁴, celles des entrepreneurs (*L'officiel des transporteurs*), celle des constructeurs puis des salariés (*Le poids lourd*) et celle des salariés (*Le travailleur des transports* et *Les Routiers*). Ce catalogue comporte les œuvres suivantes : 24 œuvres dont 9 ont été l'objet de plusieurs versions ou adaptations, 15 romans publiés en français, 4 chansons, 1 sketch et 1 recueil d'essais.

Si les œuvres retenues avaient porté sur d'autres professions, la recherche pourrait regarder en quoi les représentations utilisées par les auteurs diffèrent de celles intériorisées par différents publics. C'est souvent ce comparatif que fait la critique lorsqu'un film aborde un métier en décrivant ses conditions de travail (c'est fréquemment le cas pour la police). Pour les routiers, ces œuvres ouvrent une autre perspective car peu de publics interagissent avec eux dans leur vie quotidienne en dehors de rapides croisements sur les aires d'autoroutes : ils sont perçus ou imaginés à travers des objets (le camion) ou grâce aux représentations que l'on a intériorisées d'eux ailleurs. Pour le plus grand nombre, les routiers sont d'ailleurs invisibles⁵ et ce sont des œuvres qui stockent des marqueurs identitaires (sexuels, familiaux⁶, idéologiques) et les tiennent à disposition du grand public. Les œuvres qui mettent en scène les routiers les font voir. Non seulement elles utilisent des images stéréotypées mais en plus elles permettent

⁴ Ce corpus ne comporte donc pas les œuvres non publiées, publiées à compte d'auteur ou diffusées en dehors des circuits légitimes. « Le petit garçon et le routier » (1977) n'a pas été retenu pour ces raisons. Il ne comporte pas non plus les œuvres non référencées dans le secteur comme *Le camion* de Duras (Minuit, 1977) même si cette œuvre, et d'autres, ont été lues afin de voir ce qu'elles contenaient comme dispositif. Contrairement à l'option retenue par E. Augustyn-James (2007), les œuvres étrangères ont également été retenues parce qu'elles sont vues et critiquées en France mais, surtout, parce qu'elles permettent de voir comment le dispositif est utilisé pour traduire et adapter les œuvres.

⁵ Invisibles c'est-à-dire qu'ils peuvent fort bien être vus (rapidement, épisodiquement), ou aperçus mais sans être systématiquement repérés socialement. Avoir vu un routier laisse entier le mystère de la position économique et sociale occupée par la personne vue. Sur cette invisibilisation du populaire sur la route, voir l'analyse des statistiques des accidents et des spots publicitaires in Grossetête (2012).

⁶ L'étude de M. Bozon (2006, p.207) souligne que les chauffeurs et ouvriers du transport tiennent la place du « troisième groupe » dans l'espace ouvrier, celui qui entretient des liens avec les ouvriers qualifiés comme avec les non qualifiés et permet ainsi des échanges, matrimoniaux par exemple.

aux publics de passer des idées vagues qu'ils se faisaient sur ces individus à une image claire : une fois la lecture ou le visionnage terminés, il ne fait plus de doute que les routiers sont, intégralement, partiellement ou un peu ceux qui ont été décrits. L'objet de cet article est donc d'analyser les figures des chauffeurs qui ont été composées pour comprendre comment elles sont ce qui fait voir cette profession aux publics. Ces œuvres rendent sensibles en faisant primer le voir, quitte même à accentuer et déformer certains traits pour les non « roulants ». Elles ouvrent donc un terrain d'exploration de la contribution des artistes à l'objectivation des groupes sociaux, une contribution dont il convient d'interroger la part de conservatisme ou de progressisme qu'elle peut impliquer.

Comment la copie arrive-t-elle à emporter l'original ? C'est une des illusions que produisent les œuvres en utilisant des traits populaires pour composer la figure peu visible ailleurs du routier. Elles permettent donc de dépasser l'étude des représentations pour s'interroger sur ce qui dure plus longtemps que les individus – et qui durcit et enrichit en plus la représentation stéréotypée du groupe –, sur ce qui empêche de percevoir les modifications des conditions de travail, les logiques sociales de recrutement et les styles de vie tant que d'autres œuvres grand public n'ont pas réussi à rendre démodées et dépassées celles qui restent, pour les représentants du groupe en tout cas, les « grandes » mises en scène du chauffeur.

Si ces œuvres emportent autant d'effets c'est parce que les conducteurs de véhicules de transport, professionnels ou non, sont, depuis qu'ils circulent en nombre, des figures peu visibles du grand public. La hauteur des véhicules, leur vitesse, la place qui leur est réservée sur la route, dans les lieux d'arrêt prévus – aires de repos, stations service ou péages – ou dans les espaces de sociabilité – un restaurant sur une route nationale notamment : tous ces éléments font écran entre les usagers de la route et « eux ». La perception la plus immédiate que l'on a d'un chauffeur ressemble à celle que S. Spielberg a systématisée dans *Duel* (1971) : des commentaires du film soulignent qu'un camionneur poursuit un automobiliste alors qu'aucune figure humaine n'apparaît, « on ne voit que ses pieds quand il descend de son véhicule, et son bras quand il fait signe à l'agent de commerce de le dépasser » (Wikipédia). En fait, à chaque plan, seul le camion retient la caméra (voir la jaquette du film en DVD qui pousse l'anthropomorphisme jusqu'à doter le véhicule d'une bouche avalant le titre). En somme, dans cette œuvre comme dans nos relations avec les chauffeurs c'est un effet de métonymie qui

fonctionne, le véhicule objectivant tout ce que l'individu devrait seul incarner.

Il faut donc accepter que ces artistes participent à la production de représentations parmi les plus officielles des routiers. Il faut leur rendre la place qu'ils occupent dans le processus d'objectivation du groupe au même titre, même si c'est à un autre degré, que les représentants officiels du groupe, les syndicalistes avant tout. Ils ont participé à la mise en évidence de cette catégorie dans la mesure où les figures qu'ils composent et animent objectivent le noyau dur de la profession, un noyau qui produit un effet comparable à celui découvert chez les cadres par L. Boltanski (1982) ou chez les paysans par S. Maresca (1983) : les plus représentatifs du groupe attirent plus le regard mais ne sont pas les plus présents dans le groupe (en d'autres termes la représentation esthétique diffère de la représentativité statistique mais focalise plus l'attention). Ces œuvres s'inscrivent alors dans cet ensemble de preuves à côté des preuves médiatiques, juridiques, scientifiques (statistiques ou médicales) ou idéologiques et plaident pour le primat des représentations élaborées en dehors du groupe lui-même.

1. Faire voir les routiers comme « populaires »

Qu'un artiste prenne un chauffeur routier pour sujet d'une œuvre ne doit pas grand-chose au hasard. Cette rencontre renvoie pour la grande majorité des auteurs et interprètes à des logiques où le social, leurs trajectoires l'emporte : en somme la prédisposition joue plus que l'incitation. Nombre de ces artistes ont en eux de très bonnes raisons de se consacrer à de tels sujets. Très rares sont ceux qui l'ont fait par hasard, par calcul ou par stratégie éditoriale.

À trois exceptions analysées plus loin, ces auteurs, comparables en termes de logiques sociales, ont tous recours au même dispositif qui inscrit le routier dans le périmètre des classes populaires. Cherchent-ils à susciter l'admiration, à sensibiliser à une cause ? Rien n'est moins sûr. Faute de pouvoir s'entretenir avec ces auteurs ou de disposer d'archives ou d'écrits les concernant, le projet esthétique semble plus s'orienter autour d'une mise en évidence des traits qu'ils considèrent comme les plus évocateurs pour faire comprendre que leurs personnages sont une nouvelle composante des classes populaires. A l'exception des huit volumes de la série « Le trucker » écrite par A. Floor où le « héros » fait des exploits (il résout

des énigmes), les autres personnages sont emblématiques de la vision projetée sur les catégories populaires par les artistes : insécurité (« Si tu veux vivre longtemps » chante Montand), précarité, vulnérabilité se combinent à la respectabilité dans des œuvres qui permettent sur un nouveau terrain d'affirmer qu'en effet « les classes populaires ne sont pas des données brutes de l'observation » (Schwartz, 2011, p.25) mais, ici, de l'imagination.

2. Trajectoires sociales et carrières d'auteurs

Comment, et par qui, des catégories sociales sont représentées est une question maintenant classique de la sociologie. Mais celle qui se demande par qui sont-ils représentés à l'écran ou dans des romans ne l'est pas. Les réponses montrent que la relation de l'auteur à son sujet ne se noue pas par hasard. Au regard du corpus d'œuvres constitué, force est de constater que la carrière artistique s'ouvre devant ceux qui arrivent à prendre une position d'auteur dans le champ artistique en faisant oublier progressivement, ou en faisant passer pour anecdotique⁷, le point de départ dans le champ du transport routier.

30 individus dans trois pays (France, États-Unis, Royaume Uni) sont les auteurs du corpus. La comparaison entre ces cinéastes et ces romanciers est inutile car tout ou presque les sépare. En revanche, la focale sur ceux qui ont été chauffeurs montre que pour eux, l'accès aux élites artistes (Heinich 2005) est illusoire. Une chose est d'avoir maîtrisé cette compétence rare, la compétence scripturaire, une autre est de pouvoir bénéficier des retombées symboliques du statut d'auteur au sens noble du terme, celui qui est consacré par les instances centrales du champ artistique. Ceux qui ont obtenu cette consécration n'avaient rien de routier (H. G. Clouzot est le plus « titré » des auteurs pour le film *Le salaire de la peur*). Les artistes passés par la route restent des amateurs tentant de vivre de leur plume, tout juste connus de quelques publics aussi ciblés que peu nombreux.

G. Bayle est emblématique de ces auteurs passés par la route avec des emplois plus ou moins précaires. Auteur de trois romans, tous publiés chez Gallimard, dont deux dans la célèbre

⁷ Il est ainsi souvent noté que l'auteur du roman *Le salaire de la peur* (1950), Georges Arnaud, a été chauffeur et chercheur d'or en Amérique latine. Cette partie de la trajectoire qui a lieu en 1947 doit néanmoins être inscrite dans l'ensemble de la vie d'Henri Girard (1917-1987), romancier – essayiste et scénariste, licencié en droit et diplômé de Sciences Po Paris qui a un temps défrayé la chronique pour avoir été acquitté en 1943 de l'assassinat de plusieurs membres de sa famille.

collection blanche, il gagne *a priori* plus sa vie comme professeur à l'école des travaux publics et est considéré comme un « auteur de roman policier » par la BnF.

La première logique qui fait la rencontre entre l'auteur et son sujet se trouve donc dans les trajectoires des artistes. Choisir d'écrire une histoire de routier, de la chanter, ou de la jouer n'est pas l'expression d'un calcul stratégique qui aurait fait préférer ce personnage à un autre. Pour le plus grand nombre d'artistes, c'est parce qu'ils ont été en contact avec les chauffeurs qu'ils peuvent et veulent écrire. Pour ceux qui n'ont pas fait cette expérience (de Renaud à Montand en passant par Stalone), c'est parce qu'ils se veulent (ou sont considérés comme) des artistes « populaires » qu'ils s'y livrent ou parce qu'ils les considèrent comme exemplaires de ce « populaire ».

Les auteurs que leur passé permet de passer à l'acte de littéraire ont eu l'expérience de la conduite de camions. G. Arnaud et G. Bayle, déjà cités comme A. Floor, auteur de la série *Le Trucker*, ont conduit des « camions de tous gabarits »⁸. Cette expérience préalable ne joue pas mécaniquement. Trois auteurs avaient ainsi tout dans leurs trajectoires pour prendre la route comme sujet, ce qu'ils n'ont pas fait. Parmi les auteurs les plus reconnus du début de la construction automobile, se trouvent Pierre Souvestre⁹ (1874-1914) et Marcel Allain (1885-1969), coauteurs des romans de la série *Fantomas*, rédacteurs en chef de la revue *Le poids lourd*, Souvestre dès 1909, Allain entre 1922 et 1927 après la mort du premier. Parmi les cinéastes, Marcel L'Herbier, est (re)connu pour son œuvre, son origine sociale n'étant visible qu'au détour de ses mémoires. Présenté par son père – le transporteur international Hector L'Herbier – comme un « homme de lettres » dans sa notice de 1924 du *Qui êtes-vous?*, il conserve tout l'habitus militant du milieu familial – son père a présidé la Chambre syndicale des transports et la Fédération nationale des commissionnaires entre 1907 et 1933 – en créant la CGT des techniciens et l'Association des Auteurs de Films. Mais le fils de transporteur devenu cinéaste et homme de lettres met en avant un père « magistrat consulaire »¹⁰ dans ses propres notices. La légitimité relative des titres excipés donne un autre aperçu de l'invisibilisation du transport routier.

⁸ Mesplède C., ed. *Dictionnaire des littératures policières*, Paris, Joseph K., vol.1, 2008, p.656.

⁹ P. Souvestre, centralien, est exemplaire de l'investissement de la bourgeoisie dans l'Automobile qui l'amène à créer aussi bien des garages que des courses et des publications. Voir sa notice nécrologique dans *Le Poids lourd*, n°10, 1914 et dans le *Dictionnaire des littératures policières*, op. cit., vol.2, p.698.

¹⁰ Voir ses notices du *Who'who 1979-1980* et du *Dictionnaire des contemporains*, éditions Pharos, 1954.

Ceux que leur expérience de la route n'a pas sensibilisés *ex ante* doivent cette rencontre à la deuxième logique qui opère, la logique de situation. L'après guerre est un contexte particulier qui fait produire des œuvres d'un genre nouveau, en l'occurrence des romans policiers. De l'après guerre à la fin des années 1950, le routier est une figure romanesque de ce genre qui possède déjà son entrelacement de critique sociale et politique en permettant de narrer « des vécus sociaux notamment populaires » (Collovald, Neveu, 2001, p.77). Cette figure trouve un refuge avec la lancée d'une collection emblématique du roman policier, la série noire des éditions Gallimard qui publie trois ouvrages consacrés aux routiers entre 1951 et 1959 dont deux traductions, une d'un roman anglais de J. Curtis (1938) encore considéré comme un des premiers ouvrages de critique sociale anglaise et l'autre, américain, Albert Conroy (1950), un des cinq pseudonymes d'Albert Marvin (1926-1996) qui n'aura connu que la marine dans ses expériences préalables à la prolifique carrière d'auteur reconnu de romans policiers et de novélisations, notamment de la panthère rose.

Le roman policier n'est pas le seul aimant dans ce contexte où le champ du pouvoir et celui des transports s'activent autour des routiers. La reconfiguration des groupements professionnels, patronaux et ouvriers y ont pris une part importante. Les premiers sortent de l'Occupation et de l'expérience du Comité d'organisation des transports routiers (COTR) en créant la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) en janvier 1945 pour faire l'expérience, entre 1947 à 1956, de différents assemblages aboutissant à la création de l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (Unostra), seconde organisation, concurrente de la FNTR, mais plus axée qu'elle sur les « petits » du secteur. Dans ce contexte, le catégorème « routier » est leur label commun. Se rendre populaire est leur objectif quitte à se présenter nombreux aux élections politiques (Courty, 2008). Monopoliser le terme est encore plus possible pour les patrons du fait des difficultés que les centrales syndicales ouvrières éprouvent à mobiliser les chauffeurs, alors que longtemps, seule la Fédération nationale des chauffeurs routiers, emblématique du syndicalisme « indépendant », y est parvenue. A partir de sa création en 1947, elle reprend et diffuse les symboles les plus connus, ceux des panneaux restaurants, de la presse et revendique 50.000 membres en 1955.

C'est ce contexte d'effervescence qui a eu pour effet d'amener des artistes à s'intéresser aux routiers et à en faire les sujets centraux d'un roman. Loin de souscrire au schéma simpliste de la propagande organisée par les groupements, il convient de revenir sur cette pratique, ni fréquente, ni systématique : les commandes et présentations d'œuvres artistiques que Max Weber observait sur les sectes américaines¹¹. Ces artistes pourraient avoir dédié une œuvre aux routiers pour sensibiliser des publics à leur cause. Ils pourraient composer un autre cas d'enrôlement ou de participation des artistes à la défense d'une cause (Roussel, 2009). En fait, ce cadre ne permet de comprendre que trois œuvres. La chanson « Les routiers / Fox marche » écrite par Francis Lemarque est dédiée par Yves Montand à la Fédération CGT des moyens de transports¹². Le film, *Gas-oil*, a reçu le parrainage de la FNTR dont le logo orne la portière du camion conduit par J. Gabin, ce qui fait écrire à Télérama lors de sa rediffusion en 1992 que sous son « aspect para documentaire très attachant [...] le syndicat des routiers l'a patronné et l'on comprend pourquoi »¹³.

Un dernier cas de soutien concerne un journaliste, S. Groussard, qui avait été, pour sa nouvelle « le vieux routier », le premier lauréat d'un prix littéraire créé par la FNTR doté de 50.000 francs pour « l'éclosion d'une littérature de la route ». Ce premier prix, obtenu contre une femme auteure d'une « Simple vie de routier »¹⁴, avait été remis à la pâtisserie du Palais Royal avec sa publication dans *L'officiel des transporteurs* de juin 1949. En dehors de ces trois exceptions, il faut s'en remettre au social et au contexte pour comprendre ce qui fait composer une œuvre avec des routiers.

3. Le populaire à l'écran

Qu'ils aient été en prise directe avec les métiers de la route ou qu'ils les aient croisés dans une conjoncture propice, les auteurs utilisent à de très rares exceptions la même matière pour

¹¹ Weber souligne dans *Économie et société* que les sectes américaines se concurrencent en organisant des présentations artistiques. Sur la sociologie des mouvements sociaux et la mobilisation des artistes, voir C. Traïni (2009).

¹² Chanson reproduite dans *Le travailleur des transports*, n°75, janvier 1954.

¹³ *Télérama*, n°2234, novembre 1992, p.109. La confusion du patron et du salarié et de leurs organisations respectives était classique mais le devient de moins en moins, la différence entre les deux pôles du secteur étant de plus en plus manifeste. Maintenant, l'insinuation du critique repose sur la thèse encore vivace de l'ingérence de la FNTR dans la politique et les médias. En dehors de cette confusion et de cette insinuation, la seule mention au générique de ce film est celle du groupe Willème qui a fourni les véhicules.

¹⁴ Le jury était composé des dirigeants de la FNTR. Cf. *La vie des transports*, n°142, 16 octobre 1948.

composer leurs personnages : les traits qu'ils pensent caractéristiques des classes populaires.

La retranscription du sketch de Jean Yanne proposée en exergue – dont le titre « les camionneurs » ou « les routiers » change au gré des catalogues et des périodes –, en est une illustration même si, à l'écrit, cette version ne peut rendre pleinement compte de l'effet comique utilisé : le décalage entre l'accent forcé de Bébert (un accent d'un Paris des années 1950 qu'il partage avec Frédo, l'autre chauffeur qui conduit). Les propos qu'il tient sur des compositeurs classiques (Bébert précise à Frédo que « dans cet allegro de Beethoven, eh, bien on sent encore vachement, l'influence de Mozart ») font dissoner le propos (interprété comme savant) et sa forme marquée du « populaire ». Toutes les figurations des routiers ne sont pas drôles, celle-ci fait même exception. Mais si le rire n'est pas l'enjeu des autres œuvres, le « populaire » est quasiment systématiquement là, faisant de ces œuvres un concentré de marqueurs symboliques des « classes populaires »¹⁵ utilisés à cette fin esthétique particulière : rendre le routier populaire au sens de classable et compréhensible. Quoi de plus évocateur pour les années cinquante que les ouvriers pour faire voir les routiers. Quoi de plus contraire à leur état d'esprit et aux représentations qu'ils se font de leur éthos et de leur style de vie. Nonobstant leurs refus d'être ouvriers, ces œuvres leur font cette violence de les faire ce qu'ils ne veulent pas être.

Le dispositif repose sur l'articulation de deux marqueurs « populaires », les marqueurs objectivés et les marqueurs incorporés. Le plus incontournable des objets est fort logiquement le véhicule. Toujours présent à l'image comme dans les récits, il fusionne avec l'homme dans les chansons devenant ce « monstre pour bouffer les autoroutes » (Starshooter), ces « géants » pour qui « c'est petit la France » (Renaud). Mais, à lui seul, le véhicule n'assigne pas le conducteur aux classes populaires. Ce sont les autres traits qui vont concrétiser cette inscription. La présence de la cigarette aux lèvres même en parlant et en conduisant – comme le note la chanson du groupe de rock Starshooter – ; la casquette portée par les héros (Gabin, Jean Yanne systématiquement) ; la salopette, la sueur visible sur les bras ou le « marcel » porté aussi bien par Belmondo, Stalone que Montand ; la « saleté » des mains ou du corps entier (voir les scènes du *Salaire de la peur*) sont aussi nettes que la tenue est soignée pendant les

¹⁵ L'usage des « classes populaires » est fait ici dans la logique élaborée par O. Schwartz (2011). Cette notion permet également de comprendre les rapports que les artistes entretiennent avec ces catégories dans la continuité cette fois de la réflexion ouverte par C. Grignon et J.-C. Passeron (1989).

moments de détente – les cheveux impeccablement peignés ou le foulard noué sur un col relevé. L'inscription du populaire dans l'hexis corporelle se poursuit avec la force physique (Stalone est champion de bras de fer dans *Over the top*) pour être sensible également dans la langue utilisée, le vocabulaire comme l'accent : la langue composée par James Curtis à partir du cockney a été saluée, pour la version anglaise, comme une des réussites de cet ouvrage. Dans cette langue, les prénoms retenus ont un rôle important : Jeff pour Philippe Léotard, Jacky pour Le Trucker, Jean à trois reprises (dont deux fois pour Gabin), ou Albert montrent que la logique de choix du prénom des personnages évite les stratégies de distinction trop rares et distinguées qui seraient des marques possibles d'autres catégories sociales (Besnard, 1979). Les surnoms et sobriquets redoublent ce que le prénom pourrait ne pas trop laisser entendre : « Tout P'tit » remplace Albert très rapidement dans *Poids Lourd* (Curtis, 1951) et « Le Plouc » affuble L. Ventura dans *100 000 dollars au soleil*.

Empreint de corps et de langue, le matériel regorge également de marqueurs symboliques dont les traits de caractère : le parler « franc » des hommes durs, taciturnes mais honnêtes et loyaux – ils incarnent l'honnête homme face aux gangsters chez Grangier et Verneuil¹⁶ –, bourrus¹⁷, virils, même s'ils ont un penchant pour l'alcool. A ces esquisses de routiers, il manque encore quelques rappels de la mythologie ouvrière. La méfiance à l'égard des dominants est un dialogue rémanent qui concerne autant le petit par rapport aux gros (voir R. Walsh), le patron, celui que le héros a « tout le temps sur le dos » (Curtis, p.72) avec lequel il « s'engueule » (voir les scènes de H.-G. Clouzot reprises dans la version américaine par W. Friedkin), que les forces de l'ordre, les « vaches ». De la relation avec la police découle souvent l'accusation classique de fraudeur¹⁸ (« si je truquais » dit le héros de J. Curtis), la crainte d'être pris pour un assassin tellement tout les accuse (chez Al Conroy ou dans *La menace*). Dans cette mythologie se trouve également soulignée la confraternité de la route, « la bande de durs qui en général savent vivre » (Bayle, 1954, p.181), tous célèbrent le « eux – nous » de R. Hoggart (1970). C'est sur ce point que les œuvres des années cinquante sont maintenant les plus marquées par les conditions de travail alors en vigueur. Elles mettent en scène des binômes se

¹⁶ En Angleterre, l'honnêteté est mise en avant pour marquer la différence avec les sections des « teamsters » qui aux Etats-Unis ont été liées à la mafia. L'affiche anglaise de *The Long Haul* donne cet argument pour convaincre les spectateurs : *Mobsters invade teamsters ! Drivers fight crime and corruption in battle for control of truck industry.*

¹⁷ Terme utilisé par le site la boutique de la route pour qualifier le personnage tenu par J. Gabin dans *Des gens sans importance*.

¹⁸ Cette conception de la fraude dans le transport routier est naturalisée par certains travaux de sciences sociales (Courty, 2011).

relayant pour conduire, des frères parfois comme dans *They drive by night*, le patron et l'employé comme dans *100 000 dollars au soleil* ou le téléfilm *La route*. C'est donc ici, qu'une transformation marquante n'est pas visible : la confraternité dure peut-être mais la conduite à deux est d'une autre époque, la solitude du roulant l'a emporté.

L'intime n'échappe pas à la transfiguration artistique : la sexualité, les rapports avec les femmes sont toujours présents mais dans une consécration, là aussi, des représentations que les artistes ont du populaire. Le routier a trop de femmes comme le plaide le bandeau de l'édition anglaise d'Al Conroy : *there were too many woman in his life*. Séduits et donc séduisants, ils ne peuvent ni toujours retenir ces femmes ni ne pas être détruits parfois par elles. Les épouses, les leurs comme celles de leurs patrons (R. Walsh), les surprennent autant par leur infidélité, crainte ou vécue, que par leur jeu du « ton métier ou moi » ; les maîtresses – serveuse ou femme divorcée chez Hugues, Verneuil ou Golan – les fascinent pour cette capacité à les attendre ou à se lasser. Dans ces œuvres dont la plus récente date de 1992, le traitement de la sexualité est plus qu'euphémisé à l'exception de *La lumière d'en face* où le héros est devenu impuissant des suites de l'accident qui a coûté la vie à son collègue.

Les développements qui précèdent font voir les routiers à ceux qui entrent dans les salles de cinéma ou lisent les ouvrages. Mais pour les publics qui ne feraient que s'informer, les affiches, bandeaux et titres mettent également du populaire autour du routier. Les traductions qui sont faites montrent cet ancrage en France alors qu'il n'est pas utilisé aussi systématiquement aux États-Unis notamment¹⁹. Le film *They drive by night* a été exploité en France sous deux titres, *Une femme dangereuse* puis *Les pirates de la route* soulignant plus fortement encore la thématique classique de la dangerosité des classes populaires. L'affiche elle-même a adapté pour le public français ce qui sur l'affiche américaine aurait plus fait croire à un film sur des cadres moyens. Dans la version américaine H. Bogart porte un costume cravate pour conduire, une femme tenant négligemment son bras sur son épaule. Dans la version française, le visage de G. Raft hagard et mal rasé est au dessus d'un dessin montrant deux camions encastés l'un dans l'autre.

¹⁹ Les titres sont également adaptés pour diffuser les films entre les États-Unis et le Royaume-Uni. *They drive by night* a été diffusé en Angleterre sous le titre plus américain de *The road to Frisco*. Pour le film anglais *The Long Haul* (*Les trafiquants de nuit*), la diffusion italienne s'est faite sous le titre *La strada è bloccata*. Enfin, pour les deux adaptations du *Salaire de la peur*, la première a retenu *Violent road* et la seconde *Sorcerer* !

Pour confiner leurs personnages dans le populaire, les artistes, conformément aux règles de leur art, utilisent des matériaux symboliques pour, grâce à ces détails²⁰, accentuer, condenser, déformer et rendre encore plus manifestes, visibles, évidents, parfois même odorants²¹, les traits caractéristiques de cette nébuleuse de postes de travail qui tous ensemble composent les routiers.

4. Les réceptions des œuvres « routières »

Héroïques dans le transport comme « chevaliers des temps modernes »²², populaires dans les émissions de radios comme « forçats de la route »²³, les routiers sont confinés par les artistes au populaire au détriment d'autres dispositifs qui auraient tout aussi bien pu les astreindre à d'autres « mauvais » rôles comme ceux du parvenu ou de l'apprenti bourgeois parmi les notables, thème classique du discrédit porté par les élites du transport (les ingénieurs des « Ponts » notamment) sur les transporteurs. Mais une chose est de comprendre comment ce dispositif permet de produire une œuvre, une autre est d'analyser des logiques de la réception de l'œuvre produite. Ces logiques sont plurielles du fait de l'ancienneté de ces œuvres – elles sont commentées différemment lors des rééditions ou rediffusions – et, également du fait de la difficulté qu'elles ont posée à l'origine : où les classer et, incidemment, comment les lire ?

5. Le classement-relégation dans les collections « populaires »

Les ouvrages de G. Bayle sont un bon exemple de l'invention d'une catégorie permettant

²⁰ Ces détails peuvent devenir comme le précise D. Arasse (2008, 214) « le point [...] où se parfait le dispositif de représentation ».

²¹ On retrouve alors dans les romans policiers où interviennent des figures de routier comme personnage secondaire les stéréotypes classiques, l'odeur et le « gros » utilisés comme marqueurs des classes populaires. Une illustration se trouve dans ce passage du romancier critique de la société britannique Robin Cook (*Les mois d'avril sont meurtriers*, Paris, Gallimard, Folio Policier, 1984, p.51, souligné par l'auteur) : « Tout est délabré dans le coin, bouclé, désert, abandonné, rien que ces tours à deux cents mètres sur la berge. L'odeur ? L'odeur de viande bouillie ? Eh bien, un chauffeur de camion qui est revenu sur le tard et qui a demandé à la bourgeoise de lui faire un bon gros repas, qu'y a-t-il d'extraordinaire ? Rien. ».

²² Cette expression est due au journaliste et syndicaliste F. De Saulieu qui est à l'origine du label des restaurants via l'organisation syndicale et la presse qu'il avait créées pour cette profession dans le cadre de la FNCR. Il est également l'auteur de la préface de l'essai posthume que le journaliste de la presse régionale L. Rameix (1953) a consacré aux routiers.

²³ Commentaire lors de la rediffusion de *Gas-oil* in *Le magazine des abonnés*, Canal +, novembre 1992, p.40.

d'accueillir ces ouvrages : le roman noir devient le rayon où sont déposés 11 des 15 romans retenus. Le premier manuscrit envoyé par cet auteur avait pour titre *Incident de route* et « n'était pas destiné à la série noire »²⁴. Le premier éditeur, Amiot-Dumont, contacté par J. Perret qui sert d'intermédiaire à Bayle dans le champ littéraire (Bayle lui dédie d'ailleurs ce premier ouvrage), trouve que ce manuscrit est un « reportage romancé » mais ne le prend pas. Envoyé chez Gallimard, il est apprécié par Jean Paulhan mais ne trouve pas de place dans les collections. Envoyé chez Denoël, il pose la même difficulté. Finalement, comme d'autres auteurs de la Nrf « voient très bien ce livre dans la Série Noire », il est transmis à M. Duhamel, créateur et directeur de cette collection (elle commence en 1948) alors qu'il porte le titre *Les Diesel roulent la nuit*. C'est finalement *Du raisin dans le Gaz oil* qui est publié, titre choisi par Duhamel contre l'avis de l'auteur à *Du sang dans le Gas-oil* (qui respectait pourtant l'orthographe). Le manuscrit suivant, *Le pompiste et le chauffeur*, sort de la noire pour être au catalogue de la « blanche ». Cela sera également la collection du troisième et dernier roman de Bayle (*Les déserteurs*, 1958) qui abandonne les thèmes de la route et n'en devient pas pour autant un romancier professionnel.

Ce classement de ces ouvrages dans ces collections est un effet de censure du champ littéraire qui les confine dans un espace éditorial adapté au traitement que les auteurs ont appliqué. A *contrario*, les œuvres qui sont reconnues pour leurs qualités artistiques changent de catégorie : le téléfilm de Spielberg (*Duel*) devient un film, « thriller parfait [il est] toujours classé, on ne sait pourquoi, dans les rubriques “films fantastiques” »²⁵. Où qu'ils soient classés une fois édités – rarement dans les collections les plus « nobles » –, une double réception les attend montrant un net écart entre les grilles de lecture et les critères esthétiques utilisés par la presse professionnelle et les organisations syndicales et ceux retenus et mis en avant par la presse grand public et l'espace parisien de la critique artistique. Schématiquement, elles sont reconnues comme de « grandes œuvres » par le champ littéraire ou cinématographique quand elles respectent les conditions de production de cet espace (Bourdieu 1992). Dans le même temps, dans le champ du transport, les appréciations émises sont une retraduction en termes esthétiques des principes de vision qui structurent la lutte des organisations professionnelles et syndicales pour imposer la « bonne » représentation du groupe routier : toutes ces œuvres

²⁴ L'histoire éditoriale de G. Bayle est récapitulée dans *Temps noir*, n°14 disponible sur le site biographique de son ami et compagnon de détention au stalag http://jacquesperret.zumablog.com/index.php?sujet_id=15774

²⁵ *Dictionnaire des personnages du cinéma*, Paris, Bordas, p.71

peuvent difficilement occasionner un consensus. En somme, seule la réception des dominants rentre dans la logique du dispositif qui compose la figure du routier et affecte les œuvres dans les catégories littéraires homologues : à héros des classes populaires, ouvrages des collections populaires, œuvres mineures²⁶. Pour les critiques du secteur routier, le populaire devient une valorisation possible, quoique rarement discutée, des sujets traités. Se légitimer en rendant positifs les traits que les dominants soulignent comme illégitimes est une stratégie beaucoup moins utilisée dans ce secteur que dans la classe ouvrière (Offerlé, 1984). Globalement, tous ne sont pas en accord avec cette « légende [qui] s'est créée autour des routiers, et [n'est] pas toujours du meilleur aloi »²⁷. Récemment, les tenants de l'art routier plaident qu'une œuvre laisse « un souvenir *impérissable* car le scénario était proche de la perfection parce qu'il est resté fidèle aux anecdotes rapportées par des lignards »²⁸.

En dehors du *Salaire de la peur* qui fait l'unanimité des critiques – ce « modèle du genre »²⁹ pour la critique légitime, « un des meilleurs suspens du cinéma français » pour la Boutique de la route –, les jugements des dominants culturels sont nets : le camionneur « a engendré au cinéma, et sur *un mode mineur*, une sorte de mythologie où se combinent force et sang-froid sur fond de marginalité et de solitude, voire d'exclusion sociale »³⁰. Ce « personnage à problèmes »³¹ hante des films dont certains n'ont pas laissé « grand souvenir »³².

Des œuvres sont néanmoins l'objet d'une réception rare : les deux romans devenus des films *Le salaire de la peur* et *Des gens sans importance*. Le premier réalise 6,9 millions d'entrée (quatrième fréquentation de la période 1945-59) ; il est en effet l'exception dans le corpus analysé avec quatre prix dont le grand prix international du jury au festival de Cannes en 1953 avec une mention spéciale pour Charles Vanel. Le roman dont il est adapté est toujours publié dans les collections de poche (9 rééditions depuis 2000) ; il est également au programme de

²⁶ S. Groussard se pose cette question dans la dédicace qu'il fait « à une grande aînée » : « Pourquoi ai-je choisi ce thème mineur ? N'est-il pas curieux que, lorsque je me pose une telle question, je ne puisse y répondre ? » (*Des gens sans importance*, Paris, Fereceni, 1949, souligné par l'auteur).

²⁷ F. De Saulieu, *Le poids lourd*, n°595, 1965.

²⁸ Présentation du Dvd du téléfilm *Les hommes de Rose* sur le site <http://boutique.routiers.com/> restituée avec l'orthographe originale (souligné par l'auteur), page visitée le 12 juin 2013.

²⁹ Opinion du *Dictionnaire des personnages du cinéma*, Paris, Bordas, 1988, p.71.

³⁰ *Ibid*, p.71. Souligné par l'auteur.

³¹ *Ibid*, p.71

³² Jugement porté par ce même dictionnaire sur le film *La menace* d'Alain Corneau. Un autre cas exemplaire d'échec est le film américain avec S. Stalone (*Over the top*) mais la critique américaine préfère les critères économiques pour juger les œuvres après coup : il est donc souligné que c'est un échec commercial.

français dans le secondaire. Le second film occupe une autre place à part, déjà parce que ce roman de S. Groussard a obtenu le prix populiste³³ ensuite parce que, adapté au cinéma par H. Verneuil, il rencontre lui aussi un public suffisant (2,3 millions³⁴) pour amener ce cinéaste à reprendre les chauffeurs comme sujet dans *100 000 dollars au soleil* et augmenter encore les spectateurs (3,4) ; la présence dans ces deux films d'acteurs comme J. Gabin et J.-P. Belmondo est certainement pour beaucoup dans la reconnaissance de ces films par le grand public.

Rares sont donc les œuvres ayant échappé à la loi de l'homologie qui les contraint à être dans le champ artistique ce que sont leurs sujets dans l'espace social, des membres des classes populaires, des dominés qui « doivent bien se contenter de ce qu'on a » (Groussard, 1949, p.136). La relégation dans les romans populaires est la concrétisation de cette loi. Y échappent les auteurs qui ont cette capacité de transcender la réalité, de faire de la fiction avec les individus tels qu'ils ne sont pas : cette capacité renvoie à un habitus particulier qui, à l'inverse de ceux détaillés au début de cet article, n'ont pas eu d'expériences préalables du transport sur route dans des trajectoires beaucoup plus conformes aux attentes du champ artistique. Celui qui a été le plus proche des transporteurs, S. Groussard³⁵, est fils de colonel, diplômé en lettres, de Sciences Po Paris et ancien élève de l'ENA. Auteur de scénarii (trois films dont deux adaptés de ses romans), grand reporter à la radio et journaliste au *Figaro* ou à *L'Aurore*, il cumule des positions lui permettant d'ajuster ses œuvres aux attentes du champ artistique. Il y change d'ailleurs de camp. Lié à la résistance et au Comité national des écrivains, il s'oppose à Vercors, Triolet et Aragon en proposant une motion sur la fraternelle sympathie du CNE à l'État d'Israël³⁶. Il consacre son quatrième ouvrage à ces *Gens sans importance* avant de s'engager comme parachutiste volontaire en Algérie.

³³ Serge Groussard obtient ce prix en mai 1949 par 13 voix contre 3 et 1 abstention (*Le Monde*, 17 mai 1949). J.-P. Sartre avait obtenu ce prix pour *Le Mur* en 1939. Ce prix était décerné depuis 1931 chez Sophie Stambac « un des derniers salons littéraires » selon L. Mallet (*Œuvres complètes*, Tome 1, p.458). Dans d'autres espaces littéraires, les routiers ont également participé à la consécration d'auteurs. En Russie, Anatoli Rybakov, diplômé de l'Institut des transports de Moscou, obtient le prix Staline en 1951 pour son premier roman *Les chauffeurs* (non traduit en français). Ce prix indique également son retour en grâce après sa condamnation. Il a connu bien après le succès pour sa trilogie *Les enfants de l'Arbat* publiée en 1987 alors qu'il l'avait écrite entre 1953 et 1966.

Dans la littérature africaine, le premier prix Nobel africain, Wole Soyinka, consacre son septième roman à *La route* (1988) et préside la Confédération fédérale de sécurité routière du Nigéria de 1988 à 1991.

³⁴ Wikipédia voit même ce film comme celui qui a « consacré » H. Verneuil.

³⁵ Sur S. Groussard, cf. *Who's who*, 1989, p.797 et le *Dictionnaire du cinéma et de la télévision*, p.470.

³⁶ Sur « l'incident Groussard », Cf. *Le Monde* du 26 février 1953.

6. La double reconnaissance des œuvres légitimes

La sociologie des auteurs et des œuvres (Boschetti 1985) montre comment de très rares auteurs peuvent être consacrés dans plusieurs espaces en même temps. Comment un ancien routier peut-il obtenir du succès comme écrivain? Ou comment un écrivain peut obtenir du succès comme producteur d'une représentation des routiers dans un roman et dans un film? Ces logiques situées de la reconnaissance participent de la consécration des œuvres sur les routiers. Rares sont celles qui obtiennent à la fois le statut de « grande » œuvre dans l'espace artistique et dans l'espace des transports.

La reconnaissance des œuvres et des artistes dans le champ du transport pose la question de ce qu'est une représentation acceptable? Pour les agents des groupements, une « bonne » œuvre d'art est celle qui montre sans commisération ni misérabilisme, qui est conforme à ce qu'ils considèrent comme une réalité acceptable, supportable. En revanche, pour les critiques d'art, une telle œuvre n'est consacrée que quand elle évoque plus que ce qu'elle représente, quand le « personnage prend tellement d'autonomie qu'on oublie le modèle»³⁷. Un « bon » film ou un « bon » roman ne peut pas être une œuvre qui se veut uniquement une représentation réaliste des routiers. Critiques et représentants d'intérêts divergent dans leurs appréciations, les uns s'attachant à démontrer que l'œuvre doit sublimer le sujet traité là où les autres attendent d'une œuvre qu'elle montre avant tout le sujet tel qu'ils veulent le voir, et non le regard de celui qui le montre.

Le Salaire de la peur sort à nouveau du lot des autres œuvres parce que c'est un « ouvrage le plus violent, le plus passionné » et ce n'est pas « un reportage filmé sur le chômage au Guatemala ou sur le camionnage de la nitroglycérine »³⁸. C'est « la peinture d'une époque qui est restée dans les mémoires, restera dans l'histoire du cinéma, par la virtuosité avec laquelle l'auteur a mené la randonnée de ses camions chargés de nitroglycérine »³⁹. Vu par des anglo-saxons qui en ont tiré deux versions, ce film montre que « la France peut faire un gros thriller

³⁷ *Libération*, 30 novembre 1989, entretien avec Michel Butor.

³⁸ Critique parue dans *Le Monde* du 17 avril 1953.

³⁹ *Histoire illustrée du cinéma*, tome III, Paris, Marabout université, 1966, p.95.

commercial comme n'importe qui »⁴⁰. Pour les revues professionnelles également « c'est un très grand film que tous les transporteurs devraient voir »⁴¹, « une œuvre magistrale du cinéma français sur le thème d'un transport routier : exceptionnel »⁴².

A l'opposé, *La lumière d'en face* sorti en 1956 est un cas intéressant de critiques divergentes dans l'espace des transports (son réalisateur G. Lacombe – 1902-1990 – est l'auteur de 32 autres films). Sa diffusion est l'objet d'une opération de « la société des camions Unic [qui] organise un concours doté de 150 prix dont une Aronde de luxe »⁴³. Mais là où les patrons et les constructeurs voient un « bon » film, les représentants des conducteurs trouvent que « le moins qu'on puisse dire est qu'il dépasse les limites de l'in vraisemblance [...] C'est le type même du film inutile. R. Pellegrin est un routier valable. B. Bardot étale son académie, son sex-appeal, avec une perversité qui semble le fond de son talent »⁴⁴. Cette appréciation de la revue liée à la FNCR montre à quel point une morale conservatrice la soutient. Pour mémoire, le film raconte le mariage d'un chauffeur devenu impuissant avec une femme, B. Bardot, que la présence du voisin pompiste trouble. « Ce n'est pas encore ça la vie des routiers » conclut le même article.

La même divergence se produit sur *Gas-oil* qui « n'est pas un film sur les routiers. Il semble que faute de conseiller technique autorisé, ils aient échoué. Où d'abord Chappe est un artisan propriétaire [...] Chappe parle rarement comme un routier mais la candeur de Gabin estompe ce défaut frappant à la lecture du texte. On ne sent pas vivre le routier, c'est froid. Le relais manque d'ambiance, les serveuses on trop de «ça» »⁴⁵. Ici aussi, la critique corrige la vision produite par le film : pour la revue *Les routiers* le sujet du film devrait être les salariés et non un « artisan propriétaire ».

Le film *Des gens sans importance* recueille en revanche les suffrages de la plupart des représentants qui acceptent le « climat » qui entoure les personnages. « C'est rigoureux, sans concession, sans afféterie. C'est vrai, mais sombre, mais triste, mais un peu déprimant [...]

⁴⁰ Halliwell's filmgoers companion, 1976, Paladin, p.871 (traduit par l'auteur).

⁴¹ L'information routière, n°93, mai 1953.

⁴² L'officiel des transporteurs et des garagistes, n°393, avril 1953.

⁴³ L'officiel des transporteurs et des garagistes, n°457, fév. 1956 (souligné par l'auteur).

⁴⁴ Les routiers, n°236, mars 1956.

⁴⁵ Les routiers, n°230, oct. 1955, p.5.

C'est fort bien joué par Gabin qui tient la grande forme et [...] a campé un routier vivant [...] le premier film, et jusqu'à présent le seul valable sur les routiers »⁴⁶. Le roman, lui, avait reçu une critique positive et avait été publié par cette revue⁴⁷ malgré le fait que Groussard ait reçu le prix populiste ce qui suscitait la méfiance dans le syndicalisme indépendant. Le succès a finalement dépassé l'auteur, ce titre étant réutilisé de façon quasi rituelle dans la presse professionnelle pour exprimer la non prise en compte des demandes de la profession par les pouvoirs publics⁴⁸.

Les films étrangers sont eux-aussi l'objet de la critique des professionnels du transport montrant ainsi à quel point les œuvres « voyagent sans leur contexte » (Bourdieu, 2002, p.4). *Une femme dangereuse*, est vue comme « un grand film américain sur le transport routier [...] La vie courageuse des chauffeurs grands routiers est remarquablement évoquée »⁴⁹.

7. Acteurs, actrices et autres personnages de papier

Insérés dans le dispositif de relégation des routiers dans le populaire, comment les acteurs sont-ils critiqués pour leur prestation ? On apprécie leur jeu et leur incarnation des personnages grâce aux mêmes logiques de réception que pour les films : les critiques légitimes regardent la performance de l'acteur, y compris sa capacité à faire rude, quand les professionnels saluent avant tout le mélange d'hexis corporelle et la quasi affinité manifestée par certain-e-s.

J. Gabin joue à deux reprises sous la direction de G. Grangier et H. Verneuil des rôles auxquels il « donne beaucoup de relief à deux personnages de la route »⁵⁰ dans la période de sa vie où l'acteur a dû « se composer un autre personnage : cheveux blancs, fort en gueule et plein d'expérience »⁵¹. C'est aussi Bruno Cremer dans le second remake américain du *Salaire de la peur* qui joue « toujours l'homme fort et sensible sur qui on peut compter »⁵². Ce sont enfin les

⁴⁶ Critique de F. de Saulieu, *Les routiers*, n°236, mars 1956.

⁴⁷ *Les routiers*, n°120 et 124, juil. et oct. 1949.

⁴⁸ Voir par exemple *Les routiers*, n°454, nov. 1972. Voir également sa reprise dans le titre de l'ouvrage collectif (Pouy, Hamelin, Lefèbvre 1993) en notant que J.-B. Pouy est un auteur de roman policier.

⁴⁹ *L'officiel des transporteurs et des garagistes*, n°260, sept. 1947 (souligné par l'auteur).

⁵⁰ *Dictionnaire des personnages...*, op. cit., p.71

⁵¹ *Dictionnaire du cinéma*, Paris, R. Laffont, p.414

⁵² *Ibid*, p.293

acteurs « qui valent surtout par leur pectoraux »⁵³ : Victor Mature, Sylvester Stalone, le rugbyman Jean-Pierre Rives dans un téléfilm. Tous n'ont pas besoin d'un tel corps : Roy Scheider, qui remplace S. McQueen, est néanmoins crédible dans sa reprise du rôle d'Yves Montand avec son « physique quelconque [qui] lui permet d'être un aventurier raté »⁵⁴.

Deux acteurs, Yves Montand et Jean Gabin, ont fait plus qu'incarner deux rôles différents. Yves Montand ne se contente pas de jouer un conducteur en 1953 dans *Le salaire de la peur*. Pour ce rôle, il avait passé son permis poids lourd et c'est un retour aux sources qui est commenté lors de la sortie de *La menace* : il explique aux professionnels de la route ce qui a changé dans leur camion⁵⁵. Jean Gabin est lui aussi « tout qualifié pour tenir les rôles de conducteurs de poids lourd »⁵⁶ car s'il « devient un expert dans la conduite des poids lourds - ceci n'a rien d'étonnant puisqu'un directeur des camions Willème lui est apparenté »⁵⁷.

Dans les critiques légitimes, les actrices sont également un gage du populaire incarné. Ida Lupino joue la femme du patron dans *Une femme dangereuse* ; c'est une actrice « que l'on retrouve, très volontairement semble-t-il, au générique d'un nombre assez impressionnant de ces films B ou semi-B » qui racontent des « amours malheureuses sur fond policier »⁵⁸. Ann Sheridan qui joue la serveuse dans ce même film a tenu des rôles de « personnages rudes mais pleins d'espoir pour cette blonde au sourire moqueur »⁵⁹.

Acteurs et actrices ont ensemble la difficile charge de suggérer la sexualité et endossent avec elle toute l'ambiguïté que les catégories dominantes entretiennent avec les relations de sexe des catégories populaires⁶⁰. À la misère de position sociale qui est édiflée autour du routier s'ajoute, paradoxalement, le fantasme de leur virilité⁶¹. Les femmes sont donc figurées comme séduisantes, les actrices – parmi lesquelles Françoise Arnoul, Brigitte Bardot, Dora Doll, Diana

⁵³ Opinion formulée sur Victor Mature qui incarne un routier ruiné dans *Trafiquants de nuit* de Hugues. *Ibid*, p.633.

⁵⁴ *Ibid*.

⁵⁵ Interview d'Y. Montand in *Autocars et cargo routiers*, n°417, sept. 1977.

⁵⁶ *Le poids lourd*, août.sept. 1955, p.33.

⁵⁷ *L'officiel des transporteurs et des garagistes*, n°446, août 1955.

⁵⁸ *Dictionnaire du cinéma...*, op. cit., p.595. Souligné par l'auteur.

⁵⁹ *Ibid.*, p.852 ; *Halliwell's...*, op. cit., p.776.

⁶⁰ La littérature érotique utilise les routiers pour construire certains scénarii comme dans la nouvelle « nuit blanche » (Françoise Rey, *Nuits d'encre*, Paris, Spengler Éditions, [Pocket], 1994, p.113) où une femme monte dans un camion au hasard le soir du réveillon.

⁶¹ La prostitution est abordée dans certaines œuvres (Curtis J., 1951) mais pour préciser que le héros au début ne payait pas.

Dors, Jeanne Moreau – étant reconnues comme des « blondes aux rondeurs agressives »⁶², de « belles sensuelles »⁶³.

Jusque là, les œuvres analysées dans cet article sont accessibles à des publics dont les routiers peuvent éventuellement faire partie. Terminons par une œuvre particulière qui est exposée dans l'espace des chauffeurs et qui abonde en femmes imaginaires. Difficile de ne pas voir, dans les cabines des camions mais également dans les bureaux des affréteurs, dans les entreprises, ou les lieux de réunion du personnel (vestiaire), ces femmes de papier dessinées sur les « calendriers routiers »⁶⁴. Composés de femmes nues ou peu vêtues dessinées ou photographiées, ces calendriers composent un élément du décor sans plus susciter de commentaires une fois le cérémonial de leur accrochage effectué⁶⁵. Un temps, offerts par les firmes de constructeurs ou d'autres entreprises intéressées par les transports (assureurs, compagnies pétrolières, presse professionnelle...), ils figurent une représentation de la femme qui est interprétée comme une preuve du machisme de ceux qui les exposent sans rejallir sur ceux qui les font fabriquer.

Dessinés entre autre par « le talentueux dessinateur » Aslan, ces calendriers sont eux aussi exemplaire d'un « art populaire » pour les critiques d'art. Pour la presse professionnelle « c'est la vulgarité qui est l'ennemi des pin-up et les pin-up d'Aslan ne sont jamais vulgaires. Comment naissent les pin-up? C'est une femme idéale qui ne correspond pas à la réalité. Je crée des pin-up mais je suis capable de faire autre chose »⁶⁶ leur explique le sculpteur.

Imaginées dans les œuvres sur les routiers, imaginaires dans les œuvres pour routiers, ces femmes montrent une autre forme de domination, celle qui invente des histoires impossibles entre des hommes et des femmes comme celle qui affiche des femmes imaginaires comme s'il leur fallait des partenaires de consolation.

⁶² Sur Diana Dors, cf. *Dictionnaire du cinéma...*, op. cit., p.350. Le *Halliwel's...*, op. cit., p.275 se contente de souligner son caractère de *blonde bombshell*.

⁶³ *Dictionnaire du cinéma...*, op. cit., p.114.

⁶⁴ Dans la langue des dominants, des calendriers et des restaurants sont (dis)qualifiés par l'adjectifs routiers. Camionneurs sert lui à qualifier des pull-overs ou une démarche.

⁶⁵ Le romancier D. Lodge fait la même remarque concernant ces calendriers que personne ne remarque dans les locaux d'une usine mais auxquels il est difficile de toucher, soit pour les enlever soit pour les déplacer. Cf. *Jeu de société*, Paris, Rivages, 1990, p.118.

⁶⁶ Ce dessinateur-sculpteur à l'œuvre prolifique – il a également travaillé pour Publicis – est entre autre l'auteur des bustes de Marianne-Bardot et de C. De Gaulle. Ses « pin up » ont été publiées dans le magazine *Lui* entre 1963-1981. Cf. interview d'Aslan in *Les maxis*, n°6, décembre 1972. Voir son site <http://www.aaslan.com>

Pour conclure, une attention particulière doit être apportée aux effets politiques et sociaux de ces représentations artistiques et esthétiques. Déjà, et peut-être avant tout, ces œuvres sont largement méconnues des professionnels de la route et n'ont pas le statut de mémoriaux ou ne génèrent pas de culte particulier. Ensuite, produites alors qu'elles n'étaient pas toutes censées durer dans le temps, elles sont pour la plupart toujours lisibles et visibles et ont pu (ou peuvent toujours) changer d'espace de réception. Les symboles et les idées qu'elles contiennent sont autant de visions anachroniques qui peuvent encore faire voir quelque chose aux spectateurs. Peu importe qu'un film ou qu'un ouvrage soit daté, américain ou critiqué lors de sa publication. Les lectures qu'ils suscitent bien après, les émotions qu'ils produisent continuent à faire percevoir une partie du présent avec des catégories du passé. C'est un classique effet d'hystérésis qui est à l'œuvre (utiliser les catégories du passé pour percevoir le présent) mais qui montre à quel point les modifications des conditions de travail ou de la morphologie de la profession vont trouver dans ces œuvres une résistance car elles condensent et concentrent tout qui fait que du passé agit encore sur le présent.

Ce groupe est donc « confiné » aux classes populaires par ce dispositif utilisé par les artistes. Il montre une autre expression de l'ethnocentrisme intellectuel, cette projection du populaire par les dominants culturels sur des dominés (Collovald, 2004). Ici le populaire projeté sur eux durcit le groupe autour d'un noyau que la morphologie des professionnels du secteur, conducteurs et entrepreneurs, fait éclater, la nomenclature de l'Insee imposant notamment d'agréger plusieurs catégories pour composer le groupe tel qu'il a été inventé et entretenu par ses différents représentants.

Maintenant, une nuance s'impose, car à trop plaider que les artistes font voir l'invisible on pourrait en oublier que les spectateurs oublient les images vues⁶⁷. En d'autres termes, ces œuvres expriment à leur manière ce confinement que le spectateur peut enfin mieux saisir... pour ne plus y penser une fois le film ou la lecture terminés.

Dans cet étrange caléidoscope que compose l'ensemble des images fragmentées d'un groupe social, les artistes ont contribué à leur manière à rendre les routiers populaires. Les journalistes

⁶⁷ Comme le souligne ironiquement D. Arasse (2000, p.94) « voir pour croire, croire seulement à ce qu'on voit » montre surtout qu'on a une « haute idée de la peinture ».

et les médias les avaient rendus sympas. Eux, par leurs œuvres aux dispositifs particuliers ont fait voir ce qui n'était pas aussi évident avant la lecture et le visionnage d'un film : l'ancrage du noyau dur des routiers dans les catégories populaires.

Bibliographie

- Arasse Daniel, *On n'y voit rien. Descriptions*, Paris, Folio, [Essais], 2000.
- Arasse Daniel, *Le Détail, Pour une histoire rapprochée de la peinture*, Paris, Flammarion, 2008, [2è édition].
- Augustyn-James Elisabeth, « Les routiers dans les films français : une image en mutation ? », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2007, 36-37, p.189-197.
- Besnard Philippe, « Pour une étude empirique du phénomène de mode dans la consommation des biens symboliques : le cas des prénoms », *Archives européennes de sociologie*, XX, 1979.
- Boltanski Luc, « L'encombrement et la maîtrise des « biens sans maître » », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol.2, n°1, 1976, p.102-109.
- Boltanski Luc, *Les Cadres : la formation d'un groupe social*, Paris, Minuit, 1982.
- Boschetti Anna, *Sartre et les « Temps modernes »*, Paris, Minuit, 1985.
- Bourdieu P. *Les Règles de l'art. Genèse et structure du champ littéraire*, Paris, Le Seuil, Coll. Libre examen, 1992.
- Bourdieu Pierre, « Les conditions sociales de la circulation internationale des idées », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2002, n°145.
- Chartier Roger, « Le monde comme représentation », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1989, vol. 44, n°6, p.1505-1520.
- Collovald A., Neveu, E., « Le "néo-polar". Du gauchisme politique au gauchisme littéraire », *Sociétés et représentations*, 2001, n°11, p.77-93.
- Collovald A., *Le « Populisme du FN », un dangereux contresens*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, [Savoir/agir], 2004.
- Courty Guillaume, « Les contraintes de l'action politique : retours sur la sociologie des groupes d'intérêt d'entrepreneurs » in J.-P. Nioche, éd., *Lobbying et stratégies politiques des entreprises : Théories, enjeux et mise en œuvre*, Paris, Vuibert, 2008.
- Courty Guillaume, « Mobilité professionnelle et identité. Trois logiques de la construction de la stéréotypée des routiers », in Depeau S., Ramadier T., eds., *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, p.107-123.
- Grignon Claude et Passeron Jean-Claude, *Le savant et le populaire. Misérabilisme et populisme en sociologie et en littérature*, Paris, Seuil - Gallimard, 1989.
- Heinich Nathalie, *L'élite artiste. Excellence et singularité en régime démocratique*, Paris, Gallimard, Bibliothèque des sciences humaines, 2005.
- Hoggart Richard, *La culture du pauvre*, Paris, Minuit, 1970.
- Grossetête Matthieu, *Accidents de la route et inégalités sociales*, Bellecombe-en-Bauges, éditions du Croquant, 2012.
- Lannoy Pierre, « L'usine, la photographie et la nation. L'entreprise automobile fordiste et la production des photographes industriels », *Genèses*, 80, 2010, p.114-135.

- Maresca Sylvain, *Les Dirigeants paysans*, Paris, Minuit, 1983.
- Offerlé Michel, «Illégitimité et légitimation du personnel politique ouvrier en France avant 1914», *Annales ESC*, 1984, n°4.
- Pouy Jean-Bernard, Hamelin Patrick, Lefèbvre Bruno, *Les routiers, des hommes sans importance?*, Paris, Syros, 1993.
- Roussel Violaine, « Pour une sociologie des professionnels engagés : « Mondes de l'art » et militantisme contre la guerre en Irak aux États-Unis », *Sociologie du travail*, 2009, 51, p.25-45.
- Schwartz Olivier, « Peut-on parler de classes populaires? », *La vie des idées.fr*, 2011.
- Traïni Christophe, ed., *Emotions... Mobilisation !*, Paris, Presses de SciencesPo, 2009.

ENJEUX TEMPORELS DE LA PROFESSIONNALISATION : PROSPECTIVE DES MÉTIERS ET PERSPECTIVE ORGANISATIONNELLE DES OUVRIERS DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE

Constance PERRIN-JOLY,
Maîtresse de conférences en Sociologie,
Université Paris 13, Sorbonne Paris Cité, IRIS, EHESS, CNRS (UMR 8156), INSERM(U997)

Résumé :

Cet article interroge l'évolution des métiers ouvriers du transport routier de marchandises en France : conducteurs d'une part et agents de quai d'autre part. Alors que les premiers se caractérisent par la formation d'un groupe professionnel visible et reconnu, fondé sur la fermeture des marchés professionnels ; les seconds semblent être l'apanage du non professionnel : pas de carrière, pas de compétences reconnues, pas d'identité collective revendiquée. Cependant cette segmentation des métiers fondée sur la manutention comme opérateur de classement tend à changer. L'essor de la logistique, la standardisation du métier de conducteur et la disparition programmée des grands routiers changent la donne. Pour apprécier l'évolution de ces groupes professionnels, nous nous proposons de la replacer dans les enjeux temporels collectifs (avenir du métier) et individuels (situation dans le parcours de vie).

Mots clés : groupes professionnels, génération, transport routier, parcours de vie

Abstract :

This article deals with transport workers evolution as an occupation in France : drivers on one hand, warehouseman on the other hand. While the first one are characterized by a visible occupational groups, which control the entrance in the profession; the second one seems to be the non-professional emblem: no career, no recognized specific skills, no strong collective identity. Nevertheless this occupational segmentation based on handling as ranking operator, changes. The supply chain development, the driver's activity standardization, and the long-distance drivers scheduled withdrawal change the perspectives. To understand occupational groups evolution, we propose to think collective (occupational future) and individual (position in the life-course) temporal issues.

Key words : Occupational groups, generation, freight road transport, life-course

Alors que les conditions juridiques d'embauche des dockers comme journaliers ont favorisé l'émergence d'une organisation professionnelle unique et d'une forte identité collective (statut hérité de 1947, Pigenet, 2001), les métiers de la manutention dans d'autres secteurs du transport n'ont pas connu les mêmes évolutions. Ces professions, marquées par de fortes cultures de métier, se sont en effet construites indépendamment, se fondant sur des objets visibles les distinguant : l'eau, la route, le rail (Tripier, 1986). Dans le transport routier de marchandises, la manutention n'a pas connu ce mouvement d'organisation. Traditionnellement, s'opposent de manière implicite deux fonctions pourtant centrales de son activité : d'une part la route et ses conducteurs, dont l'image emblématique du routier dans

l'imaginaire collectif montre la visibilité d'un groupe professionnel complexe. D'autre part le quai et ses manutentionnaires, contrairement à leurs collègues des ports, pourraient être l'emblème du non professionnel : pas de carrière, pas de contrôle à l'entrée du métier, pas de compétences spécifiques reconnues, pas de « conscience collective ».

Pourtant dans une perspective interactionniste de sociologie des professions, ces deux « occupations » ouvrières semblent proches. Elles recrutent à des niveaux de qualification peu élevés, donnant l'impression d'un faible ticket d'entrée. Le métier de conducteur comme celui du quai sont facilement accessibles, notamment pour les anciennes générations dont la plupart passaient leur permis durant le service militaire. Il n'est pas rare aujourd'hui que les nouvelles générations aient bénéficié d'une formation courte financée par les services publics de l'emploi. Si cette appréciation donne l'illusion d'une proximité de ces fonctions dans l'organisation, elle fait l'impasse d'une réelle compréhension de la logique professionnelle à l'œuvre dans la conduite, qui participe à une hiérarchisation symbolique des métiers, lutte de territoires (Abbott, 1988) relayée par le management.

Pour rendre compte des logiques « en miroir » de la professionnalisation des ouvriers du transport routier de marchandises, notre propos puise dans une analyse des groupes professionnels qui vise à articuler sociologie du travail (et de l'activité) et sociologie des professions en tant qu'institutions (Demazière, Gadea, 2009). Il rejoint le constat d'une injonction au professionnalisme faite de l'extérieur aux groupes professionnels (Boussard, Demazière, Milburn, 2010 ; Champy, 2009). En effet, l'évolution du secteur du transport routier laisse transparaître un renversement des positions entre conducteur et manutentionnaire, mais non pas au profit d'une logique professionnelle *stricto sensu* du côté de la manutention mais d'une autre espace de valorisation du métier du côté de l'organisation. Elle pose la question de reconfigurations identitaires, notamment dans la conduite, à l'aune d'enjeux temporels individuels et collectifs des différentes générations au travail. Il s'agit ici en conséquence d'éclairer la professionnalisation au travers d'enjeux macrosociologiques (les régulations nationales et supranationales), mesosociologique (la managérialisation, les normes qualité...) mais aussi de réintroduire les variables microsociologiques, dans une perspectives des parcours de vie (Burnay, 2013). Comprendre l'engagement dans une identité de métier lorsque celle-ci est menacée se fait au prisme de l'horizon d'attente (Koselleck, 1990), qu'il soit

individuel selon sa place dans le parcours professionnel (selon par exemple sa proximité du départ en retraite souhaité), ou qu'il soit collectif, selon l'avenir de son métier ou de son organisation. Ce concept d'horizon d'attente rend bien compte de l'imbrication de l'avenir avec le passé professionnel constamment réactualisé dans la pratique du métier. Il n'y a « pas d'expérience sans attente, pas d'attente sans expérience » (Koselleck, 1990). Ainsi pour chaque génération l'horizon d'attente ne varie pas seulement en fonction du temps qu'il reste mais aussi de celui que l'on a déjà vécu et de ce dont nous avons hérité.

Après avoir décrit la construction en miroir de deux groupes professionnels dans le transport routier de marchandises (roulants et sédentaires), nous analyserons la déstabilisation de cette construction, pour se pencher enfin sur les reconfigurations identitaires qui en découlent.

Cette analyse est fondée sur une monographie d'une entreprise de transport et logistique française (2005-2009). Le matériau recueilli tient essentiellement à trois types de données :

(1) Des observations ethnographiques, soit participantes (en tant que chargée de mission RH au siège, ou en tant que jeune recrutée à socialiser dans les agences), soit non participante, notamment dans deux agences (Normandie et Charente). La participation à une réunion sur la prospective des métiers ouvriers animée par un cabinet conseil extérieur, en tant que chef de projet d'un projet de gestion des âges a complété le dispositif.

(2) 80 entretiens semi-directifs (sur les trois principaux métiers (conduite, ouvriers de quai, exploitation (cadres et agents de maîtrise)), auprès des représentants du personnel, de la direction (Responsables Ressources Humaines et Direction Opérationnelle, siège, régionale et locale)). Ces entretiens portaient essentiellement sur le parcours professionnel, l'activité de travail, l'organisation de celle-ci et les relations entre collègues d'âge divers. Ils ont fait l'objet d'une analyse thématique.

(3) Pour compléter celle-ci 500 compte-rendus d'entretiens professionnels ainsi que l'ensemble des dossiers du personnel ont permis de retracer les carrières et les attentes des salariés des deux agences, Normandie (grosse agence historique du groupe, située en zone rurale, spécialisée dans la longue distance) et Charente (agence éclatée en 4 sites de petite taille, en zone urbaine et rurale, spécialisée dans les produits de la mer). Enfin des études documentaires complémentaires (bilans sociaux, rapports d'activité depuis l'entrée en bourse de l'entreprise, revue de presse sur le secteur et l'entreprise étudiée, rapports publics...) ont permis de confirmer que l'organisation étudiée (une entreprise de plus de 10 000 salariés, issue de la fusion de différentes PME régionales et d'un opérateur public important) était non pas représentative du secteur (caractérisé par une myriade de PME) mais un espace d'observation privilégié des mutations qu'il a subi durant ces 40 dernières années. En ce sens, la démarche monographique privilégiée ici permet de saisir les « points de fermetés et les zones de flou » des professionnalisations tout en ne renonçant pas à la possibilité d'élargir ses conclusions ou « de les mettre en correspondance avec d'autres » (N. Hatzfeld, 2008, p. 151).

1. La route : héritage d'une logique professionnelle

Alors que Hughes (1996) préconisait d'étudier les fonctions prestigieuses à la manière des moins valorisées, il semble que l'on puisse inverser ce conseil. Il s'agit d'analyser en quoi certains métiers ouvriers procèdent à la manière des idéaux types professionnels, pourtant facilement considérés comme l'apanage des activités les plus qualifiées. C'est ce que nous allons ici analyser pour les conducteurs routiers, qui à différents égards se sont approchés du modèle des professions prestigieuses telles qu'elles ont pu être décrites par la sociologie anglo-saxonne fonctionnaliste (Wilensky, 1964), mais avec une forte empreinte de la puissance publique dans leur professionnalisation.

1.1. La construction d'une « communauté » de métier : entre corporatisme et affinités

Salariés mais sur le mode de l'artisan, image du travailleur indépendant de la route, les conducteurs se sont, au départ, fortement identifiés à leur employeur. Ils assumaient, jusqu'à la fin des années 80, par la fraude les risques importants de l'activité. S'ils ne se constituent pas dans une opposition aux détenteurs du capital, en revanche ils appuient les entrepreneurs dans leur conflit avec l'Etat. Certes le transport routier a depuis ses prémices été fortement régulé par une politique interventionniste de l'Etat, garant de la sécurité routière des usagers, financeur des infrastructures routières et engagé dans une politique environnementale ou dans le soutien à certains types de transport concurrent (SNCF par exemple, quoique le fret ferroviaire soit en net déclin depuis les années 1990). Ce dernier est cependant facilement envisagé par les opérateurs comme entravant l'activité.

Sans les considérer comme un corps, il est difficile de conclure que les conducteurs routiers à cette époque sont uniquement individualistes. En effet, la profession pousse à l'autonomie mais différents indices témoignent de l'existence de liens sociaux importants et d'une identité commune. Parmi eux, on peut citer la création du journal « Les routiers » en 1934, puis le label des restaurants, considérés comme lieux de sociabilité et de rencontre, enfin les récits de moments de solidarité, d'autant plus importants que les ennuis mécaniques sont nombreux et les trajets durent plusieurs semaines voire plusieurs mois.

La communauté de métier existe, mais elle reste un groupe ambivalent qui valorise une certaine indépendance et un choix électif dans ses affinités. P. Hamelin (1993), B. Lefèbvre (1993), J-P. Fouquet (1999) ou H. Desfontaines (2005) s'en font l'écho. Pour Céline Cholez (2002), cette communauté, en ce qui concerne les chauffeurs livreurs qu'elle a étudiés, n'a pas existé pour tout le monde et s'est forgé sur « un modèle affinitaire » (Sainsaulieu, 1977). Les grands routiers que nous avons interrogés peuvent également évoquer cette période axée sur une forte sociabilité de métier mais la formation de sous-groupes amicaux reste sélective. Elle n'est pas sans lien avec la sociabilité populaire et masculine, celle des rendez-vous entre « copains » au bistrot à la fin de la semaine (Weber, 1989).

Dernier indice de l'existence de cette communauté, une organisation corporatiste du métier est favorisée par l'Etat dès les années 50. Diverses instances professionnelles sont intégrées dans la régulation de l'activité : Bureaux régionaux de fret, comité national routier.... C'est dans les années 1990 que le groupe professionnel devient plus clairement militant, se distinguant des revendications des employeurs. Il participe activement à la régulation du métier, défendant le point de vue propre des conducteurs au travers notamment de luttes pour améliorer les conditions de travail (grandes grèves de 1994) grâce à des moyens d'actions très persuasifs et médiatisés.

1.2. Un marché professionnel fermé et fortement segmenté

Ces mouvements permettent l'inscription de la fonction de conducteurs routiers dans un marché professionnel fermé (Paradeise, 1988), c'est sans doute ce qui caractérise de la manière la plus évidente ce métier comme groupe professionnel. Le monopole d'accès à la profession est en effet lié à l'obtention d'une qualification depuis le « contrat de progrès » (1994) (les conducteurs routiers français sont parmi les seuls d'Europe à avoir l'obligation d'une formation spécifique en plus de leur permis de conduire, dites FIMO¹ et FCOS²), monopole construit par l'Etat, les employeurs et les salariés.

Cet accès n'est pas toujours facile même si de nombreuses entreprises financent des formations en période de pénurie de conducteurs et que les organismes professionnels (AFT-

¹ FIMO : Formation Initiale Minimum Obligatoire

² FCOS : Formation Continue Obligatoire de Sécurité à renouveler tous les 5 ans

IFTIM et Promotrans) proposent de nombreux stages.

La fonction de conducteur n'en reste pas moins très hiérarchisée comme le mentionne Céline Cholez, (2004). Loin d'être un signe d'une difficulté à accéder à la reconnaissance de son statut professionnel, cette segmentation apparaît comme un indice du prestige professionnel de ce « métier modeste ». Plus un métier est respecté et se voit reconnaître du prestige (...) plus les différences internes sont fortes » (Hughes, 1996, p. 128).

Il conviendrait ainsi de distinguer conducteurs de distribution (livreur) et conducteurs grandes lignes ou grands routiers (distinction qui ne recouvre pas forcément celle de la convention collective (groupe 6 / groupe 7, fondée sur un calcul de points selon différents critères de l'activité comme le tonnage du camion, la distance parcourue...), qui n'exercent pas le même métier. Cette hiérarchisation des métiers de la conduite est clairement rapportée par des observateurs de notre terrain :

« C'est une espèce de théorie des cercles. Il y a les gens importants, qui s'appellent les conducteurs grands routiers, et puis il y a un deuxième cercle c'est les autres conducteurs routiers, il y a un troisième cercle mais là on est déjà dans une population d'intouchables, qui sont les manutentionnaires et les employés, et puis il y a le dernier cercle, c'est-à-dire les ennemis, c'est tout ce... La maîtrise, les chefs. Ils avaient monté un système de cogestion. C'est-à-dire, il est reconnu qu'eux (cercle un) sont plus importants qu'eux (cercle deux) qui sont plus importants qu'eux (cercle trois)... C'est clanique. Et donc on défend les intérêts, toujours les intérêts du groupe 1. Ils avaient presque codifié... Ils avaient créé un numerus clausus des conducteurs grands routiers, c'est incroyable. Ce n'est pas dit dans la convention collective. On emploie d'ailleurs dans cette entreprise des termes qui ne sont pas ceux de la convention collective. La convention collective n'a jamais dit que les conducteurs grands routiers qui obéissent à un statut défini par l'article 83.40 étaient les seuls à bénéficier du groupe 7, 150N. de la convention collective. Ici, à XX, c'est le cas. Il y avait un affichage qui le disait. Donc, un gars qui faisait de la ramasse régionale, il ne pouvait pas être groupe sept. Pourquoi ? Parce que eux, ils l'ont décidé. (...) C'était le paroxysme de... Mais beaucoup de boîtes de transport ont fonctionné comme ça, c'était du compagnonnage » Jean Barthé³, DRH Transport, ancien cadre de l'organisation patronale de la branche.

Ce témoignage illustre la façon dont ces hiérarchisations internes sont le fruit de la propre

³ L'ensemble des noms cités ici sont des pseudonymes afin de conserver l'anonymat des enquêtés.

régulation des conducteurs routiers de l'accès à la profession. L'accès au groupe 7 de la convention collective est un moyen de reconnaissance notamment financier que dans l'entreprise étudiée, les syndicats regroupant principalement des conducteurs « grands routiers » réservaient à ceux qui exerçaient le métier de la route. La route se définit comme le cœur de l'activité non pas par la conduite en tant que telle mais par les compétences que la longue distance nécessite. Elle requiert d'être confronté à de nombreux aléas, notamment lors de déplacements à l'étranger, donc d'être socialisé à cette « culture de l'urgence » valorisée dans les métiers du secteur. Elle s'oppose implicitement aux autres travaux des conducteurs, que ceux-ci soient administratifs ou de manutention. La partie manutention est très importante en temps pour les conducteurs en zone courte qui généralement doivent desservir de nombreux clients pour lesquels ils assurent tout ou partie du chargement / déchargement. Elle joue le rôle d'opérateur du classement : plus celle-ci est importante au détriment de la partie conduite, au cœur du métier (nombre de kilomètres parcourus essentiellement), plus l'activité est reléguée à un niveau inférieur. Les conducteurs livreurs ou de distribution occupent le cercle 2, le cercle trois désignant les ouvriers de quai.

Jean-Philippe Fouquet (1999) repère d'autres lignes de partage dans ce groupe professionnel, notamment fondées sur l'appartenance à une PME ou à un grand groupe de transport, dans ce dernier cas, l'attachement à l'entreprise et la réflexion selon la logique organisationnelle fait pendant à la logique professionnelle. C'est un des aspects que nous avons pu constater au travers d'une forte implication des conducteurs dans la culture communautaire de TRANS (Sainsaulieu et al, 1995), mais il prend sa source également dans une identité traditionnelle de métier, celle du conducteur – patron.

1.3. La noblesse ouvrière

La profession jouit (a joué) d'un réel prestige auprès des autres fonctions ouvrières. Il s'explique par les conditions d'exercice de l'activité. Leur grande autonomie contraste avec la plupart des fonctions ouvrières notamment industrielles. Cette autonomie est certes le fruit d'une course au temps, que P. Hamelin décrit comme « la capacité des conducteurs à adapter leurs rythmes veille/sommeil aux impératifs de ce métier, semaine après semaine ». (Hamelin, 1993, p. 136). Il en conclut que « l'un des traits de « la culture de métier » des conducteurs

longue distance (...) est la revendication explicite et pratique de l'autonomie de travail », (p. 137), autonomie dont H. Desfontaines décrit comment elle se caractérise dans l'espace par la détermination des lieux d'arrêts. C'est également ce que mettent en avant l'ensemble des salariés rencontrés, quelle que soit la forme de leur tournée (distribution, grande ligne, navette...).

Cette autonomie n'est pas sans avoir de relation avec leur responsabilité (celle d'un outil de travail : le camion), mais aussi avec la rémunération qui l'accompagne. En effet, l'importance des heures réalisées mais également de la part non négligeable de rémunération défiscalisée (frais de route), voire souterraine (trafics divers, marchandise récupérée... que P. Hamelin décrit bien au travers de l'exemple de Gilbert, (1993)), même si cette dernière tend à disparaître à la fin des années 90) permettent aux conducteurs d'avoir un pouvoir d'achat important, se caractérisant généralement par des signes visibles (comme l'accès précoce à la propriété...). C'est ce que souligne encore P. Hamelin en 1993 : « Les faits, c'est que pour beaucoup de gens de milieu rural ou populaire, devenir conducteur routier était une opportunité extraordinaire d'avoir un surplus de salaire par apport aux ouvriers ! C'est la même chose aujourd'hui, même si les écarts de salaires mensuels, qui étaient de 15% ne sont plus que de 9% aujourd'hui ». (Hamelin, 1993, p.5).

L'importance de cette reconnaissance externe se retrouve en interne dans l'entreprise où la conduite a longtemps été considérée comme le foyer central de l'activité. Dans l'agence Normande, agence historique, le directeur, appartenant à une génération professionnelle ancienne, présente en premier au visiteur son parc de camions, métonymie de l'activité de conduite. Les lieux d'accueil et de passage de l'agence sont ornés de photos de ces engins, et il déplore la politique de diminution du parc, vue comme synonyme d'une baisse d'activité. Cette vision, si elle est historiquement marquée, constitue un héritage prégnant pour les nouvelles générations.

Noblesse ouvrière, symboliquement au centre de l'activité du transport, les conducteurs ont bénéficié, en France, d'une fermeture de la profession, favorable à la construction de sa légitimité. Si l'Etat est à l'origine de cette fermeture, c'est dans un second temps que cette légitimité s'est affermie (Perrin-Joly, Vézinat, 2013) notamment par un certain activisme des

conducteurs. Même si la communauté de métier est traversée par de fortes segmentations, il n'en reste pas moins que « le routier » a acquis au fur et à mesure du temps une identité propre reconnue à l'extérieur. Cette fermeture du marché, son contrôle, le monopole de l'activité et sa justification permettent de souligner l'importance du modèle professionnel dans la structuration du groupe des conducteurs. Cet éclairage permet d'élargir une analyse plus classique d'un métier ouvrier, centrée sur les pratiques de freinage ou la négociation de marges de manœuvre, posant d'emblée l'autonomie comme limitée et le métier comme dominé par l'organisation. En ce sens qu'un métier modeste peut prendre des allures de profession prestigieuse, pour paraphraser Hughes. C'est ce modèle qui cependant fait défaut aux manutentionnaires fortement encadrés par des normes extérieures, édictées par l'organisation.

2. Hiérarchisation des activités : la place du quai

La faiblesse de la structuration du quai, en tant que métier à défaut d'être une profession, ne permet pas dans un premier temps de dépasser une vision éminemment dévalorisée. La manutention comme opérateur de classement joue ici pour faire des agents de quai les derniers maillons d'une chaîne (d'activité professionnelle) sur laquelle ils ne semblent avoir aucun pouvoir.

2.1. Absence d'un groupe social identifié

Ce qui frappe l'observateur de prime abord c'est la faiblesse d'une conscience collective de ce groupe professionnel. Elle se traduit notamment par une faible représentation syndicale. De surcroît du taux de syndicalisation souvent difficile à interpréter dans un contexte français de faible engagement syndical, l'absence de mobilisation des salariés de quai de l'entreprise pour la défense de leurs intérêts étonne. Dans l'agence Normande, c'est le chef de quai qui décide de se présenter sous l'étiquette de la CGC⁴ pour « remettre l'église au milieu du village », autrement dit pour qu'il y ait au Comité d'Entreprise une représentation du quai, absente jusqu'à présent, afin de contrebalancer la forte présence des conducteurs. Sur l'ensemble des salariés rencontrés, seul un agent de quai fait partie des instances représentatives du

⁴ Confédération Générale des Cadres

personnel. Si dans certaines agences comme à Bordeaux, les revendications du quai se développent, elles sont caractérisées par les observateurs par leur agressivité et leur difficulté à sortir d'une opposition de principe. Le syndicalisme du quai est jugé à un niveau immature de son évolution, du fait de sa jeunesse, et se solde par des échecs.

L'isolement du quai, peu en contact ni visuel, ni dans l'activité de travail avec d'autres services n'est pas étranger à la difficile prise de conscience de leur spécificité ou de leur place dans les enjeux d'entreprise. Leur vision de l'organisation se résume bien souvent à une métonymie de leur propre espace de travail. Fonctionnant en vase clos la construction d'un collectif est à la fois freinée par la difficile définition de ses frontières par l'opposition ou la distinction d'autres groupes, et par des conflits qui polluent la prise de conscience des intérêts collectifs, comme les rivalités ethniques sur les quais à forte proportion de population émigrée ou d'origine émigrée en Région Parisienne.

A Normandie, certains reconnaissent « ne jamais être montés dans les bureaux » ou presque. La dispersion des quais à Charente est à l'inverse facteur d'une homogénéisation des populations dans les plus petits établissements, où « tout le monde fait tout ».

2.2. La compétence productive

Norbert Alter le rappelle, un élément central de la professionnalité est la reconnaissance d'un savoir-faire spécifique (comme celui lié à la gestion autonome chez les conducteurs). La question devient aiguë pour les agents de quai lorsque l'on saisit que pour une majorité de dirigeants, la seule compétence des ouvriers, ou du moins affirmée comme telle, est leur productivité, ramenant leur savoir-faire à des opérations machinales à exécuter dans un temps réduit. Cette constatation, reflet de propos saillants des interviewés, peut s'expliquer, notamment dans la filiale transport où cela est le plus marqué, par la forte taylorisation des postes de quai, qui favorise une logique « poste de travail » plutôt qu'une logique compétence⁵. Les manutentionnaires sont alors assimilés dans une certaine mesure aux OS des années 1970. Pour appuyer cette hypothèse, on remarque une conception différente du potentiel ouvrier, selon l'organisation du travail. Les capacités ouvrières sont plus valorisées

⁵ Sur les conditions d'émergence de cette logique de compétences : Reynault, JD, « Le management par les compétences, un essai d'analyse » *Sociologie du Travail* n°43, 2001, Ed Elsevier.

dans les sites où une logique de montée en compétences des agents de quai (via par exemple l'informatisation) ou de polyvalence est mise en place.

2.3. Un métier sans avenir ?

On a pu constater comment la régulation des professions ouvrières étaient opérée par les conducteurs grandes lignes, reléguant la manutention au bas de l'échelle. Cette stratification ne manque pas d'avoir des effets pratiques qui accompagnent et renforcent les représentations. Deux mécanismes nous ont semblé particulièrement parlants, exprimant l'un et l'autre le problème de l'horizon professionnel du métier : sa structuration par âge d'une part, et les perspectives de carrière d'autre part.

Dans les métiers de quai, le jeunisme est affirmé car les jeunes sont revêtus de qualités physiques, essentiellement la rapidité et l'endurance. A l'inverse en valorisant les conducteurs les plus anciens dans un métier bénéficiant pourtant d'un congé de fin d'activité à 55 ans, on considère l'expérience comme une plus-value. Les encadrants reconnaissent ainsi une complexité spécifique de cette activité nécessitant un temps plus long d'apprentissage, et permettant à la fois le maintien en activité et le recrutement de plus de 40 ans. A l'inverse, la structure par âge du quai est marquée par une forte culture de la sortie précoce (Guillemard, 2003) alors qu'il n'existe que peu de moyens de sortie officiels. Si la pénibilité participe de cette difficulté à tenir les postes, la perception de celle-ci est corrélée avec la faible valorisation de l'activité et un couperet de l'âge malgré les difficultés de recrutement. La partie invisible porte alors sur le devenir de ces populations.

La réponse par la mobilité interne, notamment ascensionnelle illustre à nouveau la fermeture des perspectives dans ce système de hiérarchisation symbolique. Si le passage vers les métiers de la conduite est envisagé par certains agents de quai, ce n'est pas le cas dans le sens inverse. Les conducteurs qui espèrent quitter la profession pensent passer à l'exploitation, et ceux qui connaissent le quai pour y avoir exercé par exemple, envisagent d'y revenir directement dans des fonctions managériales. Le seul cas observé est un reclassement pour des raisons de santé, accompagné financièrement. Il s'est fait dans le doute pour la personne reclassée, et apparaît comme une décision subie. Ce type de reclassement est souvent refusé, car considéré

comme un déclassement (symbolique mais peu financier car il est accompagné par le système de l'IPRIAC⁶ même s'il engendre la perte d'avantages sociaux comme le CFA⁷). La chaîne d'évolution telle qu'elle est pensée et telle qu'elle existe dans quelques rares cas mais suffisamment visibles pour faire autorité se limite à deux minces opportunités. L'évolution hiérarchique sur le quai est la première, voie très sélective (un responsable de quai pour une centaine de manutentionnaires dans l'agence Normande) qui risque de se fermer avec la mobilité interne des cadres. La seconde consiste dans le passage par le métier de conducteur, seul ticket d'entrée acceptable pour obtenir ensuite un poste à l'exploitation. Le chemin semble donc semé d'embûches pour faire valoir sa capacité à progresser dans l'entreprise.

2.4. Ambivalence d'une identité de métier

Pourtant les agents de quai expriment une réelle satisfaction dans leur activité professionnelle du fait de sa variété et de leur autonomie contrastant avec l'ouvrier de chaîne : « *Disons que c'est un métier qui me plaît beaucoup parce qu'on voit beaucoup de choses, je suis là depuis dix ans et j'espère que ça va durer un maximum de temps.* » Pascal, agent de quai ; et Renaud : « *ça me plaît bien de charger le camion, remonter les palettes, chercher...* ». Mais la dévalorisation d'un métier simple freine l'affirmation d'une fierté de leur activité, la recherche d'une reconnaissance d'une identité professionnelle, le ramenant à la banalité de la contingence. « *Surtout maintenant, je prendrai n'importe quoi... on est obligé de travailler* » ajoute Renaud, comme pour minimiser l'appréciation positive qu'il venait de formuler.

Les manutentionnaires héritent donc d'une très faible identité de métier, voire d'une identité stigmatisante. Leurs voies de sortie sont par ailleurs très ténues, entre évolution hiérarchique et reconversion, alors qu'ils ne peuvent faire valoir qu'une compétence productive, la seule qui leur soit reconnue à l'extérieur. Cependant, si cet héritage est présent, il ne détermine pas un futur qui semble dessiner un autre horizon.

⁶ Institution de Prévoyance obligatoire, elle finance une compensation financière pour les conducteurs déclarés inaptes à la conduite.

⁷ Congé de Fin d'Activité : préretraite qui permet aux conducteurs de partir à 55 ans sous certaines conditions.

3. Quel horizon d'attente ?

L'évolution des métiers liée à celle du secteur semble inverser le système traditionnel de hiérarchisation de l'activité. L'évolution de la législation et la concurrence européenne ne laissent pas beaucoup de perspective à un métier de la route qui s'est fortement standardisé. A l'inverse, l'essor de la logistique laisse entrevoir une possible revalorisation des métiers de la manutention. Mais comme nous le verrons il s'agit d'une victoire de logiques organisationnelles qui n'est pas sans poser de nouvelles questions sur les conséquences de ces nouvelles perspectives. L'incertitude sur l'avenir du métier ne s'envisage au final pas de la même manière selon son horizon individuel, comme l'illustre l'exemple des conducteurs.

3.1. Des conducteurs acculés

Le transport est régi par des textes de loi très contraignants depuis le contrat de progrès et la loi Bosson (Loi de modernisation des transports), à la suite des conflits de 1994. Or, pendant longtemps, l'activité n'a été possible que grâce à des arrangements à la marge autour d'une forte exploitation acceptée des conducteurs contre leur autonomie et une rémunération déguisée (à l'extrême des trafics divers) ou défiscalisée (par les frais de route). Celle-ci n'est plus possible dès lors que ce que nos enquêtés nomment le « carnet menteur » est remplacé par un outil impartial (le chronotachygraphe : un disque qui mesure les temps de conduite, de repos et les vitesses, sorte de boîte noire du camion consultable à n'importe quel moment par les autorités). Il oblige les employeurs à respecter les nouvelles législations et à rationaliser l'activité pour contrôler le temps et le rentabiliser.

Cette politique va avoir différentes conséquences sur le métier, et participer à son désenchantement.

Elle est marquée par la fin de l'appropriation de l'outil de travail (un homme - un camion) et depuis les années 2000, c'est un homme – une tournée qui est remis en cause. Elle condamne par son coût (mise en œuvre du contrat de progrès : limite des temps de conduite, paiement de toutes les heures, congés de fin d'activité, ...) la pratique du double équipage (Ocqueteau, Thoenig, 1997), modalité importante de la constitution de collectifs professionnels. Déjà à cette époque, pour beaucoup, le métier de la conduite perd de son intérêt.

L'introduction des nouvelles technologies va achever l'encadrement de l'activité des conducteurs (informatique embarquée, GPS, ...). Les dirigeants le notent à la manière de cette DRH : « *on les marque à la culotte* », reconnaissant implicitement que leur autonomie, source de l'intérêt de leur activité est pour beaucoup gravement remise en question. Si les savoirs de base ne changent pas, la logique professionnelle est nouvelle, le conducteur doit à l'avenir intégrer une logique organisationnelle dans laquelle il est un maillon parmi d'autres d'une activité, pour laquelle il peut avoir l'impression de n'être qu'un simple exécutant d'une tournée standardisée en amont.

Enfin pour les « grands routiers », la noblesse de la profession, c'est même le métier qui risque de disparaître. Le secteur subit de plein fouet dès les années 2000 la déréglementation de son activité au niveau européen par l'ouverture des frontières avant même que soit lancée une harmonisation des politiques fiscales et sociales des pays membres (N. Hilal, 2006). Cette situation participe à la décroissance du pavillon français et à son repli sur le territoire (limitant les longs trajets). L'entreprise étudiée donne un bel exemple de l'adaptation du secteur à cette nouvelle donne. Elle tire son épingle du jeu en développant l'affrètement, le siège obligeant chaque agence à créer un poste d'affréteur, mettant en avant la nécessité de connaissance des langues des pays d'Europe de l'Est, principaux sous-traitants identifiés. Par ailleurs, chaque départ en CFA nécessitant une contrepartie de recrutement est l'occasion de renouveler non pas uniquement la population des conducteurs, mais également d'augmenter celle du quai aux dépens de la conduite.

3.2. Quelles portes de sortie ?

Les conducteurs sont conscients de ces changements qui même s'ils ont connu une réelle accélération dans les années 2000, ont commencé dès 1995. Il en résulte trois types de stratégies pour dépasser un horizon professionnel incertain, stratégies largement liées au passé professionnel des conducteurs et à leur moment d'entrée dans le métier.

La première consiste à **rentrer dans « le rang organisationnel »** et accepter de s'intégrer dans sa logique notamment gestionnaire, à la manière de Roland Guerrier [45 ans ; 26 ans

d'ancienneté]. Ce formateur, ancien conducteur, profite d'une opportunité dans l'entreprise pour apprendre un nouveau métier tout en restant dans le transport, en lien avec les camions, la conduite et la mécanique. Ayant appris le métier de conducteur avant les modifications introduites par le contrat de progrès, il reconnaît qu'il n'aurait pu continuer à l'exercer tel qu'il était devenu.

« Pour moi, la profession elle se dégrade de plus en plus. Vu ce que j'ai connu et ce qui se passe maintenant, c'est vraiment presque à l'extrême. Ils sont fliqués sans arrêt, c'est toujours le chrono, toujours la montre. Ça devient infernal. Les cadences... malheureusement on n'y peut rien mais ça n'a rien à voir. On n'a plus de liberté comme on avait autrefois, et c'est dommage ».

Dans ce contexte, la profession subit une perte de prestige qui entraîne des difficultés de recrutement, les nouvelles générations prenant conscience que de ce qui a fait la noblesse du métier, il ne reste plus que les contraintes. Ces perspectives d'évolution tendent toutefois à s'amenuiser, au rythme de l'industrialisation du secteur, de la segmentation accrue du marché du travail (entre cadre et non-cadre, bloquant les promotions des autodidactes ou des salariés faiblement qualifiés) et de l'augmentation des exigences en matière de diplômes. Rentrer dans « le rang organisationnel » et accepter de s'intégrer dans sa logique prend d'autant plus de sens que l'on a passé la mi-carrière à la manière Roland, le formateur, ou de Cyril, jeune chauffeur en CDD, héritier de cette ancienne génération de conducteur dont son père faisait partie et rêvant d'un poste à l'exploitation. Cet horizon d'attente ne donne cependant que peu de perspectives lisibles et assurées aux salariés.

Conducteur longue distance malgré tout...

Les conducteurs peuvent toutefois tenter de conserver leur collectif tout en se ménageant des marges de manœuvre pour conserver un semblant de liberté. Il existe ainsi des arrangements à la marge mais dont la mise en œuvre s'avère de plus en plus ardue avec le contrôle informatisé des trajets et des temps. Ce qui n'empêche pas certains conducteurs de ne pas remettre en cause leurs habitudes professionnelles, et ce d'autant plus que leur horizon d'attente est le départ relativement proche grâce au CFA:

« On en connaît des jeunes qui respectent tout à la lettre: 80 sur nationale, 60 sur départementales... Oui mais bon. Moi, je suis encore à 80 sur les départementales, nationales, 80, 90 les autoroutes... Y'en a qui sont à 82 – 85 sur les autoroutes. Après ils s'étonnent qu'ils n'ont pas le temps... moi, je ne les plains pas ces gars-là ! » Thierry Dujardin [52 ans ; 27 ans d'ancienneté] conducteur grandes lignes, Trans Normandie

Derniers d'une génération de conducteurs « grande ligne » en train de disparaître, ils sont aussi garants d'une certaine professionnalité, dont ils font profiter certains de leurs cadets dans le métier. Pour beaucoup cependant, cette évolution se traduit par une certaine amertume. 36 salariés sur les 166 interrogés en entretien professionnel, soit 21 % des salariés non cadres vus en entretien mais plus de la moitié des conducteurs, valorisent dans leur métier le fait de faire de la route (et à l'inverse voient négativement les relais, les courtes distances, le fait de rentrer régulièrement à leur domicile, le matériel non attribué et souvent dégradé...). Cette alternative amène certains d'entre eux jusqu'au repli sur le métier, valorisant le travail solitaire, le plaisir de la conduite, à la manière d'un « salarié spectateur » (Monchartre, 2004).

Une identité de métier qui se perpétue et s'adapte

Pourtant il existe toute une partie des conducteurs qui continuent à apprécier le métier dans ses nouveaux habits. Soit qu'ils fassent partie des « convertis » comme Denis Poulan à qui l'ont imposé de passer au service Navette et qui a su y voir des avantages, soit qu'ils soient rentrés dans le métier avec des exigences horaires précises, comme certains jeunes conducteurs.

Si l'évolution du métier de grand routier n'a pas permis de résoudre le problème d'une organisation trop aléatoire des horaires, de délais de prévenance trop courts, en revanche, le développement d'autres filières de métier comme conducteur de navette ou de relais ; conducteur de ramasse ou de distribution répondent à ces aspirations. Ils permettent une meilleure conciliation de la vie privée et de la vie professionnelle, des horaires plus réguliers, l'évolution du métier garantissant par ailleurs l'assurance de l'intégralité des heures payées, et une pénibilité physique moindre. Certes, les nouvelles générations de conducteurs se convertissent assez massivement à cette évolution, que ce soient les jeunes conducteurs, notamment quand elle permet comme pour Grégoire Durieux [31 ans ; 1 an d'ancienneté] d'être plus souvent auprès de sa femme qui vient de lui donner un enfant, ou des plus âgés

arrivés sur le tard comme Renan Guillou [53 ans ; 1 an d'ancienneté], conducteur de ramasse (« je ne serais pas le gros routier à partir la semaine, mais en régional, comme je fais, ça me va »).

L'autonomie (voire le fait de s'exercer à l'extérieur) et la responsabilité restent centrales dans la motivation à exercer le métier, encore permise grâce à l'éloignement physique du responsable de service. Ces autres filières métier permettent également de continuer à valoriser une réelle compétence relationnelle, au travers de la relation client qui est démultipliée lorsque les clients sont nombreux. Aspect déjà très valorisé par les conducteurs grandes lignes qui « connaissent leurs clients », il fait partie intégrante du travail de chauffeur de distribution ou de ramasse. Persiste ainsi dans ces nouveaux habits, le sens du service central dans les métiers du transport.

3.3. Le quai sous les projecteurs ?

Paradoxalement, les évolutions technologiques impactant le quai ont plutôt tendance à jouer en faveur de la revalorisation des métiers, du moins du point de vue du management. Initiés par le développement de la logistique, les fonctions du quai redorent leur blason par une montée en compétences visibles des ouvriers. Les tâches les plus physiques sont mécanisées voire automatisées. L'utilisation des nouvelles technologies participe à donner une image plus complexe de l'activité. Les agents de quai sont considérés comme de futurs agents de contrôle et de supervision, ayant un métier varié grâce à la polyvalence. L'organisation en équipe et la possibilité d'assurer de petites fonctions managériales renforcent l'attrait de ces postes.

Ce tableau, certes idyllique⁸, tiré de la prospective réalisée par un groupe de travail fondé sur l'existence de sites pilotes révèle toutefois des perspectives nouvelles pour le métier. L'absence de régulation professionnelle et d'une conscience collective favorisait déjà une grande intégration de la logique de l'entreprise, principal support d'identification. La reprise des discours managériaux par les agents de quai comme Philippe, 55 ans, en est exemplaire : (au sujet du suivi administratif et de la politique qualité de l'entreprise) « *Si on ne fait pas ça, si*

⁸ Les NTIC dans les entrepôts logistique ont par ailleurs des conséquences en termes de pénibilité du travail par l'intensification et le contrôle qu'elles permettent (cf : travaux de Gaboriaux, thèse en cours), et par ailleurs nombre de ces techniques (notamment la reconnaissance vocales) ne sont pas encore adoptées sur les plates-formes transport dont le métier est un peu différent.

on fait des conneries partout, on perd de l'argent. En perdant de l'argent, on perd le client. Tout le monde est mécontent. Et puis le client, il va ailleurs. Et puis la concurrence est tellement rude. Partout, il y a plein de transporteurs qui cherchent un peu de boulot à prendre. Il y a deux, trois gros groupes dans la région. Si nous, on fait une connerie. Si le client, il dit : « Oh. Je ne veux plus de TRANS ». Hop, le lendemain matin, il y a 3 nouveaux camions dans la cour du client... pour charger. « Hop, TRANS dehors, nous on y va. ». Il y a du monde à la porte. Donc c'est vrai, que plus le travail est sérieux dans l'entreprise, plus on a de chances de garder les clients. »

L'investissement dans la logique organisationnelle est un choix pour des salariés qui y trouvent un espace de reconnaissance de leur identité de métier à défaut de constituer un groupe professionnel légitime. Par l'identification à l'entreprise et l'acceptation des logiques de carrières internes, les agents de quai trouvent une ressource nouvelle pour valoriser leur travail au travers des réussites de l'entreprise. Ils se plient ainsi aux contraintes qu'imposent les nouvelles exigences de flexibilité et de suivi des procédures car elles participent d'une revalorisation de leur identité professionnelle. Ce choix porte ses fruits puisqu'à la suite de la première campagne d'entretiens professionnels dans l'agence Normande, révélant les aspirations diffuses des agents de quai, trois ont pu accéder à des postes administratifs (saisie et exploitation), brisant la chaîne habituelle des mobilités.

Pour les anciens agents de quai, souvent ici de milieux ruraux, le travail dans le transport était une alternative valorisée au travail agricole, la pêche ou la criée, considérées comme particulièrement pénibles. En revanche, les générations plus jeunes, plus diplômées et issus de milieu urbain, sont davantage sensibles aux effets du travail sur leur corps, sans que la mécanisation des activités de manutention qu'ils ont toujours connue leur fasse relativiser ces effets. Ils peinent à se projeter longtemps dans cette activité, dont le jeunisme leur laisse à penser qu'il est difficile d'y durer. Sauf à envisager une reconversion, ils adhèrent alors largement à l'intégration d'une logique organisationnelle qui leur laisse espérer des opportunités de mobilité ou de développement de leurs compétences.

Entre renouveau (valoriser le métier de conducteur dans ses nouveaux habits), repli et intégration d'une logique organisationnelle, les individus évaluent la perspective à adopter, surtout en fonction de leur parcours : du temps passé dans la fonction, du temps qu'il leur

reste, voire des effets du travail sur leur corps, des enjeux personnels et familiaux. C'est au croisement de ces logiques individuelles du parcours et collectives du métier que se dessinent les horizons professionnels de différentes générations.

Le bouleversement des segmentations professionnelles dans les métiers ouvriers du transport routier fait apparaître des transformations qui ne se résument pas un processus de déprofessionnalisation/professionnalisation. Il introduit d'autres dimensions pour comprendre l'évolution de ces groupes professionnels. Les stratégies mises en œuvre 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. Toutefois la lisibilité de cette logique fait défaut. Les agents de quai n'ont pas de vision de l'entreprise. S'ils s'en remettent à elle pour leur offrir des perspectives, ils ne connaissent, ni n'ont de moyens de contester les critères d'appréciation de leurs qualités professionnelles et de leur possibilité d'ascension. Malgré la bonne rentabilité de l'entreprise, l'instabilité générale de l'emploi et la logique de l'employabilité, fondée sur la co-responsabilité des compétences fait peser un risque sur leur engagement dans une logique qu'ils ne contrôlent pas.

A l'inverse, le bon fonctionnement des opérations de conduite repose finalement sur la tension entre la logique professionnelle et la logique organisationnelle. C'est le travail de réappropriation et d'adaptation des procédures formelles par les conducteurs qui leur permet d'atteindre un bon niveau de service et d'efficacité. En effet, la défense de leur autonomie leur donne la marge d'adaptation nécessaire aux aléas toujours présents sur la route et aux spécificités de leurs clients, inavouées ou inavouables, qu'ils connaissent de par la qualité du relationnel qu'ils instaurent. C'est aussi pour beaucoup un moyen de se ménager physiquement afin de mieux tenir leur poste dans la durée. Les logiques organisationnelles n'étouffent donc pas nécessairement les logiques professionnelles, mais elles participent à les transformer (pour les conducteurs) voire à les encourager (pour les agents de quai) au risque d'une perte du pouvoir des professionnels eux-mêmes sur la définition des règles de leur métier.

A partir d'une analyse monographique, les évolutions de ces deux groupes professionnels dans le transport invitent également à ouvrir la réflexion sur les processus à l'œuvre lorsqu'on étudie les phénomènes de professionnalisation. La compréhension des logiques professionnelles va de pair avec la compréhension d'enjeux individuels liés aux parcours de vie et aux perspectives temporelles associées.

Bibliographie

- Abbott A. 1988, *The System of the Professions. An Essay of the Division of Expert Labour*, Chicago, Chicago University Press.
- Alter N, 2005, *L'innovation ordinaire*, Paris, PUF.
- Bernoux P, 1982, *Un travail à soi : pour une théorie de l'appropriation du travail*. Toulouse, Éditions Privat.
- Boussard V., Demazière D., Milburn P. 2010, *L'injonction au professionnalisme. Analyses d'une dynamique plurielle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- Burnay N., 2013, « Aménagement des fins de carrière : entre reconfiguration des temps sociaux et transformations normatives », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Temps professionnels, temps prescrits, temporalités sociales, mis en ligne le 19 novembre 2013.
- Champy F. 2009, *La Sociologie des professions*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Cholez C, 2004, "Différenciation des savoir, segmentation des collectifs et trajectoires socio-professionnelles des chauffeurs-livreurs de messagerie et de fret express", *Association Internationale de Sociologie, Comité de Recherche 52, Sociologie des Groupes Professionnels, 4ème Conférence Intermédiaire (22-23-24 septembre 2004)*, « *Savoir, Travail et Organisation* », sur le site http://www.printemps.uvsq.fr/Com_chol.htm
- Demazière D., Gadéa C. 2009, *Sociologie des groupes professionnels, Acquis récents et nouveaux défis*, Paris, La Découverte.
- Desfontaines H., 2005, « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises », *Travail et emploi* n°104, Octobre-décembre 2005, p. 29-42.
- Fouquet J-P, 1999, « Configurations spatiales et hiérarchisation professionnelle : le cas des conducteurs de poids lourds », *Journal des anthropologues* [En ligne], 77-78 | 1999, mis en ligne le 18 janvier 2012.
- Guillemard A-M, 2003, *L'âge de l'emploi, Les sociétés à l'épreuve du vieillissement*, Paris, Armand Colin.
- Hamelin P., 1993, « Ils roulent pour tous », in : Pouy J-B, Hamelin P., Lefèbvre B., *Les routiers, des hommes sans importance?*, Paris, Syros.
- Hatzfeld N, 2008, *Retour en chaîne et histoire d'usine. Une interférence des temporalités*, in Arborio A-M., et alii. (dir.), 2008, *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte.
- Hamelin P., 1994, « La culture du faire », *Les cahiers de l'observatoire du CNR*, n°108, 5/1994, p. 1-4
- Hilal N, 2006, « Effets pervers des dérèglementations européennes : le cas du transport routier de marchandises », *Sociologie du travail*, n°48, p. 175-187.
- Hughes E-C, 1996, *Le regard sociologique*, Paris, Éditions EHESS.
- Koselleck R., 1990, *Le futur passé, Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, Éditions

EHESS.

- Lefèbvre B, 1993, « Entre Bitume et macadam », in : Pouy J-B, Hamelin P., Lefèbvre B., Les routiers, des hommes sans importance ? Paris, Syros.
- Monchartre S, 2004, « De l'ouvrier à l'opérateur : chronique d'une conversion » in Revue Française de Sociologie, Volume 45, Paris, Orphys, p 69-102.
- Ocqueteau F, Thoenig, J-C, 1997, « Mouvements sociaux et action publique : le transport routier de marchandises », Sociologie du travail, n°4, p 404-416.
- Paradeise C, 1988, « les professions comme marchés du travail fermés », Sociologie et Société, Volume 20, issue 2, p 9-21.
- Pigenet M, 2001, « Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIXème-XXème siècles », Genèses, n°42, p 5-25.
- Tripier P, 1986, Travailler dans le transport, L'Harmattan.
- Sainsaulieu R., 1977, L'identité au travail, Les effets culturels de l'organisation, Presses de la FNSP.
- Weber F., 1989, Le travail à-côté. Étude d'ethnographie ouvrière. Paris : INRA/ Éditions EHESS.
- Wilenski H., 1964, « The Professionalization of Everyone? », American Journal of Sociology, 2, p. 137-158.

LA DIFFICILE FÉMINISATION DES MÉTIERS À DOMINANTE MASCULINE DU TRANSPORT FERROVIAIRE : ENTRE STÉRÉOTYPES SEXUÉS DU TRAVAIL ET REPRÉSENTATIONS TECHNIQUES DES MÉTIERS

Estelle BONNET, Maître de conférences en sociologie, Université Lumière Lyon 2, Laboratoire Centre Max Weber
Bruno MILLY, Professeur de sociologie, Université Lumière Lyon 2, Laboratoire Centre Max Weber
Michel TONDELLIER, Maître de conférences en Sciences de l'éducation, Université des Antilles et de la Guyane, Crillash (Centre de recherches interdisciplinaires en lettre, langues, arts et sciences humaines)
Elise VERLEY, Maître de conférences en sociologie, Université Paris Sorbonne Paris 4, Laboratoire Gemass (Groupe d'études des méthodes de l'analyse sociologique de la Sorbonne)

Résumé :

La politique de féminisation des métiers de la maintenance et de la conduite des trains dans une grande entreprise ferroviaire française, « bastions masculins » (composés il y a encore quelques années de moins de 1% de femmes), bouscule les représentations et cultures de métiers, les normes masculines et plus largement l'organisation du travail. Sur la base d'une recherche sociologique conduite en 2006-2008, l'article invite à la compréhension des résistances à la mise en œuvre d'une politique de féminisation d'entreprise, à partir des normes et de la dynamique actuelle des groupes professionnels concernés et des mutations observées du travail et de l'organisation. Il éclaire l'apparent paradoxe entre l'engagement d'une politique d'entreprise en faveur de la féminisation de ses « bastions masculins » et l'expression de nombreux freins à cette féminisation à différents niveaux de l'organisation. L'étude s'appuie sur des observations in situ et l'analyse des discours des différents corps de métiers et des acteurs chargés de la mise en œuvre de la politique de féminisation.

Mots clés : Genre, organisation, féminisation, groupes professionnels

Abstract :

The policy aiming at increasing the number of female maintenance engineers and train operators in a french railway company known as a "male stronghold" (1% of female workers a few years ago), shakes representations, corporate culture, and to a large extent work organization. On the basis of a sociological research conducted between 2006 and 2008, the article calls for an understanding of the resistance encountered during the implementation of this feminization policy, from the social norms and the current dynamics of the concerned professional groups and the mutations that could be observed in professional activities and work organization. This paper sheds light on the apparent paradox between the commitment of a company for the feminization of his "male strongholds" and the expression of many obstacles to this feminization at different levels of the organization. The study is based on in situ observations and discourse analysis of various types of trade and actors responsible for the implementation of the feminization policy.

Key words : Gender, organization, feminization, professional groups

Introduction

A l'instar des nombreux métiers du transport de marchandises, les métiers du transport ferroviaire, ici étudiés en France dans le cadre d'un grand établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) qui domine ce secteur, sont depuis quelques décennies l'objet de profondes transformations. Parmi elles, celle de la féminisation de leurs « bastions » les plus masculins (la conduite et la maintenance des trains avec respectivement 2,75 % et 1 % de

femmes pour 97,25 % et 99 % d'hommes en 2008), sous l'effet d'une politique de féminisation portée par l'entreprise, politique elle-même liée à un contexte législatif national invitant à une plus grande égalité professionnelle entre femmes et hommes.

Au regard d'une recherche¹ conduite en 2006-2008, nous proposons d'analyser les freins à la féminisation de ces métiers à dominante masculine, des freins qui peuvent se manifester aussi bien à l'égard du « choix » organisationnel d'une politique de féminisation (une orientation stratégique) qu'à l'égard de l'augmentation de la mixité dans des collectifs de travail très masculinisés (une évolution numérique et un changement des équilibres relationnels). Cette analyse se fonde d'abord sur l'étude des discours portés à l'intérieur de l'entreprise, à différents niveaux, depuis les opérateurs du « bas de l'échelle » (conducteurs de train et opérateurs) jusqu'aux strates dirigeantes, en passant par les hiérarchies intermédiaires (à l'échelle des établissements locaux) et les organisations syndicales : ces discours, portés à titre individuel ou collectif, permettent d'accéder aux représentations du métier et de l'entreprise, aux tensions éventuelles entre les aspirations normatives de chacun et la réalité de son activité. L'analyse s'appuie aussi sur des observations menées au sein d'ateliers de maintenance et auprès des conducteurs de train, ainsi qu'au cours des processus de recrutement. Le recueil des discours et l'observation des pratiques permettent finalement une appréhension large du métier entendu comme les façons dont les différents professionnels conçoivent le contenu de leur activité, accomplissent leur faisceau de tâches, s'engagent dans l'action de travail, et les façons dont ils envisagent le collectif de travail, ses régulations et ses segmentations. Cette définition s'inscrit à la croisée de deux sous-champs de la sociologie du travail : la sociologie de l'activité et la sociologie des groupes professionnels.

Nous verrons dans une première partie que la politique de féminisation suscite des discours fortement convergents aux différents niveaux de l'entreprise : consensus sur la légitimité de cette politique, mais doutes sur son intérêt et sa priorité, et plus encore mise en avant de stéréotypes genrés et de difficultés externes à l'entreprise expliquant la faible augmentation

¹ Enquête collective (E. Bonnet, B. Cart, P. Charrier, V. Delsart, B. Milly, M. Pernot-Lemattre, M. Tondellier, H. Toutin-Trelcat, E. Verley) conduite dans le cadre de deux laboratoires CNRS (MODYS et CLERSE), et ayant abouti à un rapport de recherche pour le compte de notre commanditaire. Le présent article n'engage que ses auteurs et non l'ensemble des rédacteurs du rapport de recherche.

de la présence féminine dans les bastions masculins². Nous montrerons dans une seconde partie que cette faible augmentation de la mixité est en fait largement liée à des raisons « internes », tenant à l'organisation des recrutements et du travail dans l'entreprise, ou encore à des dynamiques internes aux groupes professionnels des conducteurs et agents de maintenance.

Encadré méthodologique

L'enquête a été réalisée à la suite de la commande d'une des directions (direction des études) de l'entreprise ferroviaire concernée. L'appel d'offres invitait à s'intéresser aux freins et leviers de la féminisation dans deux métiers à « dominante technique » (sic), à savoir les métiers dits de la « traction » et de la « maintenance du matériel »³. Comme précisé plus haut, nous ne nous appuyons pas dans cet article sur l'ensemble des matériaux recueillis et analysés dans cette étude (en plus des matériaux qualitatifs, avaient notamment été traitées des données quantitatives – sur la base des données RH de l'entreprise – et documentaires).

Les matériaux qualitatifs ici évoqués ont été recueillis dans différents services de maintenance et équipes de conduite de plusieurs régions (Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes, Bretagne, Ile-de-France). Les acteurs rencontrés ont été divers : acteurs institutionnels (ressources humaines, orientation et formation professionnelle, fédérations syndicales), hiérarchiques de proximité⁴, opérateurs de maintenance et agents de conduite (femmes et hommes). Environ 70 entretiens individuels ont été réalisés. Des entretiens collectifs, selon la méthode des scénarios (Bonnet, 2000), ont également été conduits auprès de groupes d'hommes (hiérarchiques de proximité, agents de conduite et opérateurs). Enfin, des observations ont été menées dans différents ateliers d'unités de maintenance, dans des postes de conduite, et dans des foyers des personnels roulants.

² Une féminisation beaucoup plus faible que dans le secteur des transports routiers.

³ L'usage dans l'appel d'offres du terme « technique » plutôt que « masculin » est une première manifestation de la diffusion au sein de l'entreprise d'une représentation « techniciste » de ces métiers, ainsi que du « tabou » qu'il y avait, au sein de la direction des études, à les désigner par leur spécificité genrée.

⁴ Dans le secteur de la traction, ce sont les responsables d'équipe de conducteurs de train ; ils sont garants de la sécurité des opérations de conduite. Dans le domaine de la maintenance, ils sont appelés « managers de maintenance » et s'assurent de la production de l'unité (quantité, qualité, coût, sécurité et prévention des risques professionnels et environnementaux).

1. Les discours sur la féminisation des bastions masculins

Depuis près de 40 ans en France, la problématique de l'égalité des sexes face à l'emploi a été régulièrement réactivée⁵. Si les différentes législations ont connu des destins variés quant à leur mise en application, au moins cette problématique s'est-elle vue investie dans l'espace public et/ou dans les entreprises. Le contexte législatif national est ainsi apparu favorable à la question de l'égalité professionnelle⁶ et a invité à s'interroger sur les conditions de mise en œuvre d'une politique de féminisation d'entreprise⁷. On peut affirmer qu'une plus grande mobilisation des entreprises sur la question de l'égalité professionnelle s'inscrit actuellement dans « la prise de conscience de la contribution de l'emploi féminin à la croissance économique et dans le cadre de la responsabilité sociale et sociétale de l'entreprise » (Laufer, 2009). On recense ainsi un certain nombre d'orientations : ne pas sexuer les offres d'emploi ; garantir l'équité en termes de salaires, qualifications, compétences ; supprimer les discriminations indirectes, respecter la proportion de femmes dans l'attribution des promotions et augmentations ; prévoir des actions positives en matière de recrutement, d'accès à la formation ; reconnaître les compétences et les mérites des femmes et identifier les stéréotypes comme obstacles à l'égalité de traitement et à la mixité des pratiques ; neutraliser les congés maternité (Laufer, 2009).

Ainsi, dans l'entreprise de transport étudiée, une « Charte de l'égalité », un « Accord interprofessionnel pour la mixité et l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes » et un « Label égalité » ont été signés au milieu des années 2000, dans la perspective d'en faire un axe durable d'une politique de ressources humaines. Parmi les objectifs d'une telle politique pointons celui de féminiser les « bastions » les plus masculins de l'entreprise. Ce choix stratégique n'est ni anodin, ni spécifique à l'entreprise étudiée. L'identification de ces

⁵ Loi sur l'égalité de la rémunération en 1972, loi sanctionnant les discriminations à l'embauche en 1975, loi « Roudy » promouvant l'égalité des chances en 1983, loi « Génisson » sur l'égalité professionnelle en 2001, loi relative à l'égalité salariale de 2006, loi portant sur la réforme des retraites en 2010 et l'obligation de négocier sur les écarts salariaux femmes-hommes.

⁶ Même si l'on note toujours un défaut de régulation, les moyens de contrôle étant rares et les sanctions peu appliquées. La mise en œuvre effective de l'égalité professionnelle dans les organisations demeure encore incomplète (Laufer, 2014).

⁷ Dans le champ scientifique en France, on pense notamment aux travaux de Laufer, Marry et Maruani (2003), Maruani (dir.) (1998, 2006 [2003]), Gadrey (2003), Méda (2001), Marry (2004).

« bastions masculins » peut en effet se faire sur des critères qualitatifs liés à des dispositions professionnelles prétendument masculines (Maruani, Nicole-Drancourt, 1989), sur des critères quantitatifs au regard du pourcentage de femmes dans le métier/service (Gallioz, 2007 ; Zolesio, 2009) ou encore sur la volonté plus ou moins « organisée » ou « consciente » des directions d'entreprise de remettre en question des « bastions », des foyers de résistance. Le poids et l'interdépendance de ces critères varient selon les collectifs étudiés et selon des dynamiques historiques propres du secteur d'activité (Prévot, 2010, Descamps, 2013). Dans l'appel d'offres qui nous avait été soumis, avaient été désignés comme « bastions masculins » les services où la proportion de personnels féminins était inférieure à 3 % et qui étaient publiquement dénommés « métiers à dominante technique » et plus informellement qualifiés de « métiers d'hommes ». Comment la politique de féminisation de ces métiers est-elle alors justifiée par ceux qui la promeuvent ? Comment est-elle perçue par les différents acteurs qui sont censés la relayer, l'appliquer ? Comment est-elle vécue par ceux qui la reçoivent sur le terrain, dans les « roulements » des agents de conduite⁸ et dans les ateliers ?

Nous montrerons d'abord dans cette partie qu'une telle politique, portée par une pluralité d'acteurs aux statuts divers, engage des discours assez convergents sur le bien-fondé et les modalités d'une féminisation des métiers : les registres argumentatifs, au-delà de leur diversité, valorisent le principe éthique de la féminisation, mais mobilisent aussi plus ou moins explicitement des préjugés sexistes pour en expliquer les limites dans les « métiers techniques », et en rejeter les difficultés sur des facteurs externes. La difficile féminisation pourrait-elle ainsi être seulement expliquée par des difficultés extérieures à l'entreprise ou bien doit-elle être articulée aux formes de l'organisation du travail et à ses transformations ?

⁸ Pour répondre à la nécessité de faire circuler des trains tous les jours de l'année et sur l'ensemble du territoire national, l'organisation du travail a été pensée en termes de « roulements » : il s'agit d'équipes de conducteurs, composées de cinquante à cent membres et localisées dans des établissements (spécialisés par type de transport : fret, trajets régionaux, trajets nationaux) répartis sur l'ensemble du territoire. Différents planificateurs sont chargés d'organiser la répartition des trajets et s'assurer qu'il y aura bien un conducteur pour chaque train et un nombre suffisant de conducteurs remplaçants par journée. Certains planificateurs sont chargés de définir des programmes à l'avance, d'autres les affinent, d'autres gèrent au quotidien les « imprévus ». Les planificateurs doivent respecter de nombreuses règles, notamment la législation sur les temps de travail et les repos compensateurs. Les planificateurs sont l'objet de toutes les attentions des personnels et de leurs hiérarchiques, veillant notamment à ce que le « sale boulot » soit réparti entre les conducteurs, cherchant aussi parfois à négocier des arrangements. Le dispositif des roulements et l'ensemble des règles qui le sous-tendent sont particulièrement bien rôdés et efficaces, si l'on en juge par les discours des conducteurs et si l'on se fie notamment au faible nombre de situations où un train se retrouve à l'arrêt, parce que sans conducteur.

1.1. La féminisation : les formes d'un premier consensus éthique

Que l'on interroge des dirigeants de l'entreprise aux échelons national et régional, des hiérarchiques de proximité (depuis les chefs d'équipe jusqu'aux chefs d'établissement), des opérateurs ou bien encore les organisations syndicales, un consensus large se dégage sur la légitimité d'une féminisation des métiers les plus masculins. Tous font part de leur « bonne volonté », sinon de leur « accord de principe » avec cette politique, qu'ils appellent de leurs vœux, au nom de l'« éthique », de la « morale ». Ce registre argumentatif éthique est particulièrement mobilisé par les dirigeants de l'entreprise (à l'échelle nationale), mais est aussi diffus dans tous les discours. Il comporte ses totems et ses tabous : ne surtout pas énoncer de propos en entretien qui pourraient être jugés discriminatoires, ou simplement moralement condamnables, d'où une vigilance rhétorique permanente chez tous nos interlocuteurs, très apparente dans certaines situations d'entretien où ceux-ci semblent craindre un dérapage verbal non contrôlé. Aucun de nos interlocuteurs n'a ainsi osé braver le quasi-interdit moral qu'il y a à s'afficher, face à des sociologues, comme opposés à l'arrivée potentielle de femmes dans les collectifs de travail.

Dans les discours des dirigeants de l'entreprise, notamment dans les directions nationales et régionales des ressources humaines, la politique de féminisation est considérée comme « essentielle », « primordiale ». Comme ailleurs, la valorisation d'une main-d'œuvre diversifiée est ainsi un élément central des stratégies sociales et de communication des entreprises (Laufer, 2007 ; Laufer et Silvera, 2009)⁹. Il s'agit de coller aux législations nationales, de porter aussi l'image de l'entreprise, sinon pour en faire l'avant-garde des politiques de féminisation en France, tout au moins pour éviter d'en faire le « vilain petit canard des discriminations ». Les rhétoriques paraissent alors particulièrement maîtrisées, contrôlées et affûtées. La politique de féminisation est présentée comme visant à « mobiliser les acteurs de l'entreprise » sur la question de l'application des « principes de non-discrimination et d'égalité de traitement ». Dans le détail, l'accent est mis sur la recherche d'une plus grande mixité (principe de proportionnalité de recrutement, renforcement des liens avec les professionnels de

⁹ Sur les enjeux de la diversité et la manière dont les multiples facettes de l'égalité et de la diversité se conjuguent, voir le numéro spécial « Egalité et diversité » de la revue *Travail, Genre et Société* (2009), également Laufer (2014).

l'orientation scolaire et de la formation, neutralisation des discriminations liées aux congés maternité, meilleure conciliation vie professionnelle-vie privée, valorisation des compétences de tous). La « diversité » et la « mixité » – souvent indifféremment employées – sont aussi considérées comme « un levier de modernité, d'ouverture et d'innovation », « une recherche accrue des potentiels féminins » visant à mieux répondre à la problématique du renouvellement démographique. La diversité apparaît comme un « atout » dans la perspective du recrutement de « nouveaux talents et de nouveaux potentiels », mais aussi dans les relations à la clientèle, aux fournisseurs, aux actionnaires et autres parties prenantes sur des « marchés pluriculturels et mondialisés »¹⁰. Dans le même registre « éthique » ou « moral », est régulièrement avancée l'idée que la féminisation ne doit pas aboutir à des pratiques de discrimination positive. Pourtant inscrite dans le droit français, cette notion demeure un tabou organisationnel, que les dirigeants (mais aussi la grande majorité des autres acteurs) tendent à assimiler négativement à une politique de quotas. Le principe d'égalité de traitement des candidatures et des carrières, présenté comme « un socle historique de l'entreprise », paraît ainsi supérieur au principe de lutte contre les discriminations.

On retrouve les formes de ce consensus « éthique » dans les discours syndicaux (quelles que soient les orientations syndicales) même si les représentants des organisations syndicales sont généralement plus embarrassés (ou moins aguerris) que les dirigeants pour discourir sur la thématique de la féminisation. Tout d'abord, les représentants syndicaux – au-delà de premiers discours convenus – admettent assez rapidement dans les entretiens que la féminisation n'est pas une de leurs priorités (ni personnelles, ni collectives) par rapport à d'autres préoccupations dites « de nature économique et sociale », dans le contexte d'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence et de réduction globale des effectifs. Cela ne réduit pas à leurs yeux l'importance « éthique » d'une féminisation des bastions masculins, mais nuance sa priorité stratégique, notamment par rapport au « maintien de l'emploi » et au « maintien dans le service public » de l'entreprise. Par ailleurs, si les syndicats ont voté unanimement l'« Accord mixité », très peu de leurs représentants parviennent à préciser les raisons de l'avoir fait. Au plus disent-ils qu'« il n'y aurait eu que des mauvaises raisons de ne pas

¹⁰ À noter que l'entreprise étudiée s'inscrivait, au moment de l'enquête, dans un contexte d'ouverture d'un de ses marchés à la concurrence.

le faire » (*sic*) et que la morale là encore a guidé prioritairement leur soutien. À la question de savoir quels sont les fondements ou les intérêts (politique, économique, social) d'une féminisation des métiers les plus masculins, ou inversement les inconvénients d'une non-féminisation, les représentants syndicaux ont ainsi peu de réponses. La politique de féminisation suscite donc de l'adhésion morale, mais un faible investissement collectif, avec un relatif embarras quand il s'agit de la porter en étendard.

Du côté des hiérarchiques locaux et des opérateurs, on retrouve ce relatif embarras à pouvoir justifier leur soutien à la politique de féminisation autrement qu'en des termes éthiques. Comme nous le verrons, ces acteurs – pour autant qu'ils sont informés de l'existence d'une telle politique (ce qui n'est pas le cas de tous) – sont généralement très méfiants à l'égard des affichages institutionnels qui proviennent de la direction ou des syndicats : l'« Accord mixité » leur paraît être une « vitrine ». Cela ne signifie pas qu'ils remettent en cause la légitimité « éthique » de la féminisation. Au contraire, ils se disent aussi convaincus de sa « légitimité » morale et de sa potentielle « utilité » ; à défaut en tout cas d'en voir l'utilité ou la priorité, ils disent ne pas en voir l'inutilité. Mais ils critiquent assez vertement les « écarts entre les beaux discours tenus en hauts lieux et les difficultés réelles du terrain ». Nous y reviendrons. En même temps, ces acteurs du « terrain » entendent bien manifester – au nom aussi d'un impératif éthique – leur opposition radicale à des formes de discriminations positives genrées qui pourraient être retenues au moment d'éventuels nouveaux recrutements. Il en va de la régulation du groupe professionnel, ancrée autour du principe selon lequel les carrières et la répartition des tâches dans le métier ne doivent pas mobiliser d'autres critères de distinction que celui – jugé parfaitement neutre – de l'ancienneté.

*« Pour revenir sur le contexte de la féminisation, moi je trouve discriminatoire la loi sur la parité. On est pareil, je ne vois pas pourquoi on devrait dire « on met 50 femmes, on met 50 hommes ». Dès qu'on commence à faire du repérage en disant « ça c'est des femmes, ça c'est des hommes, il en faut moitié-moitié ! », pour moi ça c'est de la discrimination. »
(Agent de conduite, homme)*

Un consensus éthique se dégage donc sur la légitimité d'une féminisation des métiers les plus masculins, si tant est que celle-ci ne se traduise pas par des mesures de discriminations

positives, remettant en question le principe présenté comme sacro-saint de l'égalité de traitement.

1.2. La féminisation et la technicité : le poids d'un stéréotype sexué

En parallèle de ce premier registre éthique, un autre registre est aussi très largement mobilisé pour évoquer la féminisation – en l'occurrence ses difficultés – des métiers « à dominante technique » ou « métiers d'hommes »¹¹ : celui de stéréotypes sexués et naturalistes. Les discours font ici appel à la « nature » de l'activité et à des incompatibilités pensées elles aussi comme « naturelles » des femmes aux métiers du transport ferroviaire. Au premier rang de ces incompatibilités supposées : la « technicité »¹².

Le fait que ces métiers soient indifféremment ou alternativement appelés « métiers à dominante technique » ou « métiers à dominante masculine », parfois aussi « métiers d'hommes » ou « métiers masculins » n'est pas qu'anecdotique. Il souligne la correspondance qui est souvent établie entre la technicité et la masculinité/virilité. Cette correspondance n'est pas propre à l'entreprise étudiée : comme le soulignent Anne-Marie Daune-Richard (2001) et Madeleine Akrich (2002), le critère « technique » apparaît comme une ligne majeure de clivage entre hommes et femmes. Pour les tenants des *Feminist technology studies* (FST) la technique et le genre sont même intrinsèquement liés puisqu'ils se coproduisent dans une relation dialectique (Bray, 2007). L'accès aux techniques constitue un des éléments de la domination sociale et un enjeu de cette domination. On retrouve ce critère dans la plupart des discours que nous avons recueillis, et ce à tous les niveaux de l'entreprise.

Un éclaircissement terminologique est ici nécessaire. Dans les discours recueillis, les termes de

¹¹ Au sein de l'entreprise, les métiers à « dominante technique » sont généralement opposés aux métiers « relationnels » (vente), liés au « social » ou encore aux soins (assistantes sociales, infirmières). Leur assimilation à des métiers d'hommes s'appuie en partie sur une répartition genrée effectivement observée au sein de l'entreprise (par exemple, 70% des agents commerciaux des transports ferroviaires sont des femmes).

¹² La technicité, dont il est question ici, relève de la proximité des tâches liées à la mécanique, l'électricité ou l'électronique, considérées comme le « cœur de métier » et étant particulièrement valorisées par les agents. Ces métiers à dominante technique rejoignent ici l'une des formes de masculinité liée à la maîtrise de la technologie identifiée par J. Wajcman (1991), la « dureté » des tâches et les compétences pratiques du mécanicien, à la différence de l'acuité intellectuelle nécessaire, par exemple, dans le développement de logiciels (Wajcman, 1991, citée par Bray, 2007).

technique et de technicité désignent successivement ou alternativement des connaissances et des gestes qui peuvent être « précis », « spécialisés », « physiques », « techniciens », « technologiques », en lien avec des « machines », des « outils », des « instruments ». Autant de dimensions différentes qui couvrent des aspects très larges et disparates des métiers, et permettent de justifier des liens ou l'absence de liens entre technicité et féminité. Par exemple, le métier de conducteur mobilise aujourd'hui plus des savoirs technologiques (par exemple en électricité, électronique) que des gestes. Il engage le plus souvent un rapport distancié à la machine (non médiatisé par le corps et la force physique, mais par des instruments). Tous les agents s'accordent d'ailleurs à souligner que le métier a profondément évolué, tant au niveau des gestes que des connaissances mobilisées. Tous disent aussi que ces gestes et connaissances sont techniques, mais en associant à ce terme des sens suffisamment différents pour autoriser des discours pluriels, notamment sur la compatibilité entre féminité et technicité. Pour certains, notamment les plus anciens, le métier comporte encore des dimensions techniques entendues comme tâches physiques, instrumentales, du type de celles que l'on mobilisait historiquement dans la mécanique, avec pour modèle de référence celui du « mécano ». Cette représentation de l'activité apparaît alors peu compatible avec l'emploi des femmes et il paraît « logique », « naturel » que peu de femmes candidatent ou soient recrutées.

Ceux qui admettent la possibilité d'intégrer « malgré tout » des femmes, soulignent aussi la nécessité que celles-ci aient des profils particuliers (formation initiale technique, corpulence physique qui interdit les « femmelettes », « goût » pour la mécanique). La technique et ses évolutions sont considérées comme l'apanage des hommes.

« Agent de conduite : Pour revenir à un exemple, l'huile de voiture. Je sais pas si vous êtes marié (s'adresse à l'enquêteur masculin), votre épouse, est-ce qu'elle vérifie souvent la flasque ?

- *Enquêteur : Euh non, c'est sûr...*
- *Est-ce que l'huile elle la vérifie ?*
- *Euh non.*
- *Ben voilà, la réponse est là...*
- *Non, mais je ne suis pas sûr de le faire mieux qu'elle.*
- *Et le contrôle technique, c'est vous qui vous en occupez ?*
- *Aussi.*

- *Je ne veux pas casser la fronde, mais est-ce que le repassage, c'est vous qui le faites ?*
- *Non non.*
- *Bon ben voilà, la femme, elle ne fait pas la mécanique et l'homme fait pas le ménage. Enfin la femme fait le repassage parce que le ménage, on peut le faire à deux. » (Agent de conduite, homme).*

Notons ici que les femmes conductrices ne partagent pas ce point de vue sur la technique. Non seulement parce qu'elles n'ont pas l'impression, pour beaucoup, d'avoir un profil particulier en termes de formation initiale ou de goût pour la mécanique (plusieurs sont d'ailleurs issues de la voie interne et des métiers du contrôle des voyageurs dans les trains); mais surtout parce qu'elles ne partagent pas la même conception de la technicité. Si le métier de la conduite leur apparaît comme un métier technique, c'est parce qu'il mobilise des compétences technologiques pointues, qui s'acquièrent au cours de la formation interne, et qui sont tout à fait compatibles avec la féminisation de l'activité. Cette vision du métier s'éloigne alors d'une conception physique et instrumentale du travail, partagée par certains collègues masculins.

Au-delà de simples clichés sexistes, on peut ainsi voir dans l'argument de la technique mobilisé par certains opérateurs un révélateur de l'attachement au métier contribuant à légitimer la position professionnelle. La technique, considérée comme un savoir-faire à la fois pointu et spécialisé dans un domaine, reste présentée comme un pré-requis permettant de faire face à des situations exceptionnelles. Et si la féminisation est parfois présentée comme un bienfait, permettant l'amélioration des relations ordinaires, des conditions de travail et une modernisation de l'outil de travail, elle peut constituer un risque de voir entrer des personnes dont les qualifications s'éloignent de la conception que se font les agents de leur métier. Les revendications technicistes servent alors de support à la construction d'une identité professionnelle.

1.3. D'autres stéréotypes sexués et naturalistes

Le recours à la technicité n'est pas le seul stéréotype sexué mobilisé dans les discours. Certains acteurs mobilisent le même registre naturaliste et sexiste pour expliquer les freins à la féminisation, par exemple en évoquant l'aversion des femmes pour les tâches sales et pénibles. La pénibilité du travail, comme frein potentiel à la féminisation des métiers, est

associée à la dimension physique et aux tâches salissantes inhérentes à certaines activités. Dans les métiers de la conduite, ces tâches sont pourtant devenues rares avec l'évolution du métier et des machines. En maintenance, elles sont plus spécifiques à certains types d'emplois (sellerie ou garnissage des rames notamment). La manipulation d'organes aux poids variables, les tâches relatives à l'habillage des trains, sont alors parfois présentées comme difficilement réalisables par des femmes : port des rampes, des planchers, des portes, des baies, tirage de câbles, pose de certains revêtements, ou encore démontage d'organes en vue d'une expertise et d'une remise en état. L'incompatibilité entre la nature de certaines tâches et l'accès des femmes à ces emplois, soulignée dans la plupart des discours masculins et parfois féminins, atteste d'une logique de différenciation sexuée qui s'appuie sur des descriptions très objectives (du point de vue des registres de discours) de contraintes inhérentes à chaque poste, mais aussi sur des registres plus subjectifs quant à des qualités supposées féminines ou masculines et qu'un certain nombre d'auteurs ont pu déjà traiter (Lefevre, 2001, Gadrey, 1992 ou 2003)¹³. Par exemple, la force physique est ramenée, dans les entretiens, à une différence biologique de sexe alors que le travail dans la saleté relève davantage d'une différenciation subjective de genre.

Pourtant, et comme le soulignent les opérateurs rencontrés, les contraintes de travail concernent tout autant les hommes que les femmes. La pénibilité du travail se présente bien comme « asexuée ». Les troubles musculaires squelettiques (TMS) touchent tous les salariés, sans discrimination de sexe, d'âge ou de taille¹⁴. Les femmes ne semblent pas redouter ces contraintes (même si certaines semblent avoir des difficultés à s'y adapter). La difficulté associée au travail mécanique, à l'huile et la graisse, est assez peu soulignée par ces dernières, si ce n'est pour soutenir que l'activité peut aussi bien être tenue par des hommes que par des femmes, et qu'il faut savoir découvrir les nombreux aspects intéressants du métier (la saleté des tâches n'en constituant qu'une caractéristique mineure).

¹³ Dans les discours recueillis, « les » femmes au travail, quand elles sont évoquées de façon générique comme un groupe homogène, se voient ainsi affublées d'un certain nombre de qualités : « précautionneuses, faisant preuve de dextérité, habiles... », mais aussi de défauts : « faiseuses d'histoires, mesquines, jalouses, jamais contentes, pas franches, rancunières,... ». « Les » hommes se voient quant à eux jugés comme « râleurs, grossiers, orgueilleux, bourrus, « rentre-dedans », désordonnés... » mais seraient par ailleurs « francs, directs, pas rancuniers, forts, courageux,... ».

¹⁴ Une grande taille peut être un handicap, notamment pour des tâches dans des voitures à deux niveaux, une petite taille pose quant à elle des problèmes d'accès à des pièces et d'usure liée à un travail répétitif à bout de bras.

Entretien collectif avec 3 opérateurs de maintenance

Guy, la cinquantaine, agent de maîtrise, nous explique, lors d'un entretien collectif conduit avec trois hommes, que les femmes ne peuvent travailler que sur de petits moteurs auxiliaires en raison des efforts physiques particuliers qu'il faut produire sur de plus gros moteurs. Il indique que bien qu'on « veuille nous imposer du personnel féminin », les femmes ne peuvent pas tout faire et qu'elles sont en conséquence en permanence aidées. Il souligne aussi que le travail est répétitif et que les efforts de traction, de manutention avec les bras sont courants. Dans le même temps, il relève le cas « d'une dame qui fait un travail d'homme », parvenant à effectuer des manutentions que certains hommes ne feraient pas selon lui, même si elle ne possède pas un gabarit particulier. « C'est un cas » dira-t-il en guise de justification. Guy ajoute que le travail salissant rebute les femmes, de même que le travail dans la poussière. Il ne s'imagine pas une femme travaillant sur un tour, avec de la graisse.

Les deux autres hommes présents lors de l'entretien collectif (jeunes hommes de 25 et 34 ans travaillant en électronique) se montrent sceptiques face à ces propos. Le plus jeune indiquera que travailler sur un tour n'est pas forcément intéressant, même pour un homme. Lui ne le ferait d'ailleurs pas. Il est alors « normal », dira-t-il, que les femmes essayent de trouver des postes de travail plus intéressants.

Parmi les « attributions de genre » circulant dans l'organisation, se trouve également la question de l'articulation entre vie professionnelle et vie privée. Les effets des conditions de travail sur la vie privée constituent d'ailleurs l'un des arguments-clés permettant d'expliquer la difficile application d'une politique de féminisation. Cet argument concerne plus particulièrement les agents de conduite. Dans leurs discours, les femmes seraient plus réticentes que les hommes à un éloignement temporaire et irrégulier de leur domicile, de leur conjoint et enfants. Elles demanderaient plus que les autres des aménagements de leurs roulements et remettraient ainsi en cause le fonctionnement de l'organisation. De ce fait, les discours identifient un « seuil » de femmes dans les collectifs de travail qu'il conviendrait de ne pas dépasser et au-delà duquel l'organisation des roulements s'en trouverait (trop) fortement perturbée.

Pourtant, l'enquête montre que les femmes qui souffrent de ces horaires atypiques sont minoritaires. La plupart ne semblent pas s'inscrire (ou très modérément) dans une représentation sexuée des rôles sociaux, attribuant notamment la garde des enfants aux mères. Les discours recueillis présentent sur ce point, une vision relativement égalitaire dans la

distribution des tâches entre elles et leurs conjoints, vision qui peut en partie s'expliquer par une socialisation antérieure empreinte de cette visée égalitaire. Leur propre inscription dans des carrières professionnelles atypiques semble militer pour un modèle conjugal dans lequel les tâches éducatives et domestiques sont distribuées de manière indifférenciée. Ces femmes ne demandent pas d'aménagements particuliers et se montrent soucieuses à ce qu'aucune différence sexuée ne soit faite au sein de l'organisation. Les découchés (amenant les agents à passer des nuits hors du domicile dans des foyers aménagés), le décalage entre leur rythme de travail (le week-end ou les jours fériés par exemple) et celui de leurs proches sont présentés comme des impondérables de la profession. Il s'agit de contraintes connues au moment de l'entrée dans le métier que les conductrices acceptent. Si ces rythmes sont parfois vécus de manière contraignante, les conductrices, tous âges et situations familiales confondus, veillent en permanence à souligner qu'ils sont gérables au prix d'équilibres à trouver, parfois difficiles mais jamais impossibles.

On le voit ainsi, la majorité des discours recueillis pointent les difficultés de la politique de féminisation engagée dans les bastions masculins. Au-delà d'un clivage qui s'établit entre d'une part ceux qui portent un discours politique et pointent les résistances des opérationnels, d'autre part ceux qui portent un discours pragmatique et pointent les artifices des politiques, les discours convergent pour faire apparaître des éléments du sens commun (le sale, le technique, la force physique, l'atypicité des horaires,...) comme facteurs explicatifs ultimes de leur propre distance à la politique de féminisation. S'ils soutiennent moralement la féminisation, ils en attribuent parallèlement les difficultés à des causes « naturelles », externes à l'entreprise, n'engageant donc pas la responsabilité de celle-ci, et encore moins leur responsabilité personnelle. Nous voudrions montrer que cette transformation et les difficultés qu'elle rencontre sont pourtant fortement liées à l'organisation du travail et à ses autres transformations.

2. La féminisation à l'épreuve de l'organisation technique du travail

L'arrivée des femmes dans des « bastions masculins » prend place dans des « configurations » organisationnelles particulières, elle n'intervient pas « dans un contexte stable et s'articule à d'autres phénomènes de changement, notamment sur le plan de la démographie professionnelle ou à travers des crises de recrutement ou des luttes autour de la délimitation des frontières entre groupes professionnels » (Lefeuvre, 2001). Ainsi, la féminisation se présente comme une transformation concomitante ou consécutive à d'autres changements profonds de l'organisation : redéfinition des modalités de recrutement, modernisation de l'entreprise, des outils de production et des contenus d'activité, ouverture à la concurrence, etc.

Dans une période de mutation de l'entreprise, la féminisation des métiers peut alors être source de tension, car elle induit une remise en cause du fonctionnement organisationnel qui prévaut. C'est pourquoi elle peut apparaître à certains opérateurs comme le « changement de trop » face à un avenir incertain. Les femmes entrent ainsi dans des ateliers ou établissements dont l'existence même est parfois crue menacée à court terme.

2.1. Des contraintes organisationnelles qui réactivent les stéréotypes sexués

L'entreprise étudiée a évolué à très grande vitesse ces dernières années. « Vite », « trop vite » disent les agents qui se sont sentis bousculés. Ainsi, l'arrivée massive de « jeunes femmes » dans l'un des ateliers de maintenance observés, combinée à des changements organisationnels, a tendu les relations entre hiérarchiques et agents. L'industrialisation de l'atelier (parcellisation de certains postes, accroissement des cadences, nouvelles organisations du travail) a d'ailleurs été concomitante d'une détérioration de « l'ambiance » (sentiment diffus de perte du métier, de mal faire son travail) et de l'apparition frappante de TMS (troubles musculo-squelettiques). Les figures de l'autorité ont aussi changé : les postes de dirigeants de proximité sont tenus par des jeunes qui, au regard des « anciens », ne « connaissent pas le métier » et sur lesquels la hiérarchie fait peser les impératifs de production ; ils tendent à favoriser une production en flux tendu, à l'inverse des « anciens » davantage

attachés au travail « bien fait », quitte à ce qu'une rame « sorte » avec du retard sur la date prévue. La confiance entre la hiérarchie de proximité et les agents apparaît alors fragile. Dans ces conditions, l'insertion des femmes, comme celle de jeunes, et plus encore des jeunes « issus de la diversité », est un facteur supplémentaire d'inquiétude voire de tensions pour les salariés (Flamant, 2005). Les collectifs ont eu à absorber beaucoup de changements, d'incertitudes, de difficultés et de frustrations auxquels viennent s'ajouter les questions de féminisation qui apparaît, comme on l'a dit plus tôt, comme une « vitrine » ou une marotte tant ses enjeux semblent aux opérateurs éloignés de leurs préoccupations quotidiennes et actuelles. De même, dans un contexte de rationalisation des effectifs, la gestion des grossesses est spontanément perçue comme un « problème organisationnel », l'encadrement disposant de marges de manœuvres réduites pour pallier les congés maternité. Bien que les conducteurs et les hiérarchiques reconnaissent n'avoir que rarement été confrontés à la grossesse de l'une de leurs agents (une raison qu'ils attribuent à la féminisation récente du métier et à la faiblesse des effectifs féminins), ils envisagent ainsi cette dernière comme un « problème » du fait des contraintes de production des établissements. En cas de grossesse, la conductrice est arrêtée de façon préventive (risques dus aux vibrations et aux conséquences physiques des horaires décalés) à partir du troisième mois. Ces interruptions de longue durée doivent alors être compensées dans les roulements.

« Il y a beaucoup d'employeurs qui ne prennent pas de jeunes femmes. C'est aussi parce qu'ils redoutent les congés maternité. Quand vous prenez une femme à la traction, il faut prévoir des gens en plus. Il faut prévoir pour les congés maternité et autres congés. Il faut faire des études sur la population pour voir combien il y a de bébé par femme etc. et voir pour embaucher quelqu'un en supplément. Je ne sais pas si c'est du 2% ou du 4% de plus. C'est pas énorme. Mais, ces études ne sont pas faites et s'ils veulent embaucher plus de femmes, il faut qu'elles soient faites. » (Dirigeant de proximité, femme)

Comme dans bien d'autres entreprises, la période de grossesse, associée à l'image de plus fortes contraintes parentales lorsque les enfants sont en bas âge, agit donc comme un stigmate pour les jeunes femmes (Cousin, 2007). Et si aucun acteur ne se dit ouvertement opposé au recrutement de femmes à la conduite au seul motif qu'elles puissent être enceintes, quasiment tous en soulignent pourtant les contraintes. La recherche d'un poste de

substitution pour une femme enceinte, puis la gestion de son absence pendant le congé maternité, sont perçus difficilement par les collectifs de travail et par une organisation non préparée, voire peu encline, à leur prise en charge¹⁵.

« Je trouve qu'il y a quelque chose qui n'est pas en adéquation. C'est que l'entreprise veut féminiser, et c'est tout à son honneur, parce que c'est vrai que ça fait du bien d'avoir des femmes comme disent la plupart des conducteurs. Mais je trouve [que le métier] n'est pas suffisamment à la portée des femmes et qu'il n'est pas suffisamment adapté aux femmes aussi. Ne serait-ce que dans le travail de tous les jours... Il y a plein de choses qui sont peut-être typiquement féminines mais qui sont pas possibles, dans les installations, dans les postes. Par exemple, c'est très bête, c'est très technique, c'est biologique [rires] mais bon, une femme va peut-être avoir plus besoin d'aller aux toilettes qu'un homme, et déjà rien que par le métier, parfois, ben on peut pas. Et travailler huit heures d'affilée sans y aller, c'est pas évident [...]. Il y a le fait que les engins sont assez anciens, et c'est vrai qu'il y a des choses qui sont dures physiquement, mais pas seulement que pour les femmes, il y a des hommes aussi qui estiment que c'est dur, et... c'est pas toujours évident. Après il y a d'autres choses, je pense pas que ce soit seulement parce que je suis une femme, mais on voit que ça a été conçu pour un homme. Ne serait-ce que un truc tout bête, les téléphones qui sont aux bords des voies, ils sont beaucoup trop haut, je suis sur la pointe des pieds [rires]. Enfin, plein de choses comme ça, je pense que c'est bien de vouloir féminiser, mais on reste encore dans... dans l'état d'esprit mec. [...]. Donc, c'est bien de vouloir féminiser, mais je pense qu'il faut pouvoir se donner les moyens aussi. » (Agent de conduite, femme)

Au-delà des stéréotypes de genre, de telles inadaptations de l'outil de travail et contraintes organisationnelles contribuent à comprendre les défiances à l'intégration de femmes dans des collectifs masculins. La féminisation apparaît alors comme un élément perturbateur fort et revêt parfois les aspects d'une crise organisationnelle (Malochet, 2007). L'acceptation des rythmes de travail (jour et nuit, week-ends, jours fériés, vacances estivales et scolaires, irrégularité et imprévisibilité des horaires, découchés...) comme aléas incontournables et comme impondérables du métier, en particulier pour les conducteurs, est un produit organisationnel et le fruit par ailleurs d'une très faible régulation historique par l'organisation de la question des articulations entre vie professionnelle et vie privée. L'arrivée de femmes

¹⁵ Le problème se pose dans des termes proches dans le secteur de la maintenance où l'organisation des équipes n'a rien prévu pour absorber les effets à un congé maternité. Le sujet est même source d'inquiétude pour les agents tant les postes de travail « doux » traditionnellement réservés aux agents âgés se raréfient dans ce contexte de rationalisation organisationnelle. Les agents redoutent ainsi que la féminisation des ateliers ne les prive de ces rares espaces de production protégés.

dans les collectifs oblige à repenser les équipements, les modes d'exercice de l'activité et l'organisation du travail qui l'accompagne. La féminisation de l'activité peut alors constituer un contexte favorable à la réactivation des stéréotypes sexués précédemment étudiés. Elle vient également bousculer des identités de métiers ou d'ateliers, fortement construites sur un lien étroit entre culture et organisation technique, entre variables culturelles et variables organisationnelles.

2.2. Avoir un métier technique : un enjeu de domination sociale mis à mal par la féminisation

Nous l'avons souligné, les métiers de la maintenance et de la traction sont fortement valorisés à travers leur excellence technique. Le recrutement des candidats est largement orienté autour de l'obtention d'un diplôme ou d'une expérience dans un secteur technique, notamment la mécanique et l'électricité, l'électrotechnique mais aussi le bobinage, même si un décalage est parfois souligné entre exigences théoriques et pratiques, entre diplômes et travail réel en production. L'exigence de technicité, non interrogée lorsque le recrutement était essentiellement masculin, se pose aujourd'hui dans l'optique d'une « politique de mixité».

La féminisation des métiers constitue un élément susceptible d'activer ou de réactiver la question de la pertinence d'exigences de compétences techniques dans l'exercice de certaines activités de travail.

Outre un faible vivier de femmes, les procédures de recrutement de l'entreprise tendent à marginaliser les candidatures féminines. Menée sous la contrainte du nombre et de l'hétérogénéité des candidatures, le processus de recrutement fortement rationalisé et normalisé, s'organise en quatre temps : examen des candidatures sur des critères de détention de qualifications techniques et/ou d'expérience ; tests psychotechniques pour évaluer les habiletés des candidats ; entretiens auprès d'un psychologue et d'un chargé de recrutement ; visite médicale. Malgré l'importance accordée à la détention de qualifications techniques, à l'issue du recrutement, une formation est dispensée aux candidats retenus. D'une durée d'un an à la conduite, elle constitue le seul véritable espace d'apprentissage du métier¹⁶. Pourtant,

¹⁶ C'est ainsi que plusieurs des conductrices que nous avons interrogées ont pu apprendre le métier de la conduite,

en raison des contraintes quantitatives (nombre de candidatures reçues) et de coût de formation, les profils qui sont jugés les plus adéquats sont ceux des personnes justifiant d'une qualification technique obtenue à l'issue d'un parcours de formation initiale : les femmes, quantitativement peu représentées dans ces filières de formation initiale, sont ainsi mécaniquement écartées du recrutement. Tout ce qui est de l'ordre de compétences non obligatoirement certifiées, notamment par une formation technique, est plus mal évalué.

Les candidatures féminines sont aussi examinées à l'aune de leurs aptitudes supposées à s'intégrer dans des collectifs quasi-exclusivement masculins. Cette seconde perspective invite alors à considérer, non plus les processus d'auto-élimination des femmes, mais les critères subjectifs de sélection. L'inscription des femmes dans les collectifs masculins de travail suppose l'exercice d'une double compétence : professionnelle et relationnelle. L'exercice de cette double compétence est jugé dès l'examen des candidatures féminines à l'embauche, en particulier lors de l'entretien de recrutement. Les femmes sont ainsi évaluées en fonction de qualités potentielles d'adaptation aux collectifs masculins, comme nous le rapporte le témoignage d'une jeune opératrice qui s'est vue reprocher, au cours d'un entretien d'embauche en présence d'une psychologue, son caractère jugé « trop fort » : elle ne « s'habituerait » jamais à travailler dans un milieu d'hommes. Sont écartées les candidatures éloignées d'une sorte de portrait type, dont les traits sont susceptibles de varier en fonction des recruteurs, mais qui mobilisent toujours le souci de ne pas recruter des profils sexués trop typés (« ni trop femme, ni homme manqué », selon l'expression d'un recruteur). L'organisation du travail et l'inscription des femmes dans cette organisation se fondent sur des « qualités » ou valeurs supposées féminines ou masculines. Les discours véhiculés au sein de l'entreprise, tout comme ceux qui accompagnent parfois le recrutement, semblent davantage marqués par ces « qualités » sexuées que par les compétences professionnelles effectives dont les femmes peuvent être porteuses.

alors même qu'elles n'avaient jamais eu de formation technique. C'est leur activité précédente au sein de l'entreprise (généralement contrôleuses dans les trains) qui a compensé, aux yeux des recruteurs, cette supposée « lacune » dans leur formation initiale et finalement autorisé leur recrutement.

Le processus de recrutement est par ailleurs marqué par des formes implicites et plus ou moins conscientes de discriminations : les candidates sont interrogées sur leur désir d'enfants et un éventuel calendrier de leurs naissances, ou encore sur l'emploi de leur conjoint et leur capacité à concilier vie professionnelle et vie conjugale et familiale. Les candidates, perçues comme de futures femmes enceintes et futures mères, présentent ici un handicap aux yeux des recruteurs.

Ainsi donc, certaines difficultés de féminisation des « bastions masculins » se trouvent-elles au cœur du processus de recrutement. Interrogés sur leurs pratiques, les recruteurs ne partagent pourtant pas ce diagnostic. Dans leurs discours, ce sont des freins « externes » qui sont pointés : les stéréotypes sur les différences de sexe, les mécanismes d'éducation des enfants (au sein de la famille, à l'école) et d'orientation des élèves vers les filières techniques, le poids des habitudes... et qui aboutiraient à une surreprésentation masculine « inexorable » dans les métiers techniques.

« – On a du mal à trouver des femmes. Mais je pense que c'est général à tous les métiers de la maintenance, pas forcément ferroviaires. On a très peu de candidates.

– Et alors, est-ce que vous avez des explications internes ? Vous avez pu rencontrer des femmes qui travaillent dans l'entreprise. Pourquoi ces métiers n'attirent pas les femmes ?

– Je dirais « Pourquoi nous, parents, on n'oriente pas nos filles vers ces métiers-là ? » (rires). La question est là. Pourquoi le système éducatif ne valorise pas ces métiers-là ? Le problème... On reste sur un problème de société. » (Entretien avec un responsable de la filière maintenance)

« Alors, j'ai eu une enseignante, qui m'a marquée aussi... Je suis tombée sur une prof macho [rires], on va dire ça comme ça. Elle estimait... À partir du lycée, j'ai commencé à quitter mon enveloppe de garçon manqué, on va dire ça comme ça, à devenir un peu plus fille, et elle estimait que ça collait pas à la réalité de mes études. C'était une prof de maths, elle estimait que j'avais rien à faire là-dedans, que je n'y arriverais pas, et que j'étais largement mieux en commercial. C'étaient des arguments à base de : « Ah ben oui, mais avec tes boucles d'oreilles et tes bracelets, tu serais nettement mieux en commercial ». Et cette prof-là a tout fait pour me décourager, et en plus c'était la prof principale, et même au conseil de classe, elle avait demandé à ce que je parte, sans mon accord, en commercial. Eh ben derrière, avec mes parents, il a fallu qu'on fasse une lettre au proviseur, on a appelé le proviseur directement, pour pouvoir continuer en électronique. »

(Entretien avec une conductrice)

La faiblesse du vivier externe conduit alors l'entreprise (les recruteurs) à se dédouaner de leurs responsabilités : la difficulté à féminiser viendrait d'une mécanique extérieure à l'entreprise. Dès lors, si le vivier est faible, peu d'actions sont véritablement entreprises pour maximiser celui-ci, moins encore pour l'étendre, en particulier au cours du processus de recrutement, à d'autres profils qu'aux seuls titulaires d'un diplôme ou d'une expérience dans un secteur technique. Toutefois, l'élargissement des critères de sélection semble s'imposer progressivement, afin d'élargir les viviers de recrutement (notamment à des bachelier(e)s généraux), remettant ainsi en cause les normes qui prévalaient jusqu'alors.

Conclusion

La féminisation des métiers à dominantes technique et masculine dans l'organisation s'accompagne de discours pluriels quant aux « qualités particulières » dont les femmes sont supposées être porteuses, à une spécificité de leurs compétences, ou encore à leur plus-value ou moins-value dans les collectifs de travail. Ces discours négatifs ou positifs ne sont en tout cas que rarement neutres ou nuancés. Les qualités professionnelles des femmes sont évaluées, de façon quasi-permanente entremêlant registres de la compétence professionnelle et attributs personnels féminins. Les discours au sein de l'organisation sont fortement orientés autour de la nécessaire conciliation en direction des femmes entre vie professionnelle et vie privée, alors que le discours en direction des hommes est quant à lui davantage tourné vers une disponibilité permanente (Lapeyre et Lefeuvre, 2010). Comme le soulignent ces auteures, « les étapes de la carrière restent fortement marquées par de véritables constructions cognitives ou « scripts sexués », régissant les modes de socialisation professionnelle, et toutes les « qualités » / « compétences » permettant de départager les « bons » des « mauvais » professionnels ».

Dans ce contexte, la technicité de certains métiers serait un frein à la féminisation ; certains métiers seraient « naturellement » féminins et d'autres « naturellement » masculins ; les femmes et les hommes seraient « naturellement » portés vers certains secteurs d'activités ; à

raisonner ainsi, toute politique de féminisation des métiers à dominante technique serait vouée à l'échec. Ces représentations partagées par une grande majorité des personnels de l'entreprise de transport ferroviaire que nous avons étudiée (quels que soient leur statut, leur genre, leur fonction dans l'entreprise), plutôt que d'être réduites à de simples clichés, méritent d'être interrogées en détail si l'on convient qu'elles recouvrent des enjeux plus globaux de régulation et de transformation des organisations de travail, des métiers techniques et des identités de métier. Il s'agit donc de déconstruire des stéréotypes, des « attributions de genre », non pas pour en souligner le simple caractère de préjugés, mais en interroger les sources et les effets au cœur des pratiques et relations de travail.

La féminisation des métiers à dominante technique du transport se retrouve sans cesse confrontée au poids des représentations sexuées. La politique de féminisation – sa mise en œuvre et ses difficultés – participe à l'expression de ces représentations particulières, soit dans le sens d'un nivellement des comportements sexués et d'une intégration féminine positive, soit dans le sens de l'expression d'une différenciation sexuée très marquée et d'une moins bonne intégration féminine. L'organisation du travail, la nature même de l'outil de production, tendraient ainsi à cristalliser, voire à renforcer, des représentations sexuées sous-jacentes portées par les individus et les groupes au travail. L'organisation est le lieu où le genre est conçu, produit et mis en scène (Angeloff et Laufer, 2007), et produit dans le même temps des régimes d'inégalités¹⁷ (Acker, 2009).

Bibliographie

- Acker Joan, 2009, « From glass ceiling to inequality regimes », *Sociologie du travail*, n°51, p. 199-217.
- Akrich Madeleine, 2002, « Du genre aux genres : vers la dénaturalisation d'une catégorie sociale », in Chabaud- Rychter Danielle et Gardey Delphine (dir.), *L'engendrement des choses. Des hommes, des femmes et des techniques*, Paris, Editions des archives contemporaines, p. 95-100.
- Angeloff Tania, Laufer Jacqueline, 2007, « Genre et organisation », *Travail, genre et sociétés*, n°17, p. 21-25.
- Bonnet Estelle, 2000, « L'analyse de situations à l'épreuve des scénarios. L'exemple des actions qualité dans l'industrie », *Bulletin de Méthodologie Sociologique*, p 35-59.

¹⁷ Pour Acker, les régimes d'inégalités sont entrevus comme des pratiques, des processus et des actions interreliés contribuant à maintenir des inégalités de genre, mais aussi de classe et de race.

- Bray Francesca, 2007, « Gender and Technology », *Annual Review of Anthropology*, vol. 36, p. 37-53.
- Cousin Olivier, 2007, « La construction des inégalités hommes-femmes dans l'entreprise. Une analyse de cas dans la métallurgie », *Sociologie du Travail*, vol. 49, n°2, p. 195-219.
- Daune-Richard Anne-Marie, 2001, « Hommes et femmes devant le travail et l'emploi », in Blöss Thierry (dir.), *La dialectique des rapports hommes-femmes*, Paris, PUF, p. 127-150.
- Descamps Florence, 2013, L'Histoire des femmes cadres aux Finances entre 1939-1981 : un plafond de plomb, *Revue française d'administration publique*, vol. 1, n°145, p. 39-63.
- Flamant Nicolas, 2005. « Conflit de génération ou conflit d'organisation ? Un train peut en cacher un autre », *Sociologie du travail*, vol. 47, n°2, p. 223-244.
- Gadrey Nicole, 2003, *Travail et Genre. Une approche croisée*, Paris, L'Harmattan.
- Gallioz, S. (2007). « La féminisation des entreprises du bâtiment : le jeu paradoxal des stéréotypes de sexe ». *Sociologies pratiques*, vol. 14, n°1, p. 31-44.
- Lapeyre Nathalie, Le Feuvre Nicky, 2010, « Avocats et médecins : féminisation et différenciation sexuée des carrières », in Demazière Didier, Gadéa Charles, *Sociologie des groupes professionnels*, Paris, La Découverte, p. 424-434.
- Laufer Jacqueline, 2009, « L'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes est-elle soluble dans la diversité ? », *Travail, genre et sociétés*, 2009/1, n°21, p. 29-54.
- Laufer Jacqueline, Marry Catherine et Maruani Margaret (dir.), 2003, *Le travail du genre. Les sciences sociales du travail à l'épreuve des différences de sexe*, Paris, La Découverte.
- Laufer Jacqueline, Silvera R., 2009, « Egalité et diversité », *Travail, genre et sociétés*, 2009/1, n°21, p. 25-27.
- Laufer Jacqueline, 2014, *L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes*, Paris, La découverte, coll. Repères.
- Lefeuve Nicky, 2001, « La féminisation de la profession médicale : voie de recomposition ou de transformation du genre ? » in Aiach Pierre, Cèbe Dominique, Cresson Geneviève et Philippe Claudine, (dir.), *Femmes et hommes dans le champ de la santé*. Rennes, ENSP, p. 197-228.
- Malochet G., 2007, Des femmes dans la maison des hommes. L'exemple des surveillantes de prison, *Travail, genre et sociétés*, 2007/1, n° 17, p. 105-121.
- Maruani Margaret, Nicole Drancourt Chantal, 1989, *Au labeur des dames: métiers masculins, emplois féminins*, Paris, Syros.
- Maruani Margaret (dir.), 1998, *Les nouvelles frontières de l'inégalité. Hommes et femmes sur le marché du travail*, Paris, La Découverte.
- Maruani Margaret, 2006 [2003], *Travail et emploi des femmes*, Paris, La Découverte.
- Maruani Margaret, Reynaud Emmanuelle, 2004, *Sociologie de l'Emploi*, Paris, La Découverte.
- Prévoit Emmanuelle, 2010, Féminisation de l'armée de terre et virilité du métier des armes, *Cahiers du genre*, vol. 48, n°1, p. 81-101.
- Wajcman Judy, 1991, *Feminism Confronts Technology*. Cambridge, Polity.
- Zolesio Emmanuelle, 2009, Des femmes dans un métier d'hommes : l'apprentissage de la chirurgie, *Travail, genre et sociétés*, vol. 22, n°2, p. 117-33.

GÉOGRAPHIE LOGISTIQUE ET GÉOGRAPHIES URBAINES : L'HYPOTHÈSE D'UNE TRIPLE DÉCONNEXION

Nicolas RAIMBAULT,
Doctorant, Université Paris-Est, IFSTTAR-SPLOTT.¹

Résumé :

Le développement logistique se traduit par l'accumulation d'entrepôts dans les métropoles. On peut donc l'analyser comme une forme d'urbanisation. Cette dernière a des conséquences importantes pour les professionnels de ce secteur en termes, par exemple, de déplacements domicile-travail des employés des entrepôts ou d'espaces pratiqués par les chauffeurs routiers. Or ces entrepôts se construisent toujours plus loin en périphérie. C'est pourquoi nous proposons d'étudier l'hypothèse d'une déconnexion entre géographie logistique et géographies urbaines selon trois dimensions : spatiale, économique et institutionnelle (Hall, Clark, 2011). Tout d'abord, la périurbanisation logistique est-elle une forme de déconnexion spatiale ? Ensuite, le régime de production des espaces logistiques est-il déconnecté de la production urbaine générale, tant économiquement qu'institutionnellement ? Enfin, est-ce le résultat de la déconnexion entre production du bâti logistique et production du service logistique ? Nous nous appuyerons sur l'étude de la métropole parisienne pour répondre à ces questions.

Mots Clés : géographie logistique, géographies urbaines, déconnexion, production de l'espace, métropole parisienne.

Abstract:

Logistics development leads to the accumulation of warehouses and distribution centers in metropolises. Thus it could be analyzed as a form of urbanization. This latter have serious consequences in terms of the commuting of the employees of warehouses or in terms of the spaces practiced by truckers, for instance. Warehouses are built farer and farer in the suburbs. That is why we would like to study the hypothesis of a process of disconnection between logistics geographies and urban geographies according to three dimensions: spatial, economic and institutional (Hall, Clark, 2011). First, is the logistics suburbanization a form of spatial disconnection? Then, is the production of the logistics spaces disconnected from the rest of the urban production, both in terms of economic and institutional relationships? Eventually, is the disconnection between logistics geographies and urban geographies the outcome of the disconnection of the production of the logistics built environment from the production of logistics services? We will answer these questions on the basis of the study of the Paris region.

Key-Words : logistics geography, urban geographies, disconnection, production of space, Paris region

Introduction :

Le développement des systèmes logistiques, découlant des mutations économiques actuelles, se traduit par l'accumulation d'entrepôts aussi nommés plates-formes logistiques, dans les territoires métropolitains (Hesse, 2008) tels que celui de Paris. Il s'agit des lieux où s'effectue la collecte des marchandises pour en assurer ensuite la distribution vers différents destinataires, des opérations de groupage/dégroupage, un stockage plus ou moins long dans

¹ Je tiens à remercier tout particulièrement Françoise Bahoken, qui est l'auteure des différentes cartes présentées dans cet article et réalisées dans le cadre d'une publication commune (Raimbault, Bahoken, 2014).

l'attente de sa distribution, le passage d'un mode ou d'un véhicule de transport à l'autre. Le développement logistique se traduit donc par une intense construction d'entrepôts, c'est-à-dire par une forme d'immobilier d'entreprise. Depuis 1985, environ 95 millions de m² d'entrepôts ont été construits en France, soit autant que pour le commerce et les bureaux². Ces besoins ont peu à peu conduit à l'émergence d'un marché immobilier spécifique (Hesse, 2004 ; Raimbault, 2013a).

Le développement logistique peut donc s'analyser comme une forme d'urbanisation. Cette dernière a des conséquences importantes pour le travail des professionnels de ce secteur. Par exemple, sa forme détermine largement les contraintes de déplacements domicile-travail des manutentionnaires des entrepôts et par suite leurs espaces de vie et leur accès aux équipements. Par ailleurs, elle tend à réduire les espaces pratiqués et vécus par les chauffeurs routiers aux « non-lieux » (Augé, 1992) de la route et des périphéries. Ces travailleurs représentant dans la métropole parisienne environ 10% de la main d'œuvre (DRIEA, 2012), cette question n'est pas anecdotique.

De nombreux observateurs font le double constat d'une multiplication et d'un desserrement toujours croissant des entrepôts au sein des périphéries urbaines métropolitaines (Cidell, 2009 ; Dabanc, Andriankaja, 2011 ; Frémont, 2012 ; Dabanc, Ross, 2012). À partir de ce diagnostic, nous proposons d'étudier l'hypothèse d'une déconnexion à l'œuvre entre géographie logistique et géographies urbaines, en posant la question de ses conséquences en termes de visibilité et d'invisibilité des fonctions logistiques à l'échelle métropolitaine.

La notion de « déconnexion » (Hall, Clark, 2011) peut être définie selon trois dimensions. P. V. Hall et A. Clark, en étudiant les dynamiques de connexion-déconnexion-reconnexion des ports maritimes vis-à-vis des villes portuaires, montrent que la déconnexion est à la fois spatiale, économique et institutionnelle. La déconnexion spatiale consiste en l'éloignement des fonctions portuaires du reste de l'espace urbain. La périurbanisation logistique est-elle une forme de déconnexion spatiale ? Nous poserons cette question dans une première partie. La déconnexion économique étudiée par P. V. Hall résulte du fait que l'échelle géographique des

² Source : sit@del2, 2011

activités portuaires transcende largement celle de l'économie urbaine. L'intérêt économique du port et celui de sa ville sont ainsi déconnectés. Enfin, la déconnexion institutionnelle a trait au mode de gestion des ports passant d'une autorité dépendant du gouvernement urbain à une autorité relevant d'un autre échelon de gouvernement, autonome du gouvernement urbain, voire à une autorité privée autonome. En appliquant ces deux dernières dimensions de la déconnexion au développement logistique, nous nous demanderons dans une deuxième partie, si le régime de production du bâti logistique, à la fois public et privé, est connecté ou déconnecté, économiquement et institutionnellement, de la production urbaine et périurbaine générale. Enfin, dans une dernière partie, nous étudierons les conséquences de la déconnexion, institutionnelle et économique, entre production du bâti et production du service logistique. Nous essaierons ainsi de saisir si ces trois déconnexions s'articulent. Nous nous appuierons sur l'étude de l'Île-de-France et de ses espaces alentours pour répondre à cette question.

Cet article constitue une relecture et une mise en système de différents travaux, consacrés aux mutations de la géographie logistique, à l'action publique sous-tendant et à l'industrie immobilière logistique. Ces travaux ont fait l'objet de publications (Bahoken, Raimbault, 2012 ; Raimbault, 2013a et 2013b ; Raimbault, Bahoken, 2014) et de communications (Raimbault, 2013c ; Raimbault, 2014). Nous renvoyons donc à ces références pour une présentation détaillée des résultats que nous exposerons dans cet article. Nous les relierons et les articulons ici sous l'angle original de l'hypothèse d'une triple déconnexion.

1. Déconnexion spatiale : une périurbanisation logistique en voie de singularisation

Si la simple observation des périphéries urbaines françaises indique une participation de l'immobilier logistique à l'étalement urbain, quelle en est exactement la géographie ?

1.1. Un développement logistique de plus en plus périphérique

D'un point de vue statistique, les entrepôts sont localisés dans les communes de banlieue et

périurbaines³ des principales aires urbaines de la métropole parisienne. Leur construction⁴ participe de la périurbanisation au sens large, qu'il s'agisse des communes de banlieue ou des communes périurbaines au sens strict (84%). Elle a eu lieu pour 53% au sein d'espaces situés dans la continuité du bâti de la ville de Paris (la définition d'une commune de banlieue) et pour 31% dans des communes situées dans l'aire fonctionnelle parisienne mais physiquement distinctes de l'agglomération parisienne (leur paysage est d'aspect rural).

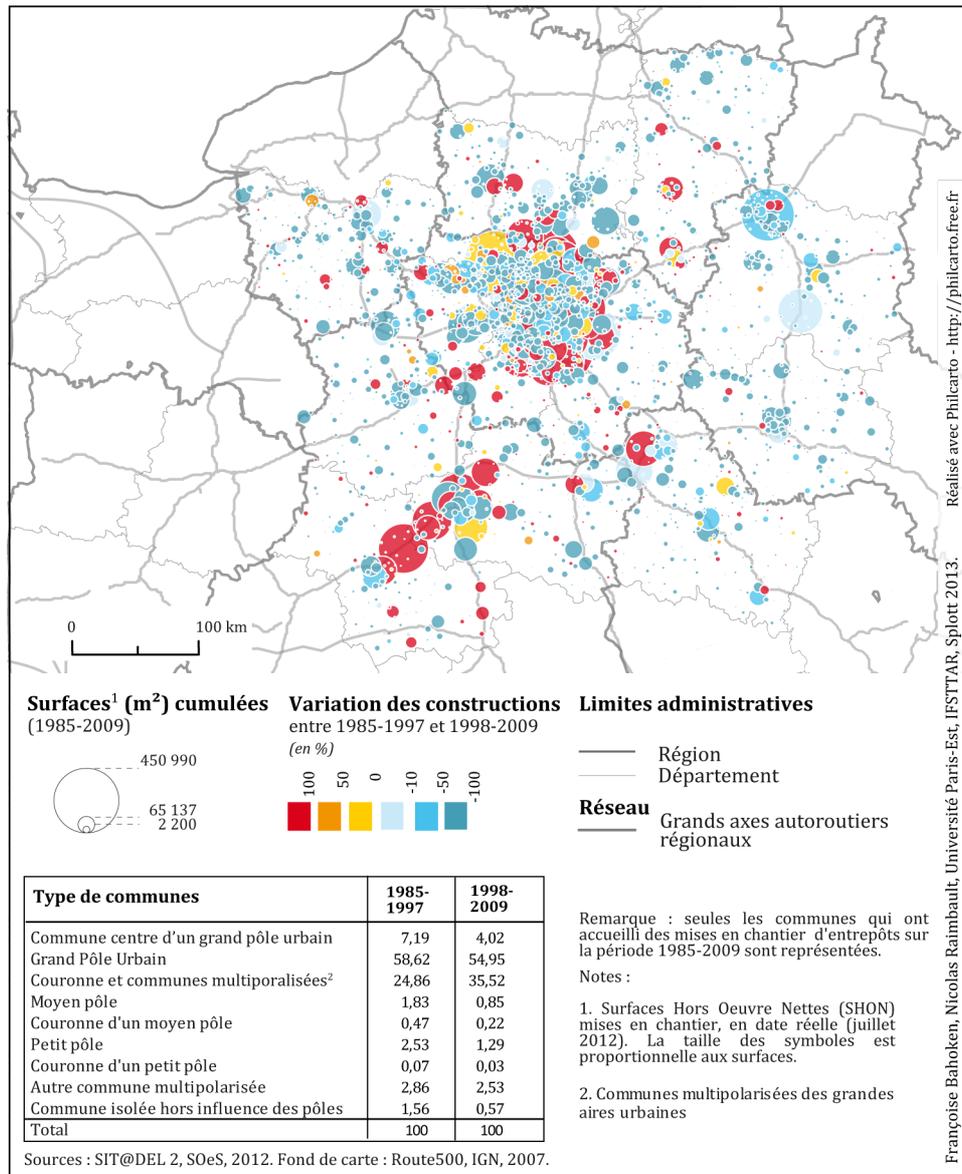
Si l'on analyse la répartition par départements, ce qui permet de distinguer la zone centrale et deux couronnes périphériques, il apparaît que Paris et la petite couronne, c'est-à-dire la zone dense et centrale de la métropole, ne concentrent que 16 % de la surface d'entreposage tandis que les entrepôts s'établissent en grande majorité dans les départements de grande couronne (42 %) et dans les départements limitrophes de l'Île-de-France (42 %), constituant la dernière couronne de la périphérie parisienne.

De plus, une approche diachronique montre que la géographie logistique est de plus en plus périphérique (fig. 2). Les développements les plus récents sont ceux qui sont le plus éloignés du centre de la métropole. La périurbanisation est plus marquée entre 1998 et 2009 qu'entre 1985 et 1997.

³ Au sens de l'Insee. Les communes de banlieue sont les communes, hors des villes-centres, situées dans un pôle urbain (défini par la continuité du bâti). Les communes périurbaines sont les communes hors des pôles urbains mais dites « couronnes » d'un pôle urbain, c'est-à-dire dont plus de 40% des actifs travaillent dans ce pôle urbain. Dans ce travail, nous utiliserons la notion de périurbain au sens plus large d'urbanisation périphérique.

⁴ Données : base sit@del2 des constructions commencées cumulées entre 1985 et 2009. Nous avons fait le choix de ne prendre en compte que les surfaces d'entreposage supérieures à 500 m². En effet, la fonction première de ces petits bâtiments de stockage n'est généralement pas une activité logistique au sens habituellement accepté. (DRIEA, 2013, p. 8).

Figure 1 : Desserrement du développement logistique en Île-de-France



Publiée dans : Raimbault, Bahoken, 2014.

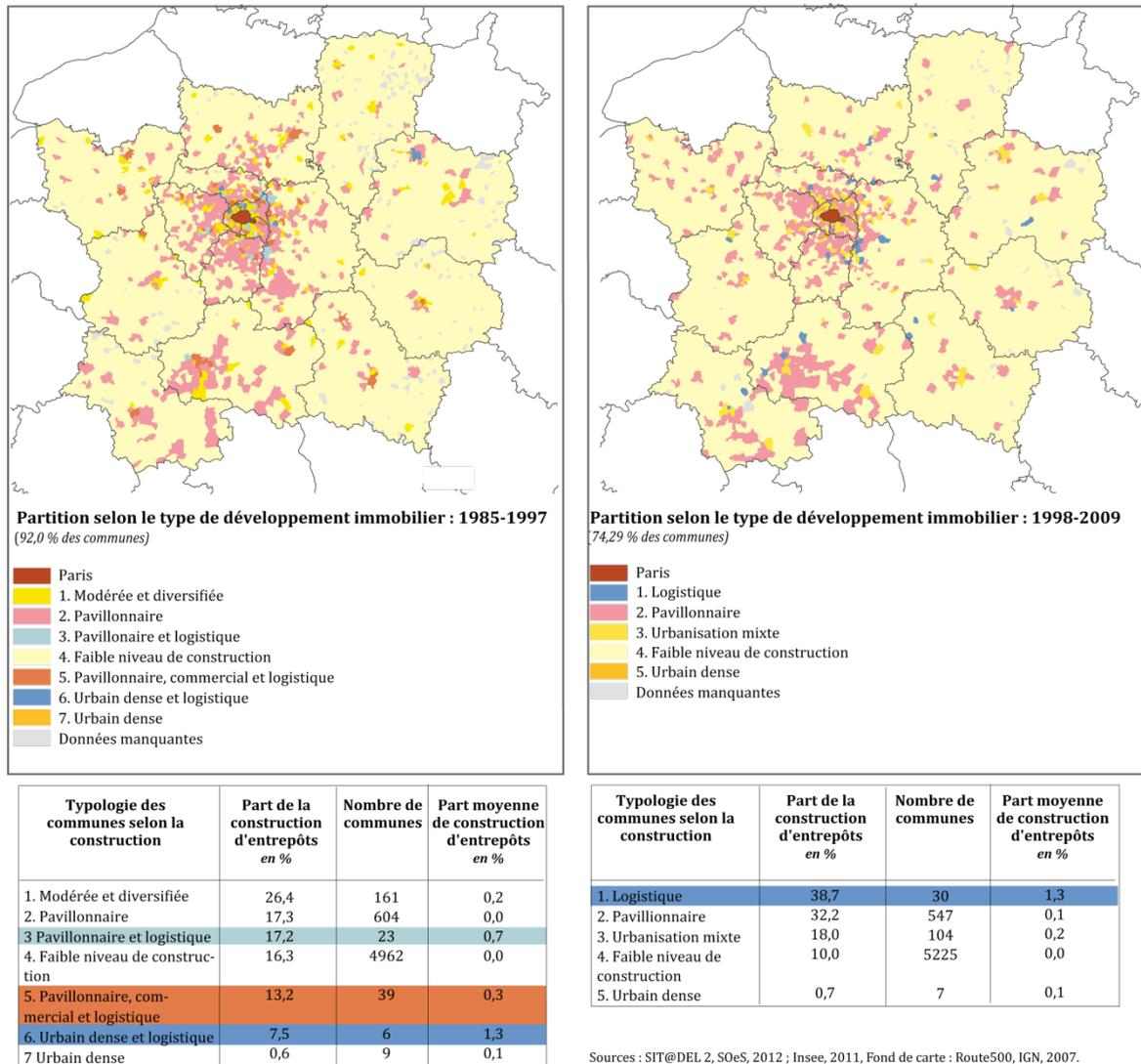
Parallèlement à ce desserrement, le développement logistique concerne un nombre de plus en plus restreint de communes. En effet, entre 1985 et 1997, sur les 6002 communes de la métropole, 1175 communes avaient connu plus de 1000 m² de construction, soit la taille d'un petit entrepôt. Entre 1998 et 2009, ce nombre n'est plus que 666. Au cours de la première période, 99 communes concentraient 50% de la construction, elles ne sont plus que 41 dans la seconde période.

Dans un premier temps, le développement logistique était relativement dilué dans le développement urbain et périurbain général. Il restait peu ou prou circonscrit à l'agglomération urbaine. Ce développement est maintenant à l'avant-garde de la croissance urbaine, son front s'autonomise de celui du développement urbain général.

1.2. L'émergence de communes spécialistes de la logistique

Est-ce que le mouvement de concentration du développement logistique dans certaines communes correspond à une spécialisation de ces communes dans le seul développement logistique ? Pour répondre à cette question, nous avons classé, dans le cadre d'un article étudiant les caractéristiques des communes supportant le développement logistiques parisien (Raimbault, Bahoken, 2014), toutes les communes de la métropole parisienne au regard des constructions qui s'y sont déroulées entre 1985-1997 et 1998-2009 : entrepôts, locaux commerciaux, bureaux, logements collectifs et individuels (fig. 2).

Figure 2 : Profils de construction des communes entre 1985 et 1997 et entre 1998 et 2009



Publiée sous une forme proche dans : Raimbault, Bahoken, 2014.

Il apparaît qu'entre 1985 et 1997, le développement logistique de la métropole est largement porté par un grand nombre de communes (5123) construisant chacune peu (classes 1 et 4) mais représentant au total plus de 40 % de la construction d'entrepôts. En ce sens, le développement logistique se dilue largement dans la périphérie pavillonnaire. Parallèlement certaines communes en ont cependant concentré des surfaces plus importantes. Parmi ces dernières, deux grands profils se dégagent. Des communes jumellent développement logistique et développement urbain (bureaux et logements collectifs : classe 6) ou

développement logistique et développement périurbain (commerces et logements individuel : classe 2 et 5). D'autres se spécialisent plus particulièrement dans l'immobilier logistique, à côté du logement individuel (classe 3). Ces 23 dernières communes ne représentent toutefois que 17% du total de la construction d'entrepôts. Que ce soit en dose homéopathique ou via des projets de plus grande ampleur, le développement logistique entre 1985 et 1997 était ainsi majoritairement porté par le développement urbain et péri-urbain général de la métropole.

Dans la période plus récente (1998-2009), une mutation géographique importante se dessine. Une classe de communes (1) concentre fortement les constructions d'entrepôts. Elle semble donc se spécialiser dans ce type d'immobilier. Ces 30 communes concentrent près de 40% de la construction totale de la période. Elles se situent majoritairement en grande couronne francilienne et aux portes de l'Île-de-France. Ce sont ces communes qui dessinent le front périurbain singulier que nous avons précédemment décrit. De plus, dans cette période, il n'existe plus de commune alliant à la fois un développement logistique fort et un développement fort des autres types immobiliers. Le mouvement de dilution de la construction d'entrepôts dans la croissance (péri)urbaine (classes 2, 3 et 4) que nous avons précédemment décrit se poursuit parallèlement mais son impact se réduit. Depuis 10 ans le développement logistique s'inscrit ainsi de plus en plus nettement dans quelques communes spécialisées dans l'accueil des activités logistiques tandis qu'auparavant, le développement logistique s'inscrivait avant tout dans le développement urbain général de la périphérie. Un découplage assez rapide entre le développement logistique et les autres développements immobiliers est à l'œuvre. Tout particulièrement, les grands développements logistiques ont dorénavant lieu dans des communes ne connaissant aucun autre type de construction immobilière.

Ce panorama statistique et cartographique révèle une mutation de la géographie logistique métropolitaine que l'on peut décrire comme une déconnexion spatiale. Elle résulte de la succession de deux inscriptions territoriales différentes du développement logistique.

2. Déconnexion entre production des espaces logistiques et production de la ville

Ces deux inscriptions territoriales renvoient à deux processus distincts d'implantation logistique. Le premier type est le fruit de l'implantation d'établissements logistiques au sein de zones industrielles préexistantes. Le second nécessite l'aménagement de zones d'activités dédiées aux activités logistiques. Le premier processus s'inscrit davantage dans le développement urbain général que le second. Enfin le premier processus correspond plutôt à des espaces de banlieue, tandis que le second a plus souvent lieu dans le périurbain proprement dit. Ces deux processus relèvent de régimes distincts de production des espaces logistiques et dessinent deux trajectoires différentes du développement logistique. Correspondent-ils à un processus de déconnexion économique et institutionnelle avec les régimes de production spatiale qui prévalent dans les autres espaces de la métropole, notamment dans les espaces plus centraux ?

2.1. Deux régimes de production des espaces logistiques

Le développement logistique repose donc sur deux processus d'implantation. Les enjeux de production spatiale ne sont pas les mêmes dans un cas comme dans l'autre. L'action publique est plus déterminante dans le cas du second que du premier processus. Lorsqu'il est nécessaire d'aménager une zone d'activités *ex-nihilo*, le pouvoir politique est incontournable, un nouveau plan d'urbanisme doit être dessiné, l'opération d'aménagement doit être conduite et justifiée. Il est donc théoriquement très structurant. Inversement, lorsque le développement logistique s'inscrit dans le cadre de la mutation d'une zone industrielle existante vers l'accueil d'entreprises logistiques, le pouvoir politique est beaucoup moins déterminant. Il peut se réduire à la seule signature de permis de construire. Le portage politique, les enjeux financiers et techniques diffèrent fortement entre ces deux processus.

De plus, les besoins en bâti, et les enjeux techniques et financiers liés, diffèrent dans les deux cas. Lorsque l'implantation logistique s'inscrit dans une zone d'activités existante, prenant la suite d'un usage industriel par exemple, la question immobilière se limite à la construction d'un nouveau bâtiment. Le rôle du promoteur n'est pas déterminant, il répond à la demande logistique, dont les critères de localisation rejoignent généralement ceux de l'industrie.

Inversement, lorsqu'une zone doit être créée ex-nihilo, le promoteur-investisseur prend de l'importance. En effet, ces derniers sont de plus en plus nombreux à développer des parcs logistiques : des complexes fermés et gardiennés de plusieurs entrepôts directement embranchés sur une autoroute, généralement aménagés, bâtis, possédés et gérés par une même firme. Cette dernière devient un acteur central (Raimbault, 2013b). Les utilisateurs d'entrepôts dépendent d'elle pour avoir accès à l'espace nécessaire à leur activité ; elle anticipe souvent leurs demandes en développant en amont de nouvelles surfaces. Elle devient ainsi un acteur de la politique locale de développement économique et d'aménagement.

En croisant la dichotomie des deux régimes de production des espaces logistiques avec le travail statistique et cartographique présenté ci-dessus, deux grandes trajectoires territoriales du développement logistique apparaissent. La première est encadrée dans le développement urbain et périurbain général tandis la seconde est plus indépendante et spécifique. Elle repose tout particulièrement sur l'industrie de l'immobilier logistique. Quelques variables géographiques structurent particulièrement ces trajectoires. Il s'agit de la situation spatiale et de la population des communes, de la préexistence d'une zone industrielle aux implantations logistiques ou de la nécessité d'aménager une nouvelle zone d'activités pour elles, ainsi que du contexte social du territoire.

2.2. Un développement logistique encadré : dilution et « territoires servants »

L'implantation d'établissements logistiques dans des zones d'activités existantes se traduit territorialement de deux façons différentes : en se diluant ou en se concentrant dans des « territoires servants ».

La dilution explique plus de la moitié de la construction d'entrepôts depuis 1985. On peut postuler que dans leur majorité, ces constructions ne sont pas conflictuelles, peu ou prou invisibles et indolores pour nombre d'habitants de ces communes. La dilution peut être urbaine : le développement logistique accompagne la construction de bureaux, commerce et logements collectifs, de la première couronne parisienne notamment. Elle peut être davantage périurbaine : quelques entrepôts prennent place entre les lotissements pavillonnaires et les zones commerciales. Dans ce cadre, développement logistique et urbain ou périurbain vont de

pair.

Parallèlement, des entrepôts se concentrent plus particulièrement dans des communes ayant hérité de zones industrielles, mutant et accueillant petit à petit des activités logistiques (environ 15% de la construction d'entrepôts). Ces territoires sont devenus *naturellement* logistiques par cet héritage qui dessine un « sentier de dépendance ». Il s'agit historiquement des premiers territoires à forte spécialisation logistique. Leur développement peut s'analyser comme celui de « territoires servants » selon l'expression consacrée parmi les acteurs franciliens, notamment les élus de banlieue, pour qualifier les communes de banlieues pressées d'accueillir les activités nécessaires à « Paris » mais indésirables *intra-muros* dans un contexte d'indifférence entre la capitale et sa périphérie (Desjardins, 2010). Parmi ces activités figurent les activités industrielles. Ces dernières sont peu à peu rassemblées dans des zones industrielles aménagées principalement dans la banlieue Nord et Est. En s'inscrivant dans ces mêmes zones industrielles, le développement logistique ne crée donc pas véritablement de nouveaux territoires servants mais prolonge cet héritage. Ces communes sont socialement moins aisées que la moyenne métropolitaine mais aussi que la moyenne des communes concentrant les implantations logistiques. Le développement logistique est accepté en ce qu'il apporte taxes et emplois au service de projets locaux de redistribution locale. Il s'ensuit une relative dépendance budgétaire de ces communes aux entreprises logistiques dans un contexte social souvent difficile. En 2008, les municipalités des communes de cette trajectoire sont presque exclusivement de gauche, pour moitié communistes. Ces communes sont principalement localisées en première couronne parisienne. Ce sont donc les communes de la fragmentation socio-fonctionnelle industrielle, celles de la « banlieue rouge », qui se déploie sur le temps long. Le développement logistique s'inscrit dans la géographie industrielle héritée.

Afin d'appréhender les ressorts de ce régime de production des espaces logistiques, la trajectoire de la commune de Compans est un cas particulièrement heuristique. Située au sud de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, la commune n'est peuplée que d'environ 700 habitants. Son profil sociologique est populaire. Se déploie sur son territoire une grande zone industrielle

aménagée (et donc imposée) par l'Etat durant les années 1970⁵. Celle-ci a muté vers l'accueil d'établissements logistiques et concentre environ 600 000 m² d'entrepôts (DRIEA, 2009), soit l'un des plus importants espaces de concentration logistique d'Île-de-France. En raison de la proximité de l'aéroport, la commune est soumise à de nombreuses contraintes d'urbanisme, notamment pour le logement. Dans ce contexte, la logistique offre une opportunité réelle de développement. Les taxes perçues à ce titre permettent de financer près de la moitié du budget municipal. Compans est ainsi « un village riche de pauvres » (Entretien maire : 08/04/2011). Cette trajectoire correspond bien à celle d'un « territoire servant ». L'Etat lui a imposé dans l'histoire, en plus de l'aéroport et ses nuisances, des activités indésirables en zone dense, notamment l'industrie chimique. Cet héritage a entraîné des contraintes fortes, propices localement au développement logistique. Ce développement est accepté en ce qu'il apporte taxes et emplois au service de projets locaux d'embellissement et de redistribution sociale. La commune de Compans est historiquement ancrée à gauche : les trois derniers maires sont communistes ou issus de Lutte Ouvrière.

Ce mode de développement logistique ne se traduit pas par l'établissement de véritables relations entre la municipalité et les entreprises. Les implantations, c'est-à-dire la signature des permis de construire, ne donnent pas lieu à des débats politiques. Le développement logistique de la commune ne fait pas partie des thèmes de la campagne des municipales. D'un point de vue budgétaire, Compans, et plus généralement les communes que nous avons identifiées comme des « territoires servants logistiques », sont structurellement dépendantes des entreprises logistiques. Cette dépendance est d'autant plus cruciale que la commune conduit un grand nombre de politiques municipales. Cependant, elle ne mène pas à des négociations avec les établissements logistiques. D'un côté, cette dépendance ne se redouble pas d'une dépendance de ces derniers vis-à-vis de Compans. La principale ressource que cette dernière peut leur offrir est le foncier. Or celui-ci est acquis dès que le permis est signé. De l'autre côté, la municipalité de Compans ne dépend pas d'entreprises précises, mais de la présence d'entreprises en général dans sa zone d'activités, dans un contexte où l'attractivité de la commune est grande. Par conséquent, l'enjeu d'action publique de Compans consiste à

⁵ Les pouvoirs d'urbanisme et d'aménagement n'ont été confiés aux communes qu'après les lois de décentralisation de 1982 - 1983.

gérer l'héritage d'une zone industrielle de sorte qu'elle profite au projet de redistribution municipale.

Dans cette trajectoire, le développement logistique est le fait d'un marché logistique rendu possible par une action publique héritée, souvent d'Etat : les zones industrielles. L'action publique locale n'est pas structurante. Elle consiste en la gestion de l'héritage industriel plus qu'en une véritable stratégie locale de développement économique par la logistique. Le développement logistique et la production spatiale associée sont donc encadrés dans la production de la ville sur le temps long, dans sa déclinaison industrielle. Ils ne se traduisent pas par la constitution de régime particulier à cette production spatiale. De ce fait, la production des espaces logistiques est largement invisible, cette fonction économique est assimilée à n'importe quelle implantation d'entreprise et traitée comme telle.

2.3. Une trajectoire territoriale de développement logistique déconnecté

La seconde trajectoire (environ 35% de la construction d'entrepôts) correspond aux implantations logistiques ayant nécessité l'aménagement de zones d'activités dédiées. En droit, le développement d'une zone d'activités est une politique communale ou intercommunale décentralisée. Leur développement logistique découle donc théoriquement de politiques locales. Cependant, ces communes sont petites, moins de 5000 habitants en moyenne, avec un spectre allant de 300 à 18 000. De plus, elles sont souvent localisées en grande périphérie, hors des intercommunalités puissantes. Est-ce que ces petites, voire très petites communes, possèdent toutes les ressources administratives, opérationnelles et financières (Muller, Surel, 1998) pour conduire ces projets d'aménagement d'envergure que sont les zones logistiques ? Or en cas de défaut de capacités publiques, des promoteurs-investisseurs spécialisés dans l'immobilier logistique offrent aux collectivités, et aux entreprises, un service allant de la planification et de l'aménagement jusqu'à la gestion des zones logistiques et d'activités en passant par la promotion immobilière.

Le récit du développement de la zone logistique du Val Bréon permet de répondre à cette question. La Communauté de communes du Val Bréon (CCVB) est située à environ 50 km à l'est de Paris, dans sa couronne périurbaine. Une grande zone de 200 ha dédiée à la logistique,

rassemblant 400 000 m² d'entrepôts, y a été aménagée sur le territoire communal de Châtres, peuplée d'à peine plus de 400 habitants. Le projet immobilier est donc de très grande ampleur. Il représente un investissement de 300 000 €. Il fait contraste avec la taille des communes concernées et leur caractère périphérique. Dans la mesure où ces dernières n'appartiennent pas à une intercommunalité puissante qui structure la banlieue parisienne, leurs capacités administratives sont limitées. Elles détiennent cependant les ressources légales indispensables à la réalisation du projet. La mise à l'agenda de la zone logistique est publique. La CCVB a été créée en 1995 pour porter son érection. La principale motivation des élus locaux est de créer ainsi des ressources fiscales permettant de mettre en œuvre de nouvelles politiques publiques intercommunales. Cependant la communauté de communes n'a pas les capacités administratives, juridiques et financières de développer un tel projet. Les élus se mettent en recherche d'un aménageur-promoteur pour financer et conduire ce qui représente alors la plus grande Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) privée d'Île-de-France. C'est finalement le promoteur PRD qui décroche la concession d'aménagement. Celui-ci finance la totalité de l'opération, gère l'aménagement puis la construction et la vente des 400 000 m² de bâtiments logistiques construits. Cependant, l'histoire de ce projet va au-delà de celle d'une simple concession. Le rôle de l'aménageur privé s'étend au pilotage du projet, y compris dans ses dimensions politiques. Le principal problème qui se pose est de négocier une sortie de crise avec une association de défense de l'environnement qui a posé plusieurs recours. Les relations étant rompues entre l'association et les élus locaux, c'est l'acteur privé qui hérite de cette question pourtant hautement politique. A l'issue d'une négociation conduisant à associer l'association écologiste au projet d'aménagement, c'est-à-dire à les faire rentrer dans la coalition, un arrangement quasiment privée est trouvé sous les conseils de PRD : des terrains sont cédés par l'aménageur à l'association pour 1€ symbolique et des servitudes (de droit privé) de non-constructibilité sont édictées. Par ailleurs, la société participe directement la révision du PLU de Châtres, dont la rédaction est compliquée par l'ampleur du projet.

L'acteur privé a ainsi mené nombre d'actions habituellement conduites par les collectivités locales dans le cadre de leurs compétences d'urbanisme et de développement économique. La collectivité a finalement abandonné une certaine maîtrise de son territoire en échange d'économies considérables. Elle a pris en charge moins de 10% de l'investissement alors que les

recettes fiscales générées par la zone logistique financent presque totalement le budget de la CCVB. L'incapacité publique locale a donc offert l'occasion à PRD de privatiser de manière poussée la politique de développement économique locale. Comme nous le verrons, c'est un enjeu cher aux investisseurs immobiliers. La relation entre PRD et la CCVB peut être décrite comme une « coalition de croissance » (Logan, Molotch, 1987) puisque l'entreprise privée a réalisé la plus-value foncière grâce à l'action de la collectivité publique, qui en retire un bénéfice fiscal. Mais l'origine du projet est bien publique : la privatisation résulte d'une demande d'action privée exprimée par la collectivité. La coalition a été forgée de sorte à avoir les capacités locales pour développer la zone logistique. Il apparaît ainsi que les territoires périphériques tels que Val Bréon constituent des environnements réglementaires favorables à de grands promoteurs à même de piloter l'ensemble d'un projet, y compris dans ses dimensions politiques. Dans ces « franges [de la métropole] où la densité institutionnelle (...) est plus molle » (Lorrain, 2011 : 25) que dans les cœurs métropolitains, des acteurs stratégiques peuvent mener des opérations, tirant profit de l'asymétrie de pouvoir en leur faveur.

Tant dans les Villes Nouvelles que dans les communes portuaires (maritimes et fluviales) et aéroportuaires, l'Etat, à travers ses agences et entreprises publiques (Etablissements publics d'aménagement, autorités portuaires et aéroportuaires notamment), peut être un acteur central des grands projets immobiliers logistiques. Dans ce cas, le développement logistique n'a pas été choisi localement, il fait partie directement ou indirectement de la stratégie de développement de l'établissement public. Par exemple, le développement logistique de Gennevilliers est le fait de *Ports de Paris*, gestionnaire d'un patrimoine d'un million de m² d'entrepôts.

La Ville Nouvelle de Sénart, qui regroupe à elle seule 5% de la construction totale d'entrepôts⁶, est un exemple emblématique de cette trajectoire. Située à 35 km au Sud-Est de Paris, il s'agit de l'une des cinq Villes Nouvelles d'Île-de-France et de la dernière dont les politiques d'aménagement restent aux mains de l'Etat via l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Sénart. La principale mission de l'EPA est d'attirer des emplois dans le territoire de sorte à respecter un ratio résidents-emplois équilibré. Pour ce faire, l'établissement public a

⁶ Les activités logistiques représentant à Sénart 7.000 emplois locaux, soit près de 20% de l'emploi local.

explicitement fondé sa stratégie sur le développement logistique dès les années 1990, période principale de développement de ce territoire. Il a aménagé de nombreuses zones d'activités destinées à ces activités. Les implantations effectives n'étaient cependant pas acquises, le territoire n'étant pas reconnu comme particulièrement propice aux activités logistiques. Pour les attirer, l'établissement a tissé des liens non pas avec des logisticiens mais avec un certain nombre de promoteurs et d'investisseurs immobiliers, qu'il organisa peu à peu en réseau. Le directeur d'alors du service économique de l'EPA Sénart est le fondateur et le premier animateur de l'Afilog, l'association des entreprises de l'immobilier logistique. Preuve supplémentaire de la force de ce réseau, plusieurs cadres de ce service de l'EPA sont dorénavant employés par des promoteurs privés. La conduite du développement repose ainsi largement sur des relations informelles et interpersonnelles assez stables dans le temps. C'est un réseau de professionnels de l'immobilier logistique, de constructeurs, d'investisseurs et d'utilisateurs, centralisé autour d'un seul acteur institutionnellement peu visible car non politique et distinct de l'administration (inter)communale.

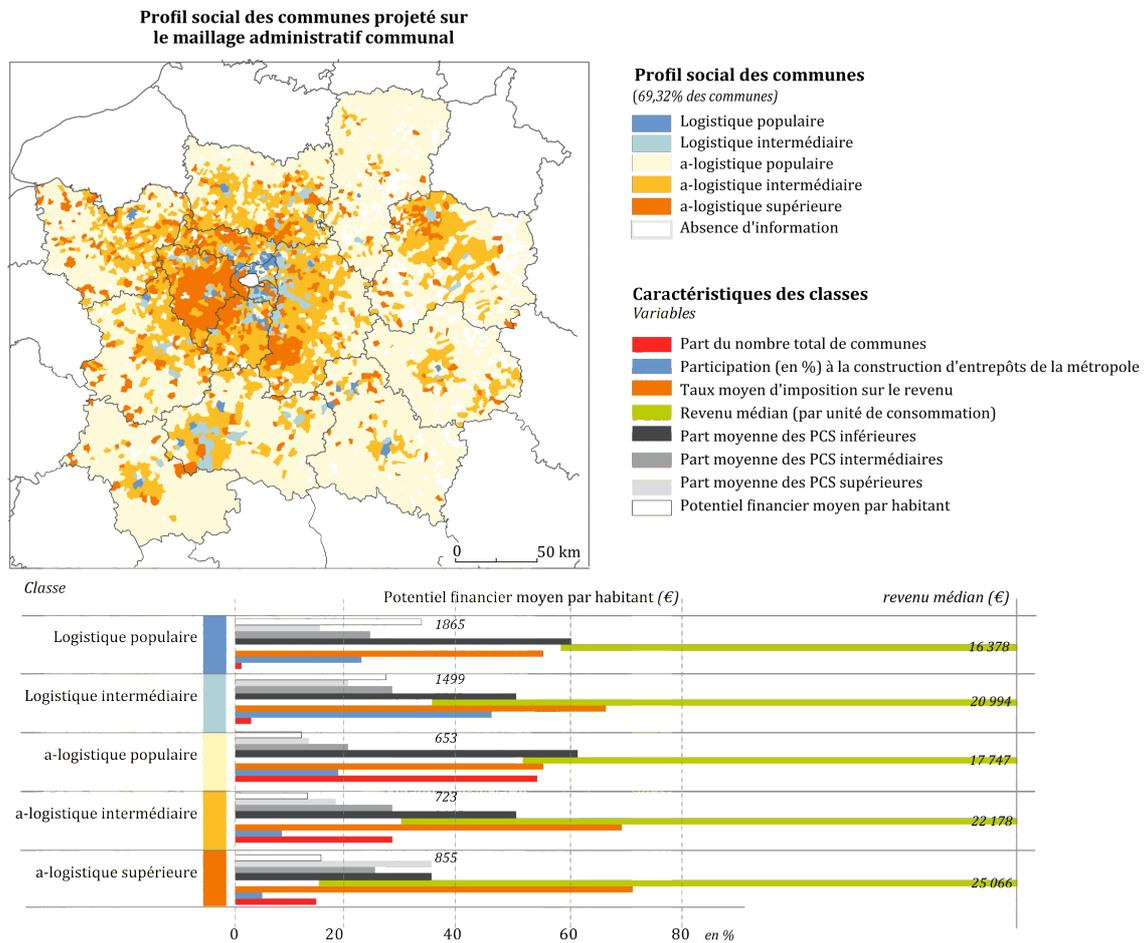
Ce régime de production des espaces logistiques est le fait d'une agence étatique locale, l'EPA, et de promoteurs et d'investisseurs nationaux voire internationaux. Il est en quelque sorte « hors sol », tant du point de vue des acteurs économiques, qui n'ont pas d'ancrage local, que du point de vue de l'autorité gouvernementale dont la tutelle est étatique et non local, qui ne dépend pas ou peu de la démocratie locale. Ce régime de production de l'espace est peu ou prou déconnecté des institutions gouvernementales locales et repose sur un secteur immobilier propre au bâti logistique.

2.4. D'une périphérie à l'autre

Les deux trajectoires de développement logistique correspondent à des territoires périphériques bien différenciés au sein de la métropole parisienne. Lorsque la production des espaces logistiques était largement encadrée dans la production urbaine, les territoires logistiques relevaient majoritairement de la première couronne populaire et industrielle (sur-représentation des PCS ouvrier et employé, faible niveau des revenus). Le mouvement de déconnexion déplace le développement logistique vers des territoires non seulement plus éloignés mais aussi au profil social plus intermédiaire (en termes de revenu médian, du taux

d'imposition sur le revenu et en raison de la sur-représentation des professions intermédiaires)

Figure 3 : Logistique et profil social des communes



Lecture du diagramme :
Les 146 communes de type "logistique intermédiaire" représentent 2,76% des communes de la métropole parisienne. Composées pour moitié (50%) de CSP populaires, elles ont accueilli 46% des constructions d'entrepôts. Le potentiel fiscal est pourtant élevé à 1498 € pour un revenu médian de 20 994 € annuels.

Sources : SIT@DEL 2, SOeS, 2012 ; Insee, 2011, Fond de carte : Route500, IGN, 2007.

Publiée dans : Raimbault, Bahoken, 2014.

Autrement dit, les activités logistiques quittent progressivement les banlieues populaires d'Île-de-France alors même que cette population peut correspondre au profil des emplois proposés par les établissements logistiques. Pour certains cas d'implantations très périphériques, il s'est même posé des problèmes de recrutement, le bassin d'emplois étant trop réduit. Les nouveaux territoires logistiques de la métropole ne dessinent pas pour l'instant une nouvelle couronne populaire, les employés des entrepôts n'habitent généralement pas les communes

d'implantation de ces derniers. Il serait cependant intéressant de suivre l'évolution de cette géographie sociale, et notamment les lieux de résidence des ouvriers de la logistique, pour saisir dans quelle mesure le développement logistique bouleverse ou non la structure socio-spatiale de la métropole.

La dernière trajectoire territoriale de développement logistique, celle de la déconnexion, correspond à des développements immobiliers logistiques de grande ampleur. Les études de cas montrent que ces développements sont opérés par des jeux d'acteurs particuliers articulant gouvernements locaux faibles, agences étatiques et/ou développeurs-investisseurs immobiliers privés forts. Les entreprises assumant les activités logistiques proprement dites en sont généralement absentes. De tels régimes de production de l'espace se spécialisent dans les développements logistiques. Ils sont largement déconnectés des institutions et de l'économie présidant au développement général de la métropole. Or nous avons montré que l'aménagement de zones logistiques *ex-nihilo* est au cœur de la dynamique de déconnexion spatiale propre au développement logistique. Déconnexion des régimes de production spatiale et déconnexion spatiale vont donc de pair. L'industrie immobilière apparaît comme le cœur de ce système. En effet, ces acteurs, grâce à leur expertise, leurs capacités financières et leurs relations, sont devenus incontournables à mesure que le développement s'éloigne du cœur métropolitain et des institutions publiques urbaines. En retour, ils se nourrissent de cet éloignement géographique qui leur donne de nouveaux pouvoirs. La déconnexion géographique doit donc être reliée à un relatif dés-encastrement des systèmes de production des espaces logistiques des principales instances de régulation urbaine. Or, l'avènement d'une industrie immobilière logistique puissante rend compte d'une dernière déconnexion : celle de la production des espaces logistiques vis-à-vis de la production des services logistiques en tant que telle.

3. Déconnexion entre production des espaces logistiques et production des services logistiques

Les besoins immobiliers découlant du développement logistique a conduit, à partir de la fin des années 1990, à l'émergence d'une industrie immobilière logistique spécialisée (Raimbault,

2013a).

3.1. Le pouvoir de l'industrie immobilière: de la construction d'entrepôts à un service d'infrastructures logistiques

L'industrie immobilière logistique est dominée par quelques firmes globales à la fois aménageurs, développeurs, investisseurs, gestionnaires de fonds et de parcs immobiliers. Leur produit phare est le parc logistique. En intégrant ainsi la totalité de la chaîne immobilière jusqu'à participer aux politiques d'aménagement et en gérant dans le temps long les complexes immobiliers ainsi créés, les firmes de l'immobilier logistique s'apparentent peu ou prou à des « gestionnaires d'infrastructures » tels que décrits par Lorrain (2002) : capitaux importants à mobiliser (un parc logistique représente un investissement d'environ 200-300 millions €), horizon temporel plus long (la durée de vie projetée d'un parc logistique est de 30 ans) et relations plus suivies avec la puissance publique que dans le cas de la seule promotion immobilière (Raimbault, 2013b). Ce modèle économique tend à faire de l'immobilier logistique une forme d'infrastructure privée. Ce succès découle d'une part des services qu'il offre aux utilisateurs d'entrepôt et d'autre part des modalités d'inscription des bâtiments et de son gestionnaire dans les territoires d'implantation logistique.

L'immobilier logistique est pris dans une tension entre les contraintes des flux, les organisations logistiques, et les contraintes de fixités, les questions immobilières et territoriales (Raimbault et al, 2013). D'un côté les utilisateurs d'entrepôts, soumis à une concurrence particulièrement rude dans le cadre de la logistique par contrat, ont besoin de trouver facilement des solutions immobilières flexibles, c'est-à-dire des entrepôts standards, prêts à la location, pour une courte durée. De l'autre, les investisseurs doivent être en mesure de proposer rapidement un entrepôt standard à ces logisticiens précaires, ce qui suppose qu'ils disposent d'un patrimoine prêt à l'emploi, abondant et géographiquement bien réparti dans les différents marchés logistiques, à l'échelle européenne voire globale, pour permettre ce *turn over*. De plus, pour satisfaire une demande flexible, l'investisseur doit sécuriser des espaces au bon endroit, c'est-à-dire aux portes des métropoles.

Cet enjeu pousse les firmes de l'immobilier logistique à s'investir dans les politiques

d'aménagement, comme nous le développerons ci-dessous. Dans le même mouvement, il conduit ces mêmes firmes à aménager et posséder des parcs logistiques en lieu et place d'entrepôts isolés au sein de zones d'activités aménagées et gérées par des collectivités locales. En effet, ces derniers sont souvent menacés lorsqu'ils sont inoccupés et de plus ce type de gestion ne permet pas d'offrir le service immobilier flexible demandé. En contrepoint, le parc logistique apporte une double solution. Il sécurise ces terrains dans la mesure où il consiste en la privatisation de la totalité d'une zone d'activités. L'investisseur peut aussi plus facilement faire évoluer son service aux besoins de ses clients. De plus, le parc logistique fixe durablement une fonction au territoire concerné. La logistique devient en quelque sorte la vocation de ce territoire et entre plus nettement dans la stratégie économique de ce dernier. Cela limite le risque de mutation de la fonction de la zone. Le parc devient ainsi une quasi infrastructure, à la fois en devenant un équipement nodal standardisé dans un vaste réseau logistique et en s'ancrant dans un territoire au point de représenter une quasi fonction d'intérêt général. Cette logique est renforcée lorsque le gestionnaire de parc procède lui-même à l'aménagement. La coopération avec la commune est nécessairement plus longue et suivie, le projet doit plus encore être reconnu d'intérêt général local. Le gestionnaire de parc jouit d'une forme de délégation de service public implicite.

3.2. Déconnexion entre bâti et services logistiques

L'avènement d'une industrie de l'immobilier logistique dominée par des « gestionnaires d'infrastructure » conduit à une déconnexion entre production des espaces logistiques et production des services logistiques. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la plupart des utilisateurs d'entrepôts recherchent la plus grande flexibilité spatiale (Raimbault et al, 2013). Cette dernière suppose non seulement l'existence d'investisseurs en immobilier logistique, permettant aux utilisateurs d'entrepôts de n'être que locataires de leur plate-forme, et donc de pouvoir changer aisément de localisation, mais aussi que les firmes de l'immobilier logistique prennent des positions foncières en anticipant la demande, détiennent des terrains constructibles de sorte à pouvoir développer un bâtiment aussitôt qu'un utilisateur en exprime le besoin. En effet, ces derniers, lorsqu'ils cherchent un nouveau site, ne peuvent attendre l'aboutissement d'un cycle complet depuis l'aménagement jusqu'à la livraison du bâtiment, ce qui prend entre 7 et 10 ans. Les firmes de l'immobilier logistique choisissent leurs sites

d'implantation et conduisent les opérations immobilières selon des critères standardisés en termes de localisation (proximité à un échangeur autoroutier, aux grands marchés logistiques) et de typologie de bâtiments. Le système de production des espaces logistiques peut être ainsi relativement déconnecté du système de production des services logistiques dans la mesure où, à l'échelle métropolitaine, la demande en espaces logistiques est plus ou moins acquise dès lors que ces critères simples sont respectés.

Par conséquent, les opérations immobilières ne sont pas tant pensées pour les utilisateurs, dont les exigences de bâti et de localisation sont relativement standardisées, que pour des investisseurs institutionnels (banques, assurances, fonds d'investissement), incontournables pour pouvoir mettre le bâtiment sur le marché. La production des zones logistiques se déconnecte ainsi en partie de la demande des logisticiens pour devenir le fait d'une industrie immobilière spécialisée, de plus en plus intégrée, globalisée, financiarisée et autonome du monde des chargeurs et des logisticiens. Les bâtiments dont la vocation est de prendre place au sein de fonds d'investissement doivent répondre à des critères très particuliers, notamment géographiques. A l'échelle française, l'entrepôt doit être localisé dans « la dorsale », c'est-à-dire les marchés de Lille-Paris-Orléans-Lyon-Marseille, les autres localisations étant jugées trop risquées.

Pour l'industrie immobilière logistique, le nerf de la guerre est moins la demande logistique que l'accès au foncier à proximité des métropoles. Ce dernier est hautement stratégique dans leur modèle économique. L'existence d'un foncier qu'il lui est possible de contrôler est donc une condition de cette troisième déconnexion.

3.3. Privatisation des politiques d'aménagement logistique

L'accès au foncier relève théoriquement du pouvoir des communes. En effet, comme nous l'avons déjà expliqué, le développement immobilier logistique ne peut se déployer qu'à partir de zones d'activités économiques existantes ou à aménager. Le marché immobilier logistique est donc fortement dépendant du développement des zones d'activités économiques, déterminant le foncier disponible pour les activités logistiques, qui relève de différentes

réglementations et politiques mises en œuvre localement⁷. La production d'entrepôts est donc soumise au pouvoir des 36 600 communes françaises, dont beaucoup ne sont pas en capacité d'aménager les grandes surfaces nécessaires aux activités logistiques. Une grande partie du travail des développeurs consiste donc à négocier avec les communes et les intercommunalités des sites identifiés comme propices aux activités logistiques. Un moyen de limiter cette dépendance est de transformer ces politiques locales fragmentées en un marché pour les développeurs, via les concessions d'aménagement ou en étant directement lotisseur.

Ce principe est au fondement du modèle économique du parc logistique. Le développeur devient alors aménageur. Par ailleurs, le développeur-investisseur de parcs logistiques devient aussi un gestionnaire de zones logistiques. Or la gestion des zones d'activités, maintenance des équipements collectifs et relations aux entreprises, est une politique locale traditionnelle, au cœur des politiques de développement économiques des communes. Le parc logistique comme mode de production des espaces logistiques conduit ainsi à privatiser un certain nombre de politiques publiques locales telles que l'aménagement et la gestion des zones d'activités, et tout une partie du portage politique qui les accompagne. Une analyse du développement d'un des parcs logistiques de Prologis, n°1 mondial du développement et de l'investissement dans l'immobilier logistique est éclairante (Raimbault, 2013b).

Prologis a développé un parc logistique à Moissy-Cramayel, l'une des communes de la Ville Nouvelle de Sénart. Le développeur privé est parvenu à conduire la totalité de l'opération alors même que l'EPA Sénart est censé prendre en charge toute opération d'aménagement et de développement économique, comme nous l'avons vu. En effet, Prologis ne fait pas partie du réseau d'immobilier logistique monté par l'EPA. Cependant, au début des années 2000, l'investisseur acquiert à Moissy-Cramayel une centaine d'hectares auprès d'un agriculteur. Il s'ensuit une longue négociation avec la mairie pour changer le PLU de telle sorte que Prologis puisse développer son parc logistique. Trois arguments en particulier convainquent le maire, par le truchement d'une visite d'un parc Prologis en Angleterre : la capacité à intégrer le parc

⁷ L'action publique locale, communale et intercommunale, détient la clé de l'accès au foncier. Il s'agit tout d'abord des permis de construire, un pouvoir du maire. Ensuite, les espaces destinés aux activités économiques sont délimités par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), votés par les conseils municipaux, en accord avec les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT) produits à l'échelle intercommunale. Enfin, l'aménagement concret des zones d'activités est traditionnellement une politique municipale ou intercommunale.

dans le paysage, le fait que ce dernier soit clos, gardienné avec des services de sécurité, et que sa gestion, l'entretien de la voirie et des espaces verts, soit prise en charge par Prologis. A partir de cet accord, la construction du parc logistique peut débuter. Le projet est développé en relation étroite avec le maire. De ce fait, la municipalité s'est trouvée en opposition frontale avec l'EPA, qui, pour la première fois, se trouvait débordé dans son rôle de planification et d'aménageur. Le projet proposé par Prologis a en effet rencontré l'intérêt municipal dans ses aspects financier, mais aussi politique. Il est apparu comme une solution immobilière plus avantageuse que celle proposée par l'EPA, et financièrement lucrative. D'après le maire ce sont les taxes foncières versées par Prologis qui lui permettent d'avoir un budget municipal à l'équilibre. Mais peut-être plus encore, c'est le gain de pouvoir local paradoxalement ouvert par la privatisation de l'aménagement qui a décidé le maire. En effet, si l'EPA est en capacité de développer des zones logistiques de manière largement autonome vis-à-vis des communes de la Ville Nouvelle, telle n'est pas le cas des développeurs privés :

« J'avais en face de moi des investisseurs privés qui étaient totalement tributaires de l'accord des élus, donc qui ont été attentifs à l'attente des élus. C'est vrai que l'établissement public n'a pas complètement besoin de moi pour faire, donc il est peut-être moins attentif à la demande des élus. » (Maire : 17/06/2011)

Au-delà de la seule production du parc, c'est aussi en tant que mode de gestion sur le long terme que la solution proposée par Prologis est localement soutenue : le modèle du gestionnaire d'infrastructure présenté ci-dessus. L'usage du parc clarifie à la fois la vocation de la zone et sa gestion ; elle est dédiée à la logistique, c'est Prologis qui en est le propriétaire⁸ et le responsable. L'interlocuteur est ainsi clairement identifié. C'est un interlocuteur durable qui s'engage à gérer son parc sur le temps long (30 ans). Il devient un acteur de la commune, localement présent, à qui l'on peut demander des comptes. Ce sentiment de responsabilité est paradoxal puisque la solution de Prologis consiste en une délégation complète des pouvoirs d'aménagement et de gestion d'une zone, pouvoirs que la commune ou l'intercommunalité ont sur les autres zones.

⁸ Même s'il n'est propriétaire que d'une part du fond d'investissement où est logé le parc.

Dans le cadre d'un tel régime de production des espaces logistiques, les développeurs privés gagnent du pouvoir sur les collectivités. Mais ce gain a été acquis parce qu'il constitue une solution à divers problèmes locaux : le parc logistique privé apparaît bien souvent comme une solution de gouvernabilité locale du développement logistique. Ainsi, les gestionnaires de parcs logistiques deviennent-ils des interlocuteurs privilégiés des gouvernements locaux au sujet des questions logistiques. Ils apparaissent de plus en plus manifestement comme les ambassadeurs locaux du monde logistique, des promoteurs au sens de promouvoir. Il s'agit pour eux de défendre leurs intérêts bien sûr, mais de ce fait ils jouent le rôle de représentants des chargeurs et logisticiens, ces derniers souhaitant rarement entrer dans le jeu des négociations locales.

Conclusion

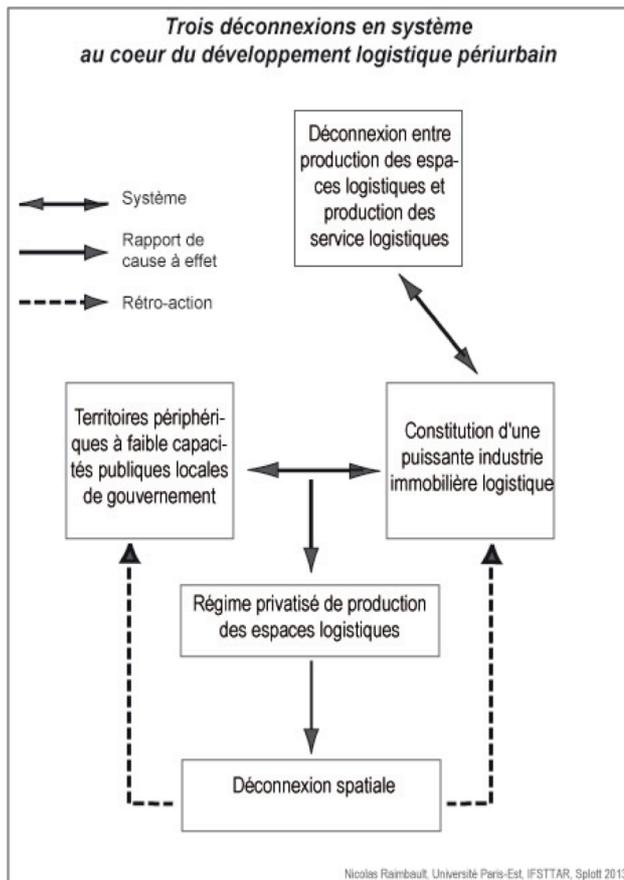
La périurbanisation logistique qui accompagne le développement métropolitain peut s'analyser comme un phénomène de déconnexion entre géographie logistique et géographies urbaines selon trois dimensions : déconnexion spatiale, déconnexion du régime de production des espaces logistiques vis-à-vis de celui de la ville, déconnexion entre systèmes de production des espaces logistiques et systèmes de production des services logistiques.

Ces trois dimensions constituent finalement trois faces d'un même système : celui du développement logistique périurbain. Nous avons mis en évidence le rôle crucial joué par l'émergence d'une industrie immobilière logistique structurée qui renvoie à une dynamique de déconnexion entre production des espaces logistiques et production des services logistiques.

De plus, il apparaît aussi que cette industrie doit son pouvoir à la configuration locale particulière de la production d'espaces logistiques en France : des communes très périphériques, à faible capacité administrative et financière. Ces dernières sont des espaces plus favorables au déploiement des logiques de l'industrie immobilière logistique que les espaces plus centraux. Ainsi, la déconnexion entre les systèmes de production des espaces logistiques et les systèmes de production des services logistiques cristallise des régimes de production des espaces, tels que celui des parcs, déconnectés de l'économie de la production urbaine. Ces régimes étant largement privatisés, ils s'accommodent mieux des collectivités

faibles que fortes, c'est-à-dire des communes périphériques que des communes plus centrales. Ces régimes sont donc un vecteur de la déconnexion spatiale.

Figure 4 : le système des trois déconnexions



Cette façon de produire des espaces logistiques est aussi porteur d'une conception minimale des politiques économiques locales et donc de l'action publique vis-à-vis des activités logistiques. Sa finalité est de produire des espaces logistiques à même d'attirer des établissements logistiques standardisés. L'objectif d'action publique est l'attractivité logistique du territoire, cette dernière étant définie en termes immobiliers. Cette action publique, assumant la singularité des fonctions logistiques, tend donc à les rendre visibles de ce point de vue. Elle porte cependant sur les seuls aspects immobiliers et non sur la production du service logistique et le travail qu'il suppose. Finalement, la déconnexion de la géographie logistique rend visible le bâti logistique, tant dans les paysages que dans les politiques locales des

périphéries métropolitaines mais laisse dans l'ombre la production et le travail logistique. En ce sens, dans le contexte de la triple déconnexion que nous avons mis en évidence, les implantations logistiques ne sont pas gouvernées, ni même appréhendées, par les gouvernements locaux concernés en tant que lieu de travail d'une partie de plus en plus grande des ouvriers franciliens. Or la dynamique de déconnexion entre géographie logistique et géographies urbaines pose des enjeux d'aménagement de ce point de vue. La déconnexion tend à augmenter et/ou à compliquer les trajets domicile-travail des ouvriers des entrepôts, contraints notamment d'acquérir une voiture particulière, et à éloigner toujours plus de la ville les travailleurs de la route, à les astreindre aux « non-lieux » (Augé, 1992) de la route et des grandes périphéries urbaines.

Bibliographie

- Augé M., 1992, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil.
- Bahoken F., Raimbault N., 2012, « La périurbanisation singulière de l'immobilier logistique du Bassin parisien », *M@ppemonde*, 2012-2, n°106.
- Cidell J., 2009, « Concentration and decentralization: The new geography of freight distribution in US metropolitan areas », *Journal of Transport Geography*, vol. 18, no 3, pp.363-371.
- Dablanc L., Andriankaja D., 2011, « Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret ». *Flux*, n° 85/86, p. 72-88
- Dablanc L., Ross C., 2012, "Atlanta: A Mega Logistics Center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM)" *Journal of Transport Geography*, 24, pp. 432-442.
- Desjardins, X., 2010, « La bataille du Grand Paris », *L'information géographique*, 2010/4, vol. 74, pp.29-46.
- DRIEA Île-de-France, 2009, *Approfondissement de l'estimation régionale du parc d'entrepôts en Île-de-France*. Paris : DREIF, note de synthèse, 16 p.
- DRIEA Île-de-France, 2012, *Orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France à l'horizon 2025*, Rapport, juillet 2012.
- DRIEA Île-de-France, 2013, *Immobilier d'entrepôts en Île-de-France en 2010. Estimation au 1er janvier 2010*, Rapport.
- Frémont A., 2012, « Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises? ». *L'Espace géographique*, 2012/3, pp. 236-251.
- Hall P.V., 2007 "Seaports, urban sustainability and paradigm shift", *Journal of Urban Technology*, 14(2), pp.87-101.
- Hall P.V., Clark, A, 2011, "Maritime Ports and the Politics of Reconnection", in Desfor G., Laidley J., Strevens Q., Schubert D. (dir.), *Transforming Urban Waterfront. Flow and Fixity*. Londres, Routledge, pp.17-34.
- Hesse M., 2004, "Land for logistics: locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes", *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 95, issue 2, pp.162-173.

- Hesse M., 2008, *The City as a Terminal. The Urban Context of logistics and Freight Transport*, Aldershot, Ashgate.
- Logan J., Moloch H., 1987, *Urban Fortunes. The Political Economy of Place*, Berkeley, University of California Press.
- Lorrain D., 2002, « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », *Entreprises et histoire*, 2002/2, vol. 30, pp.7-31.
- Lorrain D. (dir.), 2011, *Métropoles XXL en pays émergents*, Paris, Presses de Sciences-Po.
- Muller P, Surel Y, 1998, *L'analyse des politiques publiques*, Paris, Montchrestien.
- Raimbault N., 2013a, « Les firmes de l'immobilier logistique - 1 », portrait d'entreprise, *Flux*, 92, pp. 62-74.
- Raimbault N., 2013b, « Les firmes de l'immobilier logistique -2. Prologis : "Local partner to global trade". Une firme intégrée et globale dans l'immobilier logistique" », portrait d'entreprise, *Flux*, 93/94, pp. 91-103.
- Raimbault N., 2013c, « Passer par la fenêtre périurbaine quand la porte urbaine est fermée : des régimes (péri)urbains pour le développement logistique des métropoles européennes ? », 12^{ème} Congrès de l'Association Française de Science Politique, Section Thématique 19 : Penser les régimes urbains, Paris, 9-11 juillet 2013.
- Raimbault, N, Douet, M, Frémont, A, 2013, Les implantations logistiques entre réseau et territoire, *L'Espace Géographique*, 2013/1, tome 42, pp. 32-43.
- Raimbault N., Bahoken F., 2014, « Quelles places pour les activités logistiques dans la métropole parisienne ? » *Territoire en Mouvement*, n°23-24, à paraître.

L'ENTREPÔT : FACE CACHÉE DU SUPERMARCHÉ

David GABORIEAU,
IDHES – UMR 8533 – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Résumé:

Dans les entrepôts de la grande distribution, la gestion modernisée des flux logistiques s'accompagne de nouvelles formes de gestion de la main d'œuvre qui opère à différents niveaux et sous la forme de dispositifs articulant des contraintes objectives et la diffusion d'un certain type de subjectivité. Le premier niveau de dispositif observé s'articule autour d'une temporalité très restrictive du travail, laquelle est présentée comme une émanation du service au client. Le second niveau se constitue autour des outils informatiques de rationalisation du travail qui instaurent une simultanéité entre les flux informationnels et les flux physiques. Le dernier niveau a émergé suite à la hausse des accidents du travail et des maladies professionnelles et laisse entrevoir une forme de gestion des corps comme réponse aux pathologies.

Mots Clefs: Chaîne Logistique - Entrepôt - Grande Distribution - Dispositifs de Gestion - Santé au travail

Abstract :

In large food distribution warehouses, the modernised management of supply chains leads to a new kind of workforce management policy, which operates at various levels in the form of a system and combines objective constraints with a particular type of subjectivity. The first level of this system is based on a very restrictive temporality of proceedings, which is presented as resulting from client service. The second level is built around computer tools that rationalize the work process and establish simultaneity between information flows and physical flows. Last level emerges in response to a growth of occupational injuries and suggests novelty in the management of the human body.

Key words: Supply Chain - Warehouse - Retail - Management Devices - Occupational Health

Dans les rayons d'un supermarché, la profusion des produits et leur renouvellement quotidien représentent la face visible d'une organisation logistique de grande ampleur. Derrière cette vitrine se cache le travail effectué par les acteurs de la chaîne logistique dans les entrepôts de la grande distribution. Situés dans les zones périphériques des grandes villes, à proximité des grands axes routiers, les « plates-formes logistiques » ont pour rôle de réceptionner les produits achetés aux fournisseurs, de les stocker en entrepôt puis de les livrer sous forme de commandes aux supermarchés. A la frontière des secteurs tertiaires et secondaires, elles constituent donc un intermédiaire entre un fournisseur, en amont, et un magasin client en aval.

On parle désormais de Supply Chain pour désigner la chaîne logistique qui s'étend du fournisseur au supermarché. L'anglicisme témoigne d'une volonté de valoriser une fonction jusque-là minorée par les industriels, mais qui, à partir des années 1980, connaît un essor

considérable (Darré, 1993 ; Raffenne, 2007). En premier lieu, ce sont les concepteurs des systèmes informatiques de gestion des flux qui ont popularisé le terme. Ces derniers cherchaient ainsi à changer l'image d'une logistique ancienne gouvernée par la distribution des flux physiques en celle d'une logistique moderne, plus « scientifique » (Darre, 1996), où les flux informationnels sont prioritaires et ont valeur de force motrice. Ils ont construit une chaîne logistique organisée autour d'un réseau de logiciels informatiques. Ses outils socio-productifs sont conçus pour rationaliser les rapports sociaux qui interviennent dans le procès logistique.

Sous le nom d'ECR (Efficient Consumer Reponse) sont désignées les stratégies de partenariat entre industrie et commerce qui visent à rationaliser et automatiser le système de distribution, de la chaîne de production au comptoir de sortie, ou plutôt dans le sens inverse. A l'instant même où l'achat du particulier est validé par le scanner de la caissière, un signal informatique est envoyé vers un serveur qui regroupe l'ensemble des achats. Les achats sont automatiquement transformés en produits manquants et forment une base de données sur laquelle s'appuient les entrepôts pour s'approvisionner en fonction des besoins des magasins. Dans l'entrepôt, l'ECR est prolongé d'un ERP (Enterprise Ressource Planning) ou PGI¹ (Progiciel de Gestion Intégré), qui conditionne le travail de manutention et de chargement-déchargement.

Si la description de ce circuit informatique donne le sentiment d'une machine fonctionnant par elle-même, il ne faut pas oublier que les flux physiques, c'est-à-dire les colis, continuent d'être transportés par l'humain, à la force des bras. L'entrepôt est resté un lieu de manutention dont l'activité principale consiste à déplacer des colis d'un support entrant à un support sortant. Cette activité se fait manuellement, même si les supports, c'est-à-dire les palettes, sont ensuite déplacés à l'aide de chariots électriques. Et pour que l'intensification et la traçabilité des flux informationnels se répercutent sur les flux physiques, des outils de travail performatifs sont mis en place tout au long de la chaîne. Que ce soit pour les caissières (Alonzo, 1998 ; Prunier Poulmaire, 2000 ; Bernard, 2005 ; Benquet 2013) ou pour les chauffeurs (Lefebvre, 1996 ; Hamelin, 1997 ; Audouin-Desfontaines, 2002 ; Rodrigues, 2010), l'intensification et le contrôle

¹ Un progiciel de gestion intégré (PGI), ou *Enterprise resource planning* (ERP), est un « système informatique de planification des ressources de l'entreprise ». Journal officiel du 30/01/2005. Pour les plates-formes logistiques, on parle plus précisément de progiciel de gestion d'entrepôt ou *warehouse management system* (WMS).

du travail sur les chaînes logistiques passe par l'introduction de nouveaux outils de transmission de l'information. Les caisses automatiques pour les caissières, tout comme l'ordinateur de bord pour les chauffeurs, instaurent une temporalité² plus restrictive. L'univers des entrepôts auquel nous allons maintenant nous consacrer connaît le même type de développement. Les préparateurs de commande, qui représentent 70 à 80% du personnel en entrepôt, travaillent « sous commande vocale », équipés d'un casque et d'un micro qui dictent chacune des tâches à réaliser (Gaborieau, 2012).

Dans les plates-formes logistiques s'opère donc une juxtaposition entre des flux informationnels, hautement technologisés, et des flux physiques qui demeurent au contact de l'humain. La confrontation entre ces deux pôles de l'activité génère un ensemble de désajustements, de dyschronies (Alter, 2003), voire des antagonismes, dont nous souhaitons rendre compte ici. Elle donne lieu à des logiques de domination et des conflits de légitimités qui ne se réduisent pas à des oppositions entre responsables et exécutants mais qui opèrent plus largement dans tous les domaines de l'activité. La prédominance des flux informationnels, orientés par des logiques gestionnaires, cache les réalités du travail de manutention des flux physiques et va à l'encontre des logiques professionnelles qui le sous-tendent. Ce pouvoir de la gestion sur les professionnels s'étend au-delà d'une domination hiérarchique puisqu'il est inscrit et quotidiennement entériné dans des « dispositifs de gestion » (Maugeri, 2001 ; Sylvie Craipeau, 2003) particulièrement contraignants puisqu'ils combinent « les vertus instrumentales de l'outil et des atouts persuasifs, pédagogiques et micropolitiques » (Cuq, Sehili, Tripier, 1999).

Dans un premier temps, il s'agira donc de constater en quoi la position subalterne de l'entrepôt par rapport au pôle commercial est inscrite dans des logiciels de gestion. Ensuite, nous observerons en quoi le second niveau des dispositifs de gestion, celui de la commande vocale, réduit le travail à sa dimension individuelle, abstraite et physique, à l'encontre de logiques professionnelles reposant sur une dimension collective. Dans une dernière partie,

² Nous entendons par temporalité au travail, la gestion du temps, choisie et/ou contrainte, individuelle et/ou collective, qui accompagne l'accomplissement de la tâche. Ce concept comprend donc la durée de chacune des tâches, le rythme auquel elles s'enchaînent, la possibilité de décaler le moment de l'exécution, en le reportant ou en l'anticipant, ainsi que la possibilité de s'accorder du temps libre. Pour une vision élargie de l'usage de cette notion en sociologie du travail, voir : Thoemmes J., « Sociologie du travail et critique du temps industriel », *Temporalités*, 8/2008, <http://temporalités.revues.org/92>.

l'analyse portera sur les effets de la commande vocale en termes de maladies professionnelles. Ce détour permettra de revenir sur la récente mise en lumière dont ont bénéficié les préparateurs de commande en devenant l'une des professions les plus à risques du monde du travail. Nous nous demanderons sur quoi repose ce mode de reconnaissance particulier, porté par les experts de la santé, et en quoi il s'inscrit dans la continuité des dispositifs de gestion antérieurement évoqués.

Méthodologie

Le travail d'enquête sur lequel repose cet article a principalement été effectué par observation participante, comme intérimaire et en tant que préparateur de commande et réceptionnaire, sur des périodes de deux à trois mois, entre 2006 et 2011. Quatre plates-formes logistiques ont été observées, dont trois dans des villes moyennes et une en région parisienne, toutes sont des prestataires intégrés des grands groupes de la distribution alimentaire française. S'ajoute à cela la réalisation d'entretiens semi-directifs avec des salariés exécutants et des responsables de terrain, le recueil de données internes et externes aux entreprises ainsi que la participation à des clubs de logisticiens.

1. Vendre un produit ou préparer un colis

A l'encontre des discours sur la valorisation de l'activité logistique, l'observation quotidienne d'un entrepôt dévoile les pressions qu'exercent les magasins en aval et les fournisseurs en amont. Si ces contraintes trouvent leurs origines dans des schémas organisationnels et des logiques financières³, du point de vue des acteurs logistiques elles découlent directement du « client » et de ses exigences.

1.1. Une position subalterne

Un responsable d'entrepôt qui décrit son métier ne se positionne pas comme un acteur stratégique mais plutôt comme un exécutant au service d'un « client roi ». Lorsque l'entrepôt est un prestataire interne de l'enseigne, c'est le supermarché lui-même qui occupe ce rôle. S'il

³ Si la rapidité de circulation des produits constitue bien une forme de gestion par le flux (Durand, 2004), il faut également souligner qu'elle repose sur des ambitions directement financières puisque le renouvellement immédiat des rayonnages est générateur de liquidités désignées sous le terme de « cash-flow ».

s'agit d'un prestataire externe, c'est-à-dire dans plus de 20% des cas, le client est représenté par des responsables qualité de l'enseigne chargés de relayer les exigences des magasins.

« Le client c'est tout, on décide de rien, c'est le client qui décide tout. Après, en logistique, on peut faire tout ce que le client demande. A la limite, on n'a pas à refuser ce que le client demande. Ce qu'il demande, il le paye. » (Entretien - Responsable d'entrepôt)

Pilotée par l'aval, la chaîne logistique réagit en premier lieu à des exigences commerciales, lesquelles entraînent des contraintes productives. Cette priorité du magasin sur l'entrepôt se matérialise notamment dans le fonctionnement des logiciels de gestion qui déclenchent le réapprovisionnement des magasins directement en fonction des ventes. Dans les entrepôts, la prédominance des flux informationnels sur les flux physiques se traduit par une instabilité permanente.

« Mettons, pour un jour férié, on demande aux clients d'étaler leurs commandes sur l'ensemble de la semaine. Ils ne le font jamais, parce qu'aujourd'hui il y a trop d'intérêt, de trésorerie, machin... Et les mécanismes automatiques de commande qui font que... En fin de compte tu ne peux pas étaler ta commande et c'est à nous de gérer le surplus comme on peut. » (Entretien - Responsable d'entrepôt)

La subordination caractérise également les relations qu'entretiennent les plates-formes logistiques avec l'amont de la chaîne, c'est-à-dire avec les fournisseurs. L'activité de ces derniers impacte de façon importante celle des entrepôts. Du fournisseur dépendent les horaires de livraison, leur régularité et leur ponctualité, la qualité des emballages et celle des palettes reçues, ainsi que la forme et le poids des colis qui seront manutentionnés. Mais les responsables logistiques n'ont aucun pouvoir de décision sur ces éléments.

« Aujourd'hui, tout le côté fournisseur se fait au niveau négo/achat. Aujourd'hui, ils prennent peu en compte ces trucs-là, donc ils vont négocier une bouteille de Cristalline, pour que le plastique fasse un gramme de moins, et nous dans l'entrepôt tout s'écrase [...] Nous, on aimerait avoir des contacts avec les fournisseurs. Pour les heures de livraison par exemple. La façon dont ils font les colis, les palettes, des trucs comme ça. Mais aujourd'hui, on a beaucoup de mal à voir, parce que tout est coupé au niveau des appros et des achats. » (Entretien - Responsable d'entrepôt)

Pour des ouvriers dont le travail consiste à empiler des produits sur un support palette, un produit qui s'écrase constitue une entrave permanente. Mais ce qui est essentiel pour l'entrepôt n'est pas la partie prenante des négociations qui s'opèrent entre les fournisseurs et les centrales d'achats des grandes enseignes. Dans ces discussions, le prix du produit passe avant tout et l'on connaît les aptitudes de la grande distribution à obtenir les prix les plus bas possibles (Jacquiau, 2000). Dans cette configuration, les fournisseurs n'ont aucun intérêt, ni aucune obligation, à faire en sorte de faciliter le travail de l'échelon suivant de la chaîne logistique.

Le travail en entrepôt consiste finalement à gérer ce que l'enseigne ne voit pas, ou ne veut pas voir. Les techniques de stockage, de manutention ou d'acheminement des produits s'y développent sous de fortes contraintes. En amont, les fournisseurs refusent de faciliter le travail d'une enseigne qui négocie les prix au plus bas. En aval, les magasins voient l'entrepôt non pas comme un partenaire mais comme un prestataire au service de la vente. La grande distribution considère qu'elle traite avant tout des produits destinés à être vendus, et non pas des colis qu'il faudra manipuler.

Pour les ouvriers des entrepôts en particulier, les préparateurs de commande, il s'agit alors de prendre en charge l'instabilité générée par une organisation précaire, de « faire avec » dans un lieu de travail conçu et organisé en fonction d'exigences commerciales et non logistiques. Collective et individuelle, cette activité informelle prend quotidiennement la forme de savoir-faire multiples ainsi que d'un engagement physique permanent.

1.2. Gérer l'urgence

La subordination du pôle logistique au pôle commercial entraîne une variabilité permanente de la charge de travail que les ouvriers s'efforcent de prendre en charge. Avant même que les quantités ne soient connues, et avant même le début de la journée de travail, des rumeurs circulent en salle de pause sur la teneur de la journée à venir. Les ouvriers discutent entre eux des horaires d'arrivée des camions et des types de produits qu'ils contiennent. Les débats portent sur les volumes restants, sur les retards des chauffeurs ou sur l'avancé des différentes équipes.

En salle de pause, un préparateur Charcuterie-Traiteur discute avec un préparateur Pâtisserie-Viennoiserie :

- *Bon les gars, il y a plein de palettes chez vous ! Ça avance pas ou quoi ? Va falloir venir aider ?*
- *C'est le bordel. Le Danone est complètement mélangé, faut tout trier, et les autres camions sont en retard. On est que deux en réception... c'est pas gagné. Faut voir.*
- *Faut taper dedans là ! Sinon on va coucher ici ! Il y en a pour longtemps encore ?*
- *Je sais pas, je te dis. Ça dépend des camions. On fait ce qu'on peut, mais je peux rien te dire. Je te dirai ça dans une heure.*

(Extrait du journal de terrain)

Au fil des échanges se crée un consensus relatif sur le volume de travail du jour et chacun est amené à adapter sa journée en fonction des estimations. Les temps de pause et de repas sont raccourcis, allongés ou bien décalés selon les nécessités. Il faudra soit accélérer, soit freiner, pour tenter de terminer le travail dans des délais raisonnables. Les façons de s'adapter sont nombreuses et elles diffèrent selon le profil des employés. En prévision d'une « grosse journée », les plus âgés et ceux qui ont le plus d'ancienneté auront tendance à ne pas augmenter leur rythme de travail pour se préserver physiquement et pour s'assurer qu'ils pourront supporter plusieurs heures supplémentaires. En contrepartie, ils réduiront leurs temps de pause et feront également le sacrifice des temps de sociabilité dans le travail. Les plus jeunes adoptent la stratégie inverse. Ils préféreront augmenter leur rythme de travail et préserver leurs temps de pause. Contrairement aux plus âgés, ils ont les ressources physiques nécessaires pour accélérer leurs gestes et ainsi maintenir les temps libres dont ils disposent.

Comme on pourrait le pressentir, les « grosses journées » sont bien plus fréquentes que les « petites journées ». Si certaines plates-formes parviennent à ajuster de façon satisfaisante le volume de travail et la quantité de main d'œuvre, la plupart tablent sur des effectifs restreints et sur une sur-mobilisation en cas de volume important. Ce climat de tension permanente impacte fortement la façon dont les logisticiens travaillent, individuellement et collectivement. La crainte de ne pas finir à l'heure, ajoutée à la pression des délais de livraison, entraîne chacun à faire en sorte d'accroître son rythme. Un préparateur qui prélève habituellement les colis deux par deux, le fera trois par trois, voire quatre par quatre pendant une « grosse journée ». Le pas de course devient la règle et certains vont jusqu'à réaliser des

prouesses d'équilibriste en se déplaçant avec une pile de colis au bout de chaque bras, ou bien en retenant une pile chancelante à l'aide du menton. Plutôt que de plier les genoux pour saisir les produits au sol, on plie le dos. De même, on porte le poids à bout de bras plutôt que de se déplacer pour occuper une posture plus confortable. Au lieu d'utiliser un chariot pour déplacer une palette vide, on la soulève et on la tire à la force des bras.

La capacité d'expertise sur les temps dont font preuve les ouvriers et l'engagement du corps qu'ils déploient sont les ressorts informels sur lesquels repose le bon déroulement de l'activité. En valorisant ces formes de savoir-faire, le groupe ouvrier porte une identité de métier structurée autour de la notion de réactivité, perçue avant tout comme l'apport collectif d'un service à un client.

2. Du papier à la commande vocale : performativité des outils numériques

Au début des années 2000, la mise en place d'un outil de travail reposant sur l'articulation entre des logiciels de gestion et un système de reconnaissance vocale est venue renforcer les contraintes auxquels doivent faire face les préparateurs de commande. Désormais présent dans plus de 70% des entrepôts de la grande distribution, le système de guidage vocal prend la forme d'un dialogue entre l'ouvrier, qui déplace les flux physiques, et la machine qui fait transiter les flux informationnels. Les ouvriers commencent leur journée de travail en se munissant d'un casque audio équipé d'un micro et relié à un boîtier électronique attaché à leur ceinture. Le dialogue se déroule de la façon suivante :

Voix numérique	Préparateur
Commencer mission OK ?	OK
250 colis, volume 1400dm ³ .	OK
Allée 1	OK
Emplacement 41	OK
Numéro correspondant ?	6-7 (code détrompeur ⁴)
2 (pour 2 colis)	2 (confirmation et validation)
Allée 1	OK
Emplacement 62	OK
3	3

2.1. Des savoir-faire menacés

La commande vocale instaure un script que le préparateur doit suivre point par point. Chaque information n'est délivrée que lorsque le point précédent a été validé. De cette façon, les gestes du préparateur se déploient sous une forme standardisée. Cette ambition est présente dès la conception de l'outil, comme le souligne les arguments commerciaux des concepteurs, bien qu'ils comprennent également des notions ambiguës : « la commande vocale est un outil d'assistance au préparateur [...]. Elle doit l'aider et garantir son autonomie, pour cela une écriture du scénario adapté est nécessaire⁵ ». On constate ici que le concept d'autonomie est employé dans un sens détourné. Le scénario a pour finalité de normaliser l'activité de travail, il s'impose au préparateur comme une contrainte et provoque de l'hétéronomie bien plus que de l'autonomie.

La mise en avant d'une certaine forme d'autonomie découle en fait des capacités attribuées au nouvel outil, lequel permettrait de « libérer la main et les yeux du préparateur⁶ ». Cette

⁴ Des codes détrompeurs sont installés au-dessus de chaque type de produit afin de s'assurer que le préparateur est au bon emplacement. Si le code prononcé dans le micro ne correspond pas au produit demandé, la machine répète « numéro correspondant ? ».

⁵ Citation d'Olivier Legros, Directeur du département recherche vocale chez Zetes France, dans la revue Travail et Sécurité, n°704, mars 2010, p. 31.

⁶ Ibid.

formule présente l'abandon du papier et du crayon, remplacés par le casque et le micro, comme un élément facilitant l'accomplissement de la tâche. N'ayant plus à utiliser ses mains pour tenir un listing ou un crayon, ni ses yeux pour consulter la commande, le préparateur serait libéré dans ses gestes. L'autonomie ici présentée est alors synonyme d'une forme de détachement des contingences matérielles au profit d'un agir encadré par la technologie.

A l'inverse, le support papier permet une certaine marge de manœuvre dans le choix des scénarios. Lorsque les préparateurs prélèvent un listing sur lequel figure l'ensemble des produits commandés, ils peuvent construire eux-mêmes le parcours à effectuer dans l'entrepôt. Pour parvenir à empiler jusqu'à 200 colis sur un même support, le préparateur doit être capable d'identifier les colis les plus lourds et de faire en sorte qu'ils constituent la « base » de sa palette. A l'inverse, l'empilement des colis volumineux mais légers est retardé le plus possible étant donné leur manque de stabilité. Ces principes généraux étaient appliqués par l'ensemble du groupe sans que l'on puisse pour autant évoquer une méthode unique et partagée par tous. Dans les détails de l'activité, chaque préparateur a ses manières de faire, lesquels font l'objet de débats entre collègues, dans les allées de l'entrepôt plus que dans les salles de pause.

Si l'empilement des colis doit être équilibré et ne pas dépasser la largeur du support en bois, c'est avant tout pour faciliter le travail du personnel de quai. Les « tournées » des chauffeurs étant organisées de façon à optimiser le transport, le remplissage des remorques est calculé au plus juste. Si les palettes sont mal construites, elles prennent plus d'espace et peuvent donc gêner le chargement. Le chargement est le poste qui suit directement la préparation sur la chaîne logistique et le bon déroulement de l'activité implique une certaine coordination. Bien que le personnel des quais et celui de la préparation se côtoient peu, ayant des horaires de travail et de pauses différentes, la coordination fait sens. Cette façon de se représenter l'aspect collectif du travail va même au-delà, puisque les préparateurs chevronnés disent tenir compte de la façon dont leur palette allait se maintenir en arrivant dans le magasin. Si les colis sont empilés de façon désordonnée, ils risquent de tomber lorsque l'employé du magasin découpera le film plastique qui les entoure. L'ouvrier des entrepôts n'avait aucun contact avec l'employé des magasins, mais une forme de lien se construisait tout de même autour d'une perception collective du travail et des savoir-faire mis en œuvre.

2.2. La gestion au travail

En procédant à l'enregistrement automatique de chaque tâche validée, la commande vocale permet de réaliser simultanément un contrôle du travail permanent, au geste près, et une traçabilité informatique des flux de produits. Les mots prononcés à l'attention du logiciel de reconnaissance deviennent alors des actes gestionnaires et sont mesurés comme tels.

Lorsque la commande vocale est introduite dans un entrepôt, c'est principalement l'amélioration de la qualité qui est revendiquée comme un motif. La qualité, telle que les directions la conçoivent, est mesurée par le nombre d'erreurs réalisées par les préparateurs. Il arrive en effet qu'un préparateur dépose sur la palette un mauvais produit ou une quantité erronée, provoquant un décalage entre ce qui a été commandé et ce qui sera reçu lors de la livraison. Lorsque les préparateurs anticipent la tâche à effectuer, pour réaliser une « belle palette », le temps écoulé entre la transmission de l'information et la réalisation du geste s'accroît, augmentant ainsi le risque de se tromper de colis ou de quantité.

Le taux d'erreur représentant une gêne importante pour les magasins, et donc un coût pour les enseignes, c'est le premier élément qui est retenu et évalué comme critère de qualité. S'opposent alors deux perceptions de la qualité : une qualité gestionnaire reposant sur le taux d'erreur et mesurée informatiquement et une qualité ouvrière s'appuyant sur la construction des palettes et soumise au jugement collectif des personnels exécutants. La commande vocale, en imposant un scénario à suivre, réalise la volonté des directions selon laquelle « un bon préparateur ne doit pas se poser de question⁷ », mais doit déclencher le geste de préhension aussitôt que la voix numérique transmet l'information. Dans tous les entrepôts observés, la prévision de baisse des erreurs a bien été réalisée mais elle s'est accompagnée d'un autre changement dont on peut difficilement imaginer qu'il n'ait pas été anticipé.

Alors que les préparateurs effectuent sensiblement les mêmes gestes, leur productivité moyenne augmente de 10 à 15% sous commande vocale (Davezies, 2008 ; Govaere, 2009). Un préparateur guidé vocalement change d'opération toutes les 15 secondes en moyenne, alors

⁷ Formulation entendue à de nombreuses reprises lors des entretiens réalisés auprès des responsables d'entrepôt ainsi que des responsables d'équipes.

que ce changement s'opère toutes les 35 secondes avec le guidage par listing (Govaere, 2009). Formellement, les préparateurs n'effectuent pas plus d'opérations, mais ils les effectuent l'une après l'autre alors qu'ils pouvaient les regrouper en utilisant le listing. La rapidité d'exécution ne dépend plus de la faculté à organiser son travail de façon intelligente mais seulement de la capacité à suivre un rythme élevé sous assistance vocale. Les préparateurs se contentent désormais d'empiler rapidement les colis sur la palette, quitte à enrouler cette dernière de rouleau adhésif pour qu'elle ne tombe pas en cours de commande, comme seuls les débutants le faisaient auparavant. Le temps de l'activité a été restreint au temps de l'exécution du geste augurant ainsi un processus de déqualification du travail, lequel s'accompagne d'une tension permanente.

C'est donc bien la faculté à suivre un rythme élevé sous commande vocale qui constitue aujourd'hui le seul critère d'évaluation de l'activité auquel l'ouvrier peut se référer. Et si auparavant les préparateurs se comparaient en évaluant la construction de leurs palettes, ils tendent désormais à le faire en confrontant leurs productivités respectives. Cette tendance, confirmée par l'ensemble des entretiens et observations menées, démontre à quel point un resserrement des méthodes de travail, reposant sur un nouvel outil, peut impacter la façon dont on se représente le travail. L'appauvrissement de la tâche donne une place centrale à l'effort physique dans l'activité productive et de ce fait elle encourage des formes de compétition proches du registre de la performance sportive. S'il ne s'agit pas de les déconsidérer, il faut ici constater que les analyses en termes de virilisme des catégories ouvrières ont parfois tendance à sous-estimer l'impact des méthodes de travail sur les représentations collectives. Les dispositifs de gestion, comme les dispositifs disciplinaires (Foucault, 1975) engagent non seulement le corps, mais également la subjectivité des agents. Ce type d'engagement, réalisé sous contrainte, se voit néanmoins opposer des limites physiques et physiologiques.

3. La santé : reconnaissance ou nouvelle forme de gestion ?

Le travail des caissières symbolise aujourd'hui l'émergence des problèmes de santé au travail dans la grande distribution, notamment du fait des taux élevés de troubles musculo-squelettiques diagnostiqués. Mais en suivant la chaîne logistique vers l'amont, on constate que les enjeux de santé au travail dans la grande distribution ne sont pas l'apanage des supermarchés. Dans les entrepôts, le rapport au corps est en phase de constituer un nouveau lieu de confrontation entre normes de gestion et normes professionnelles.

3.1. Mesurer l'effort

Depuis le début des années 2000, les préparateurs ont conquis malgré eux une nouvelle forme de visibilité. En devenant l'une des professions les plus pathogènes du monde du travail, avec des taux de maladie professionnelle dépassant ceux du BTP, ils ont suscité l'intérêt des médecins du travail, des experts privés et publics de la santé et des organisations.

Une étude réalisée par la CARSAT du Rhône-Alpes en 2009⁸, permet de constater que les niveaux de risques professionnels du secteur logistique sont en passe de dépasser ceux des secteurs habituellement réputés dangereux. Dans cette région, 2^{ème} région logistique française, le nombre d'accidents du travail avec arrêt pour 1.000 salariés s'élève à 82,8 en logistique, contre 83,4 pour le BTP et 40 tous secteurs confondus. Le taux de fréquence des accidents du travail, soit le nombre d'accidents avec arrêt de travail supérieur à un jour, survenus au cours d'une période de 12 mois par million d'heures de travail, est de 59, contre 50 pour le BTP et 25 au niveau national. Les maladies professionnelles reconnues sont en hausse constante, tout particulièrement celles qui concernent des troubles musculo-squelettiques (+14% en 2008). Ces chiffres, qui attestent du fait que le travail de préparation est devenu pathogène, sont connus des acteurs logistiques et suggèrent une comparaison maintes fois entendues sur le terrain : « le préparateur, c'est le mineur d'il y a 30 ans ».

⁸ Données basées sur le recueil des données AT/MP et rendues publiques lors du Colloque : « Préparateurs de commande : Quelles pistes de prévention ? », 12 octobre 2010, organisé par L'ANACT, ARAVIS, la CARSAT Rhône-Alpes, la DIRECCTE, l'INRS et des services de santé au travail (AST Grand Lyon, Sud Loire Santé au Travail et SIST 07/26).

Face aux coûts sanitaires et sociaux de la modernisation, ainsi qu'au coût économique des accidents et maladies du travail, les directions ont réagi en faisant tout d'abord appel à des experts de la santé et de l'organisation du travail. Aux expertises commandées par les directions se sont ajoutées des interventions exigées par le CHSCT conformément aux prérogatives de cette institution. Le travail a donc été de nouveau scruté, filmé, mesuré et chronométré, non plus afin de le rationaliser mais cette fois afin d'en limiter l'impact sur le corps. Aux techniciens chargés de la mise en œuvre des méthodes taylorisées se sont substitués des médecins et des ergonomes dont les méthodes tendent à la définition de catégories pathologiques sous des formes individualisées.

C'est dans ce contexte que la notion de « stress » a été appliquée au métier de préparateur de commande et s'est imposée comme un facteur constitutif de la pénibilité en entrepôt. Plusieurs éléments nouveaux peuvent en effet être considérés comme des facteurs de tensions nerveuses. Pour certains préparateurs, la variabilité des journées de travail et le fait de ne pas savoir à quelle heure se terminera la journée peut produire de l'anxiété. Plus généralement, la voix numérique déclenche chez les préparateurs la sensation d'être contrôlé en permanence, de recevoir des ordres continuellement, « comme si le patron était toujours derrière, à dire fais-ci, fais-ça ». Ce qui est alors évoqué comme du « stress », désigne plus précisément la perte d'autonomie telle qu'elle a été constatée ci-dessus. Mais contrairement à une dénonciation du caractère aliénant de l'outil technique, la notion de stress permet de « déplacer le regard d'un niveau collectif à un niveau individuel ; le problème devient alors " gérable " sans transformations structurelles d'envergure » (Loriol, 2000, p. 191).

C'est dans ce même contexte que la notion d'« auto-accélération » s'est diffusée et à progressivement pris une place centrale dans la désignation du problème sanitaire. En psychopathologie du travail, ce concept désigne une tendance à l'accélération de leurs gestes de la part des travailleurs dont le rythme est soumis à celui de la machine (Dejours, 2000). Le phénomène a été diagnostiqué pour les préparateurs de commandes dans une étude de la CRAM Rhône-Alpes de décembre 2008 (Davezies, 2008) et a été signalé dans des fiches de sécurité concernant ce métier (Govaere, 2009). Sous cette forme d'interprétation, l'accélération est perçue comme un moyen, pour les ouvriers, de se décharger des tensions et de ne plus penser à ce que l'on fait. En auto-accélération, l'ouvrier oublierait pendant un instant

le manque de sens de son activité pour mieux la réaliser, respectant ainsi l'injonction taylorienne qui consiste à lui refuser les facultés de conception de son propre travail. Ce comportement serait favorisé par le port du casque audio, lequel entraînerait la constitution d'une « bulle sonore » qui encouragerait une fermeture sur la sphère individuelle de travail, voire un « sentiment de déshumanisation du travail » (ibid, 2009).

Si ce diagnostic ne manque pas d'intérêt, nous souhaitons montrer ici qu'il ne suffit pas à rendre compte de toutes les dimensions de l'accélération. Parler d'« auto accélération », c'est mettre l'accent sur l'acceptation, voire la résignation, des ouvriers face aux nouvelles méthodes de travail. Le préfixe « auto » tend également à présenter cette forme de résignation comme étant avant tout vécue sur un plan individuel, de même que la notion de « stress ». Pourtant, il découle de nos observations que le fait de travailler vite, dans l'urgence, peut aussi être perçu comme une façon de se réappropriier le métier et ce qu'il a de collectif.

3.2. L'effort vu par les collectifs de travail

Répondre à l'urgence constitue un savoir-faire que les salariés mettent en avant lorsqu'ils évoquent leur travail. Savoir accélérer les gestes, conduire rapidement son chariot ou porter des charges lourdes sont considérés comme des qualités nécessaires à ce type de travail. Un « bon préparateur » est un préparateur capable d'accélérer lorsqu'il juge cela nécessaire. A cette faculté de mobilisation coïncide un lexique de l'excès que les salariés utilisent couramment. Les produits sont appelés « la came », les mettre en rayon correspond à « shooter la came » et le faire rapidement revient à « taper dedans ».

Moi je sais taper dedans quand il faut [...] C'est le boulot qui veut ça, faut être « réactif » comme ils disent. Avec les gars on peut faire 400 colis en une heure si le camion doit partir. Tout le monde peut pas le faire ça. Ca fait de la came! Mais si le camion part pas, c'est le client qui gueule après, parce que son magasin il est vide. Alors faut le faire.
(Entretien – Préparateur – 31 ans)

S'il faut savoir « taper dedans », c'est avant tout parce que la satisfaction du client en dépend. L'engagement physique et psychique dont les préparateurs sont capables est systématiquement associé, dans les discours, à l'apport d'un service au client. Le fait de

respecter les délais et donc de satisfaire le client constitue un point central dans la façon dont ils se représentent le métier. C'est aussi une manière de mettre en avant une inscription dans un collectif, celui des acteurs de la chaîne logistique dont le but est d'acheminer, sous contrainte de temps, les colis du fournisseur jusqu'au magasin distributeur. Alors que les méthodes d'organisations tendent à individualiser le rapport au travail et à restreindre l'individu à sa fonction productive, le rattachement à un collectif de travail redonne du sens à l'activité quotidienne. L'engagement physique est ainsi accepté comme étant partie prenante d'une identité de métier.

C'est sûr que quand ça trace c'est dur, physiquement je veux dire [...]. En même temps, ça a de la gueule je trouve. Franchement, je sais pas si on peut dire que c'est beau mais... ça va dans tous les sens... on voit que ça bosse quoi, que ça avance bien. Et voilà quoi, quand ça avance, ça fait aussi plaisir.

(Entretien – Préparateur – 28 ans)

Lorsque l'activité annoncée dépasse les niveaux habituels, l'entrepôt dégage en effet une impression de mobilisation générale. Les préparateurs se déplacent à pas rapides, voire courent dans les rayons, les bras chargés de colis empilés. Les mots qu'ils prononcent dans les micros, adressés au logiciel de reconnaissance vocale, créent un brouhaha qui illustre le niveau de l'activité productive en cours, chaque mot prononcé valant un colis préparé. On parle plus vite et plus fort dans le micro pour couvrir le bruit ambiant, peut-être aussi pour donner le rythme, galvaniser le groupe et soi-même. Les chariots élévateurs qui se croisent, produisant un son aigu, participent de ce bourdonnement visuel et sonore. Ils circulent plus vite qu'en temps normal, ce qui donne lieu à des prouesses de pilotage de la part des ouvriers. La communication prend une forme équivalente : on crie plus qu'on ne parle, on se fâche et on s'encourage. Prendre part à cette forme d'émulation, c'est s'inscrire dans une communauté de travail construite sur un rapport au temps particulier. Ainsi représentée, la démesure est acceptée comme une forme d'engagement dans le travail. Les préparateurs internalisent les exigences d'un travail qu'ils continuent pourtant d'évoquer, en entretien, comme un objet extérieur appartenant à l'employeur (Clot, Rochex, Schwartz, 1990).

Il s'agit donc, pour les salariés, de maintenir un équilibre précaire entre une identité de métier qui redonne un peu de son sens au travail et une implication par le corps qui pèse sur la santé.

C'est sur le maintien de cet équilibre précaire que repose le bon déroulement de l'activité productive des entrepôts.

Conclusion

Entériné par des outils technologiques, la dynamique gestionnaire s'impose à tous les échelons de la chaîne logistique de la grande distribution (Maugeri, 2003). Le construit technique des dispositifs de gestion intègre un paradigme organisationnel selon lequel la logique commerciale prédomine sur les logiques professionnelles. Avec l'utilisation d'outils tels que la commande vocale, ces prescriptions vont jusqu'à atteindre l'activité dans ses gestes les plus élémentaires. Se dessine alors une trajectoire socio-technique qui structure l'organisation du travail et entraîne des redéfinitions de l'activité au sein des groupes d'acteurs. Pour les préparateurs de commande des entrepôts, les perspectives de l'agir au travail se sont restreintes à un engagement du corps qui, paradoxalement, accompagne les dispositifs gestionnaires en répercutant la forme de travail qu'ils imposent, tout en soulignant les limites de leurs capacités prédictives.

Le niveau de contrainte imposé, ainsi que l'intensité du travail accompli, s'est vu opposer une résistance farouche, celle du corps. La pathologie est alors apparue comme un mode de reconnaissance possible du travail accompli. Mais en déployant des outils de mesure et de quantification de l'effort produit, les experts de la santé n'ont rendu visible que ce que l'activité comporte d'individuel et non ce qu'elle a de collectif. Leurs interventions, par les méthodes qu'elles mobilisent et par les concepts sur lesquels elles s'appuient, instaurent un dispositif qui n'est pas sans rappeler les dispositifs gestionnaires. De ce point de vue, les mots qui sont utilisés pour décrire l'effort au travail illustrent une confrontation entre une taxinomie savante, centrée sur la protection de l'individu, et une taxinomie ouvrière qui valorise les apports du groupe. La parole des experts, qu'ils soient médecins ou ingénieurs, portent une légitimité du fait qu'elle repose sur des catégories préétablies et sur des mesures quantifiables, et risque ainsi de s'exprimer au détriment des autres paroles possibles. Les présupposés sur lesquels cette démarche s'est appuyée tendent une nouvelle fois à individualiser le rapport au travail ainsi qu'à masquer les rapports de domination tout autant que les formes d'engagement du groupe. Les équilibres précaires mis en place par les collectifs de travail ne

sortent pas indemnes de ces procédés de réification qui, en prétendant dévoiler, contribuent tout autant à masquer.

Les mutations récentes du secteur logistique et de ses entrepôts incitent à observer les dynamiques gestionnaires sous les formes multiples qu'elles peuvent prendre. Dans ce domaine comme ailleurs, l'émergence du thème de la santé comme dimension structurante de l'organisation du travail laisse entrevoir la possibilité d'une gestion individualisée des corps. Bien que n'impliquant pas les mêmes acteurs, cette démarche repose sur des piliers similaires, de la quantification à la catégorisation, puis de l'évaluation au contrôle. Les démarches sanitaires actuellement mise en œuvre dans les « plates-formes logistiques » témoignent ainsi d'une tendance à vouloir gérer le corps en surveillant les gestes, comme lorsque que les formations « gestes et postures » s'accompagnent de prescriptions et de sanctions en cas de non-respect des procédures.

Bibliographie

- Alter N., « Mouvement et dyschronies dans les organisations », *L'Année sociologique*, Vol. 53, 2003.
- Askenazy P., Berry JB. et Prunier-Poulmaire S., « Travail et salariés dans la grande distribution », in Caroli E. et Gautié J. (dir.), *Bas salaires et qualité de l'emploi : l'exception française ?*, Editions Rue d'Ulm, Paris, 2009.
- Benquet M., « Encaisser ! Enquête en immersion dans les entrepôts de la grande distribution », Paris, La Découverte, 2013.
- Clot Y., Rochex JY., Schwartz Y., *Les caprices du flux, les mutations technologiques du point de vue de ceux qui les vivent*, Paris, Matrice, 1990.
- Cuq F., Sehili D., Tripiet P., « Forme, contenu et dynamiques des dispositifs de gestion », in *Dynamiques professionnelles et temporalité*, Utinam, Paris, L'Hamattan, 1999.
- Craipeau S., « De la contrainte d'obéissance à la contrainte d'autonomie : l'exemple des Groupwares », in Boussard et Maugeri (dir.), *Du politique dans les organisations*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- Davezies P., *Enjeux de santé liés à l'utilisation de la commande vocale sur les plates-formes logistiques*, Enquête exploratoire du CNAM, Lyon, Décembre 2008.
- Darre Y., *La fonction logistique : une nouvelle fonction dans l'entreprise*, Paris, Céreq, 1993.
- Darre Y., *La valorisation de l'activité professionnelle. Cinéma, logistique et muséographie : trois cas de redéfinition sociale de l'activité*, Thèse de doctorat en Sociologie, sous la direction de Combessie J-C., EHESS, 1996.
- Dejours C., *Travail, usure mentale*, Paris, Bayard, 2000.
- Durand Jean-Pierre (2004), *La chaîne invisible ; Travailler aujourd'hui : flux tendu et servitude volontaire*, Paris, Editions du Seuil.

- Foucault M., *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975.
- Gaborieau D., « Le nez dans le micro. Répercussions du travail sous commande vocale dans les entrepôts de la grande distribution », *Nouvelle Revue du Travail*, N°1, Décembre 2012.
- Govaere V., « La préparation de commandes en logistique, Mutations technologiques et évolutions des risques professionnels », *INRS – Hygiène et sécurité du travail*, n°214, 3-14, 2009.
- Jacquiau C., *Les coulisses de la Grande Distribution*, Albin Michel, Paris, 2000.
- Loriol M., *Le temps de la fatigue*, Anthropos, 2000.
- Maugeri S., *Délit de gestion*, La dispute, 2001.
- Maugeri., S., « Une lecture pessimiste du processus de rationalisation », in Bousard et Maugeri (dir.), *Du politique dans les organisations*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- Raffenne M., *La rationalisation de la logistique. De la supply chain à la coopération complexe externe dans le travail*, Thèse de doctorat en Sociologie, Sous la direction de Jean-Pierre Durand, Centre Pierre Naville, Université d'Évry Val d'Essonne, 2009.

	Pages
Editorial : Chaînes et métiers du transport David Jamar	4
Chauffeur routier : les temps comptés d'un métier ? Idéaux professionnels et mobilisations collectives en question Mieke Brodersen	13
Faire voir les routiers. Les artistes et le dispositif de relégation dans les classes populaires Guillaume Courty	31
Enjeux temporels de la professionnalisation : prospective des métiers et perspective organisationnelle des ouvriers du transport routier en France Constance Perrin-Joly	57
La difficile féminisation des métiers à dominante masculine du transport ferroviaire : entre stéréotypes sexués du travail et représentations techniques des métiers ? Estelle Bonnet, Bruno Milly, Michel Tondellier, Elise Verley	78
Géographie logistique et géographies urbaines : l'hypothèse d'une triple déconnexion Nicolas Raimbault	101
L'entrepôt : face cachée du supermarché David Gaborieau	128

ISSN : 2466-8346

© 2015 by METICES - TEF

Université Libre de Bruxelles – Avenue Jeanne 44 – 1050 Bruxelles – Belgique

Tous droits de traduction et de reproduction réservés dans tous les pays