

✓ 50377
1995
205.1

✓ 50377
1995
205-1

UNIVERSITE DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DE LILLE

**Faculté des Sciences Economiques et Sociales
Institut de Sociologie**

**LES ACTEURS
DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES
ET LEUR IMAGINAIRE TECHNIQUE**

- Le cas des techniques informationnelles de liaison -

TOME 1

Thèse de doctorat présentée par

Pascal MAUNY

Le 12 JANVIER 1995

Membres du jury :

Gabriel GOSSELIN, Professeur à l'Université de Lille I, directeur de thèse

Alain GRAS, Professeur à l'Université de Paris I

Pierre TRIPIER, Professeur à l'Université de Versailles-Saint Quentin

Jean Claude RABIER, Professeur à l'Université de Lille I

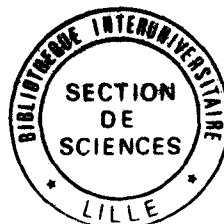


50377
1995
205.1

50377

*à Lucie, sans qui rien de
cela n'aurait eu si bon goût.*

- Je tiens à remercier le CNRS, le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais pour le soutien logistique accordé pendant cette recherche. Mes remerciements vont particulièrement vers l'IFRESI et son personnel administratif et technique.
- Que tous ceux qui ont participé, peu ou prou, à l'élaboration de ce travail y voient le résultat de leur participation.



INTRODUCTION GENERALE

Donnée incontournable de l'action organisée, le spectre technique de nos sociétés semble dessiner, dans l'espace conceptuel, un tourbillon dynamique difficilement identifiable. Si l'on s'en tient au discours le plus fréquemment rencontré, nous vivons dans un monde qui subit un perpétuel processus de désenchantement. La Raison ne serait plus la légitimation du réel, mais le réel lui-même. Ou plus exactement, l'irrationnel aurait été si réduit par la rationalisation de nos sociétés qu'il deviendrait quantité négligeable. Or, les auteurs scientifiques et notre quotidien nous amène sans cesse les preuves de l'irréductibilité du monde à la raison, et moins encore à la raison technique.

PRESENTATION :

Fréquemment envisagés à travers la visibilité sociale de leur outil de production (le camion), les transports routiers de marchandises composent, en fait, un espace complexe d'interactions où se rencontrent les stratégies antagonistes et pourtant complémentaires de nombreux acteurs. Une opération de convoyage n'est pas le simple déplacement d'un bien ou d'une personne d'un point A vers un point B. Pour nécessaire qu'il soit, ce déplacement exige l'exécution de nombreuses opérations et la mise en place de processus organisés dans lesquels interviennent de nombreux acteurs.

Pour parvenir à imaginer les transports routiers dans leur complexité, il n'est qu'à penser au nombre d'heures de travail humain qu'il a fallu accumuler pour qu'un véhicule à propulsion mécanique, consommateur d'hydro-carbures, puisse transporter sur plusieurs centaines de kilomètres, à 80 km/heure, sur des routes capables de le porter, 20 tonnes de fruits réfrigérés à température constante.

Déjà, comme le signale B. Gille¹, le moteur à explosion est une «*opération de montage*» de plusieurs centaines de pièces provenant d'horizons techniques différents. L'adéquation entre le véhicule tracteur et la qualité du revêtement des routes a longtemps représenté un problème. Pour que le véhicule roule, il lui faut un pilote inscrit généralement dans un rapport salarié, etc. En définitive, il faut et il a fallu une indénombrable quantité d'interactions pour que cette opération de convoyage devienne possible. Or, transport et interaction entretiennent un lien dialectique imprescriptible. Toute interaction implique (au moins) un transport et tout transport implique des interactions.

Le plus souvent considérés comme conservateurs, parfois même réactionnaires, les acteurs qui composent les transports routiers de marchandises (TRM) comme espace d'activités productives connaissent et élaborent un perpétuel processus d'innovation. Le dessein de ce processus semble être de pallier ce qui est à la fois la raison d'être et le principal inconvénient de cette activité : la mobilité de son outil de production et son éloignement du centre de décision. Mais ce n'est pas en elle-même que la mobilité est un problème. Ce qui est problématique, c'est la mobilité **au vu** du système d'interactions tel qu'il existe.

PROBLEMATIQUE :

L'idée (non originale) suivante peut alors être avancée : organiser un transport, c'est utiliser du temps dans un espace. Dans une société marchande, l'innovation (pour les acteurs du TRM) consiste alors à rechercher les outils et l'organisation qui permettront de réaliser des économies sur l'un ou sur l'autre et, pourquoi pas, sur les deux. Le transport idéal étant celui qui ne consommerait ni espace, ni temps. La raison technique qui prévaut dans l'espace économique amène les transporteurs à rechercher en permanence des solutions techniques à des problèmes interactionnels.

¹ GILLE B. : Histoire des techniques, prolégomènes, page 44, Encyclopédie de La Pléiade, Gallimard, Paris, 1978.

Parallèlement à cette quête incessante, les acteurs qui réalisent l'opération de convoyages, ceux que le sens commun a dénommé les routiers, se sont constitués un imaginaire axé sur l'autonomie qu'ils pouvaient avoir dans l'éloignement de la base fixe qui organise les opérations. Du moins est-ce ainsi qu'ils le justifient le plus fréquemment. Le principal intérêt de leur métier disent-ils très fréquemment, est de "ne pas avoir de chef sur le dos en permanence".

Or, il est aujourd'hui possible d'établir des communications (vocales et/ou alphanumériques) entre la base fixe des entreprises et les véhicules industriels. Ces techniques, appelées ici techniques informationnelles de liaison, souvent présentées comme "révolutionnaires", semblent s'intégrer sans ambages dans le quotidien des acteurs. Ce travail aura donc pour objet de proposer une réflexion sur les capacités des techniques informationnelles de liaison à modifier l'imaginaire social des acteurs du TRM.

Il s'avère essentiel de préciser dès maintenant un problème de vocabulaire. L'ensemble des acteurs du transport et tous les chercheurs que j'ai eu l'occasion de lire ou rencontrer intègrent habituellement les techniques ici étudiées dans les "technologies embarquées". Or, la caractéristique principale des techniques dont il est ici question ne consiste pas à être "embarquées". La turbo-compression, ou le volant sont également des techniques "embarquées", et ces techniques n'entrent pas dans le sujet traité. La caractéristique principale de ces techniques est justement de n'être pas qu'embarquées, et d'instaurer un lien (même s'il est abstrait ou différé) entre le véhicule et la base des entreprises. Or, c'est sur cette dimension que s'appuie l'ensemble du travail ici présenté. L'appellation "technologies embarquées" ne suffisait donc pas à limiter le sujet.

Techniques, transports et imaginaires des acteurs sont des données transversales de nos sociétés. Quels liens ces notions entretiennent-elles alors les unes avec les autres ? Pour le savoir, et comprendre leurs modalités de transformations, il s'avérerait, semble-t-il, pertinent de regarder ce que sont les transports si on les considère comme le résultat de la confrontation entre les imaginaires techniques des acteurs au sein des TRM.

A travers l'étude de l'imaginaire des acteurs des TRM à propos du processus innovant, ce travail propose une réflexion sur les origines des techniques en question, leurs capacités à modifier l'espace de production dans lequel elles s'insèrent et l'imaginaire des acteurs qui vont tenter de se les approprier pour les intégrer. Pensée systémique complexe et imaginaire social seront les outils conceptuels de cette recherche.

TECHNIQUES DE RECHERCHE :

La méthode d'exposé ici préconisée m'a amené à ne pas faire de compte-rendu de recherche isolé des résultats. Par contre, l'origine et les sources d'information ont été systématiquement précisées, que ce soit pour la connaissance de la littérature ou pour les données recueillies sur le terrain.

Les vingt premières années de ma vie se sont déroulées au milieu des acteurs du TRM. C'est un espace que j'ai d'abord appréhendé de l'intérieur, ce qui explique, en grande partie, le choix conceptuel de la pensée complexe. Outre cette "immersion prématurée" dans l'espace de recherche, j'ai réalisé sept semaines d'observation *in situ* (ou plus exactement trente-et-une journées et quatre nuits de travail) et 27 entretiens. J'ai également utilisé d'autres techniques de recherche moins coutumières. Je me suis attaché à la lecture des revues professionnelles, je suis allé dans les foires-exposition consacrées aux transports et à leurs outils afin de rencontrer les transporteurs et m'imprégner de l'ambiance de ce "milieu" qui a la réputation d'être spécifique.

Pour illustrer les raisonnements, j'ai utilisé les propos des acteurs tels que je les ai enregistrés, essayant de les écrire tels quels. M. Verret affirme que la parole ouvrière *«va droit au fait, à l'homme, au combat, sans précaution ni amortissements. Ce qu'elle perd en finesse allusive, [...] elle le gagne en intensité expressive.»*². Steinbeck disait de l'un de ses personnages qu'il avait la langue impersonnelle et alerte des routiers.

Ce sont deux manières élégantes de prévenir la pudeur : je n'ai pas censuré les propos enregistrés. L'objectif idéal de ce travail étant de suggérer une forme de compréhension des transports qui soit conforme à ce que j'ai pu observer, j'ai cependant essayé d'éviter de tomber dans l'excès inverse. Pour ce faire, j'ai écarté les citations ou extraits d'entretiens qui, selon moi, auraient été perçus comme grossiers par les acteurs eux-mêmes. La restitution des choses entendues permet cependant de s'apercevoir des différents types de langages selon les acteurs. Technique qui permet de s'approcher au plus près des signes de l'imaginaire de ces acteurs. Tous les noms des personnes interrogées ont été modifiés.

PLAN :

L'exposé commence par un chapitre préliminaire ayant pour objectif de poser et situer la problématique générale. Il permettra de mettre en corrélation après les avoir

² VERRET M. : La culture ouvrière, ACL éditions, San Sébastien, 1988, page 113.

situées dans la réflexion globale, les différentes notions dont il sera question dans ce travail. Une fois réalisée, l'articulation entre ces notions conduira vers un questionnement complexe.

Les quatre chapitres de la première partie, tout en essayant de réduire quelques stéréotypes qui ont cours sur les transports routiers, montrent l'infinité et la complexité des interactions en œuvre dans cet espace de production industrielle. Les donneurs d'ordres (ou chargeurs) feront l'objet du chapitre premier. Celui-ci montrera la place essentielle de ces acteurs que d'aucuns appellent des "auxiliaires".

Le chapitre second évoquera le rôle de l'Etat dans les transports routiers de marchandises et cela à deux niveaux : tout d'abord comme régulateur de l'ensemble du processus de transports, et ensuite comme premier transporteur routier de la Nation. Le chapitre troisième sera consacré aux transporteurs routiers eux-mêmes. Il les présentera, avant tout, comme acteurs cherchant à développer une logique d'action qui puisse leur permettre de mieux maîtriser le système qui s'appuie sur eux et dont ils se nourrissent.

Les agents de convoyages, plus habituellement appelés "routiers" occuperont le quatrième chapitre. Les valeurs qu'ils développent (la liberté dans le travail, le camion comme objet indivisible de valorisation de l'activité) et les interactions qu'ils vivent sont essentiels pour comprendre les processus innovants dans les transports routiers de marchandises. Ces quatre chapitres auront permis de présenter le système d'action et de souligner ses dynamismes.

La deuxième partie explicite les schèmes conceptuels qui ont permis l'élaboration de la réflexion. Il est alors question de penser la technique avant que de la "faire" (chapitre cinq), de connaître la réflexion existante sur l'imaginaire des techniques (chapitre six) et d'ouvrir la pensée par une élaboration conceptuelle systémique intégrant le sujet (chapitre sept).

Nous nous attarderons ensuite (troisième partie) sur les techniques générales d'organisation de transports par route, techniques informationnelles y compris. Cette partie aura pour objectif de montrer que l'innovation est un processus permanent dans les transports. Pour ce faire, nous commencerons par l'histoire technique de la "profession" (chapitre huit). Le chapitre neuf sera consacré à l'exposé de données observées quant aux modalités concrètes à mettre en œuvre pour réaliser une opération de convoyage. Le chapitre dix intégrera, dans ce processus, les techniques informationnelles de liaison.

Dès lors, nous pourrions nous préoccuper de l'imaginaire des acteurs directement impliqués dans l'arrivée et l'utilisation des techniques informationnelles de liaison au cœur de l'organisation. Le chapitre onze fera entrer en scène les commerçants et leur techno-logique. Le chapitre douze exposera l'imaginaire des transporteurs quant à ces techniques nouvelles. Imaginaire qui permet d'intégrer ces nouveaux outils et de leur donner sens. Le treizième et dernier chapitre montrera la stabilité de l'imaginaire des agents de convois.

La conclusion générale, après avoir repris les données résumées de l'ensemble et ébauché une réponse au questionnement de départ tentera de montrer le rôle primordial de l'irrationnel dans l'appropriation des techniques. Elle finira par une réflexion sur les possibles généralisations des phénomènes étudiés et les quelques axes de réflexion qui pourraient être développés à partir de ce travail.

CHAPITRE PRELIMINAIRE
PROBLEMATIQUE GENERALE :
PENSEE COMPLEXE, IMAGINAIRE SOCIAL,
TECHNIQUE ET TRANSPORTS ROUTIERS DE
MARCHANDISES

INTRODUCTION

Pendant de très nombreuses années, la réflexion scientifique sur les transports (routiers, notamment) s'est heurtée à l'inadéquation entre les schémas traditionnels de causalité et les problèmes ou questionnements que soulevaient les observations faites sur le terrain. Les scientifiques étaient à la recherche de modèles qui permettraient aux techniciens de prendre des décisions efficaces pour réguler les transports et les organiser. C'est ainsi que certains chercheurs ont peu à peu abandonné les causalités linéaires et se sont essayés à l'application aux transports des théories systémiques. Ce travail s'inscrit dans cette mouvance relativement récente.

Dans le cadre de leurs activités, donc de leurs interactions, les acteurs du transport routier rencontrent des aléas difficilement prévisibles (changements d'itinéraires sur ordre des chargeurs, refus par les clients de la marchandise à livrer, accidents du travail, pannes, déviations, réorganisation des tournées, difficultés de trouver des affrètements, etc.). Les techniques informationnelles de liaison semblent avoir pour fonction de minimiser la portée de ces difficultés. Notre problème consiste à savoir si ces nouvelles formes de gestion des aléas sont susceptibles de modifier l'imaginaire des acteurs qui composent le système des TRM.

Habituellement, quand il s'agit d'exposer les résultats d'une recherche, la démarche consiste bien souvent à tracer une ligne droite sur laquelle on se tient tout au long du rapport³. Le fil conducteur d'exposé des résultats est généralement un fil tendu entre le point de départ et le point d'arrivée. Le faisceau causal poppérien avait déjà remis en cause cette démarche puisqu'il impliquait de partir de différents points du processus à expliquer pour converger vers la solution. Le raisonnement impliquait donc un exposé des résultats en épis ou en étoiles successives avançant vers l'ébauche de réponses aux questions posées. Cela implique également que les questions puissent correspondre à la forme de raisonnement que dessine la méthode choisie : *«Il est très rare de rencontrer*

³ C'est bien sûr une métaphore.

dans la littérature des essais d'emploi de certaines techniques d'observation dans des contextes très éloigné de l'approche théorique originale»⁴.

Le travail ici présenté a la pensée systémique complexe pour base conceptuelle. Cela amène des conséquences pour l'exposé qu'il est nécessaire d'identifier dès maintenant.

Parce que c'est un travail où j'aimerais que ce soit -je paraphrase E. Morin- le sujet vivant qui domine, le fil conducteur qui régit la rédaction doit s'intégrer dans une pensée systémique ouverte. Ce fil conducteur, G. Balandier le compare au fil d'Ariane⁵. E. Morin l'appelle discours-circuit, résultat d'une involution introspective⁶. *«Je voudrais que le lecteur sente que, si peu apparente et si limitée soit-elle dans ce texte, l'involution introspective fait partie de la logique de mon discours-circuit. Je n'écris pas du haut d'une tour qui me soustrait à la vie, mais au creux d'un tourbillon qui m'implique dans ma vie et dans la vie»⁷.*

En reprenant à mon compte la métaphore d'E. Morin, je pourrais dire que si je suis au creux d'un tourbillon, je ne puis exposer ce que je vois comme une *via romana*. Ce n'est pas un chemin rectiligne que j'observe, c'est une dynamique qui m'empreint. Cette forme d'observation se justifie par le fait qu'effectivement, j'étais imprégné de mon objet de recherche avant même de savoir qu'il pouvait être transformé en objet de recherche. C'est la raison fondamentale qui m'a fait opter pour la méthode de la pensée complexe. Outre qu'elle s'inspire de la pensée systémique, qui n'a rien de bien nouveau, mais connaît d'importants développements, elle s'est, de plus, avérée pertinente pour comprendre, sur la recommandation de B. Gille que nous verrons dans la section 1.1.3., l'ensemble des interactions qui pouvait mener les acteurs du TRM à adopter les techniques informationnelles de liaison.

C'est pourquoi l'exposé se fera sur un mode circulatoire : il partira du quotidien des acteurs, celui qui façonne leur imaginaire, et de leurs interactions pour parvenir finalement, après avoir élaboré des informations tout le long de cette description, à

⁴ Ce raisonnement valide pour la psychologie peut sans doute être reporté à la sociologie. In MICHIELS-Philippe M.P. (sous la dir.) : L'observation, coll. T.D.B., éditions Delachaux et Niestlé, Neuchâtel, 1984.

⁵ BALANDIER G. : Le Dédale, pour en finir avec le XX^{ème} siècle, Fayard, 1994.

⁶ L'involution introspective, E. Morin la définit comme un processus auto-référent qui va de la conscience de l'égoïsme à l'auto-réflexion critique. Il s'agit, en fait, et plus simplement, de re-donner à l'observateur sa place dans l'observation.

⁷ MORIN E. : La méthode. Tome 2. : La vie de la vie, coll. Points-essais, Seuil, Paris, 1980, page 298. Cité également in GOSSELIN G. : *"Sociologie de l'imaginaire et retour du sujet"*, page 92, in Actions et recherches sociales, déc. 1986, n° 4, éditions Erès, pp 85-98.

l'exposé de l'imaginaire des acteurs des TRM à propos des techniques nouvelles. Elles demeureront cependant la préoccupation "centrale". Ne seront donc retenus des acteurs étudiés que les éléments qui importent pour comprendre les réactions des acteurs.

Il pourrait sembler anachronique de faire une étude sur l'*"imaginaire des techniques de pointe"*⁸ chez les acteurs des TRM, si mon travail ne s'inscrivait pas dans un registre intellectuel spécifique de la sociologie de nos sociétés contemporaines industrielles. Cette sociologie est encore peu connue du "grand public", mais déjà bien étoffée. Elle est celle qui étudie les imaginaires collectifs de nos sociétés sur la technique et la technologie de la vie quotidienne, et qui plus est, ceux provenant du travail. La technique n'est plus alors envisagée comme un ensemble de méthodes et de matériels spécifiques, comme elle l'est dans le sens commun. Il s'agit alors bien plutôt de la comprendre comme **une des données incontournables de l'action organisée**⁹.

La notion d'imaginaire convient particulièrement pour l'analyse des techniques. En effet, inégalement maîtrisées par les acteurs, mais aussi inégalement réparties dans la population, porteuses d'espoirs et de désolations, enjeu fondamental des interactions humaines, les techniques sont propices à fomentier, dans les groupes sociaux et chez les individus, des représentations fantasmées de leur devenir comme de leur présent ou de leur passé. Dès lors, l'étude de l'**imaginaire social** peut être **une des clés d'entrée vers la compréhension de ce qui fonde les systèmes sociaux, TRM y compris**.

Comme le signale G. Gosselin, avec G. Durand et G. Balandier, quand il analyse les travaux d'E. Morin, il émerge la *«nécessité d'une sociologie de l'imaginaire. E. Morin l'appelle noologie [...] cette écologie des idées»*⁵ : après la réalité du troisième type (le lien social, c'est-à-dire l'interaction), apparaît une entité de quatrième type : la noosphère *«sans laquelle nos rapports sociaux deviennent inintelligibles et fous»*, c'est celle qui considère les idées et leur système comme véritables existants¹⁰. L'intérêt de cette noologie est de permettre la ré-interprétation du lien social. Elle le permet par le retour du sujet, du sujet complexe. Et la boucle se boucle, parti d'un sujet individu duquel émerge la stratégie, nous pouvons, grâce à une

8 L'expression est entre guillemets parce qu'elle est le titre d'un livre paru sous la direction d'A. GRAS & S. POIROT-DELPECH : *L'imaginaire des techniques de pointe - au doigt et à l'œil*, L'Harmattan, coll. Logiques sociales, Paris, 1989.

9 Technique à laquelle il faudrait ajouter *Le pouvoir et la règle* qui sont inséparables parce qu'ils représentent à eux deux *«Les deux faces du phénomène "organisation"»*. cf E. FRIEDBERG : *Le pouvoir et la règle*, collection Sociologie, éditions du Seuil, Paris, 1993.

10 Les deux premiers types sont d'abord l'individu-sujet, ensuite la stratégie-communication.

théorie de la connaissance, interpréter le lien social entre les sujets-individus. Mais ce sujet-là a le mérite d'être vivant parce qu'il n'est pas décontextualisé.

Cette étude rend compte des modifications possibles de l'imaginaire au travail des acteurs des TRM avec les techniques informationnelles de liaison pour capacités communicationnelles (donc stratégiques) nouvelles. Cependant, l'analyse de l'appropriation des techniques, dans l'imaginaire des acteurs, montrera les TRM comme un système technique complexe.

1.1. QUELQUES PRECISIONS THEORIQUES : SUR L'IMAGINAIRE, LES TECHNIQUES ET LES TRANSPORTS

L'ambition de cette section est de lier ces trois notions qui sont quelques fois étudiées l'une avec une autre, mais rarement toutes trois ensemble.

1.1.1. A l'origine de l'étude des imaginaires sociaux

Si nombreuses sont les traditions anthropo-sociales qui sont à l'origine de l'étude des imaginaires, qu'il est assez malaisé de fixer l'origine de ce courant sociologique¹¹. Si C. Castoriadis fut l'un des philosophes à évoquer l'importance de l'imaginaire social comme élément constitutif de la société¹², et si la notion se trouve en permanence dans l'œuvre de C. Lévi-Strauss, on ne peut douter du rôle primordial de G. Balandier dans ces inspirations paradigmatiques¹³, notamment dans la volonté d'analyser l'imaginaire des acteurs de nos sociétés industrielles comme on analyse celui des sociétés dites archaïques.

• De l'intérêt du "Détour" : une forme spécifique de distanciation à l'objet

Pour comprendre nos propres sociétés, il nous faut faire *Le Détour*¹⁴, c'est-à-dire non seulement passer par les actes humains pour comprendre le social¹⁵, mais aussi quitter de manière définitive le socio-centrisme. Celui qui nous a fait croire pendant de

¹¹ Il semblerait qu'on puisse trouver dans le travail des sociologues de l'imaginaire des sources wébériennes d'analyse compréhensive, des sources de différentes "écoles" sociologiques (les techniques de recherches de Chicago et par là-même celles de l'anthropologie de Malinowski, de la sociologie de Simmel, l'analyse systémique allemande, la tradition de l'analyse stratégique, la réhabilitation de l'acteur réalisée par Touraine, de l'*homo cogitans*...).

¹² CASTORIADIS C. : *L'institution imaginaire de la société*, Editions du Seuil, Paris, 1976.

¹³ L'imaginaire est une notion déjà utilisée par les historiens de l'école des Annales. Cf notamment J. Le GOFF : *L'imaginaire médiéval*, Bibliothèque des histoires, éditions Gallimard, 1985, Paris ; mais aussi G. DUBY : *Les trois ordres ou l'imaginaire du féodalisme*, même éditeur, Paris, 1978.

¹⁴ BALANDIER G. : *Le Détour*, éditions Fayard, Paris, 1985.

¹⁵ N'est-ce pas là sociologie compréhensive wébérienne ?

nombreuses années que nos sociétés étaient assez distinguées des sociétés "primitives" pour être analysées avec des outils intellectuels différents ; quand il ne s'agissait pas de penser que, pour comprendre des sociétés "développées", les outils de l'ethnologie, de l'anthropologie ne pouvaient pas être utilisés. L'imaginaire était l'apanage des ethnologues : il servait à cerner les rites, la magie des Autres.

A la suite d'abord de G. Gosselin mais aussi de P. Bouvier qui me guidèrent dans l'apprentissage de cette démarche, mon travail voudrait éviter ces postulats ethnocentristes. Cela m'amène à penser, par exemple, que transporter à dos de mulets n'a rien de plus "primitif" que d'utiliser un camion de quarante tonnes. Les deux phénomènes correspondent à des dynamiques sociale et technique différentes. Si ces techniques peuvent être significatives de populations différentes, qu'elles peuvent donc être comparées, il n'en faut pas pour autant les hiérarchiser : *«Il s'agit d'appréhender la totalité en action d'une micro-société, d'un ensemble cohérent. Le segment professionnel fonctionne idéalement comme l'Ethnie de l'anthropologue»*¹⁶.

Les actes sociaux ne peuvent être compris que dans le système qui les intègre et ne peuvent pas être compris sans les systèmes qui les intègre : *«Toutes choses étant causées et causantes, aidées et aidantes, médiatees et immédiates, et toutes s'entretenant par un lien naturel et insensible qui lie les plus éloignées et les plus différentes, je tiens impossible de connaître les parties sans connaître le tout, non plus que de connaître le tout sans connaître particulièrement les parties. (Blaise Pascal)*¹⁷». La tâche est utopique, me semble-t-il. A. Gras conseille d'ailleurs de s'en tenir à ce qui serait le plus significatif. Tenter ensuite de laisser la pensée "ouverte" est la solution qui paraît la plus applicable.

• La pensée complexe (ou pensée systémique ouverte), outil conceptuel du Détour

Pour ce faire (connaître le tout et les parties), il faut alors utiliser une pensée qui puisse nous permettre de comprendre les phénomènes que nous étudions. Cette pensée devra pouvoir intégrer le tout et ses parties. C'est le cas de la pensée systémique ouverte (ou pensée complexe). Nous verrons que cette forme de raisonnement nous amène, pour connaître particulièrement chacune des parties, à les considérer, chaque fois, comme un tout.

¹⁶ BOUVIER P. : Technologie, travail, transports -Les transports parisiens de masse (1900-1985), Librairie des Méridiens, Paris, 1985, page 12.

¹⁷ Cité in MORIN E. : La méthode : tome 1 : La nature de la nature, coll. Points-Essais, Editions du Seuil, Paris, 1977, page 7.

C'est l'un des dangers auquel nous confronte toutes les pensées systémiques. L'utilisateur de la pensée complexe ne doit pas oublier les interrelations, elles en sont la clef. Puisqu'en effet, elles sont productrices de turbulences ou désordres (principe d'entropie), donc d'accroissement de l'information, donc d'accroissement des interactions et donc créatrices d'ordres (principe de néguentropie). Pour ce faire, il faut réussir à intégrer l'idée que le tout est plus que la somme des parties mais également que chaque partie est à elle-seule significative du tout. La société globale est plus que les transports mais l'organisation des transports est significative de l'organisation sociale globale. Ce qu'E. Morin nomme le principe hologrammatique¹⁸.

Le travail des chercheurs devient alors de regarder les hiérarchies sociales et la distinction (celle que Bourdieu mît en évidence) comme des construits sociaux, comme le résultat d'interactions négociées dans des termes plus ou moins déséquilibrés. La distinction et la stratification sociales sont des construits sociaux, et le sociologue ne doit jamais les tenir pour argent comptant. C'est le plus ancien principe de la sociologie. Les acteurs se hiérarchisent entre eux, mais ces hiérarchies sont fondées sur des valeurs qui, même justifiées par la raison, peuvent être regardées comme des construits sociaux. Le Détour, avec la pensée complexe pour capacité analytique, est ce qui va nous permettre d'aborder la notion d'imaginaire des acteurs du transport tout en se dégageant des catégories que constituent les acteurs pour gérer leurs interactions déséquilibrées. La théorie d'E. Morin, si elle semble à première vue a-typique, participe intégralement de la pensée universitaire classique.

Pour les anciennes traditions anthropologiques, Nous, acteurs des sociétés industrielles, avons des comportements rationnels par rapport à des fins ; Eux, sauvages de l'Ailleurs, primitifs du Lointain, avaient des comportements orientés par les valeurs. Ils étaient des objets, nous étions des sujets.

¹⁸ L'hologramme est une image en suspension qui se maintient parce que le tout contient toutes les parties, mais que parallèlement, toutes les parties contiennent les informations du tout : *«Le tout est dans la partie qui est dans le tout»*, E. Morin : Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, page 101, Paris, 1990. Cette forme d'image est devenue techniquement possible grâce aux ordinateurs de la NASA que les ingénieurs ont programmé pour travailler en trois dimensions.

Or, «*Etre sujet, c'est agir pour soi et en fonction de soi. Ce que fait tout être vivant à commencer par la bactérie*»¹⁹. Mais c'était le Soi masqué, celui qui se cachait derrière le paradigme cartésien de la pensée disjonctive séparant arbitrairement l'*ego cogitans* de la *res extensa*, valorisant le premier au regard du second, niant l'intérêt heuristique de l'interaction. Bref, ne s'apercevant pas que c'est l'observateur qui constitue l'observé en tant qu'observé. Séparation qui amena E. Durkheim à penser qu'il pouvait regarder les êtres et leurs relations comme des choses desquelles il aurait été détaché, absent, tel un roi regardant le peuple depuis son trône (la "tour d'argent" signalée par E. Morin). Séparation qui pourrait également amener à penser qu'entre les deux faces d'un même phénomène, pour reprendre l'expression d'E. Friedberg, il n'y a pas d'épaisseur.

Par la volonté de faire ce *Détour*, G. Balandier nous propose donc une nouvelle forme de distanciation à l'objet : nous devons parvenir à nous auto-regarder comme des acteurs agissant aux milieux de systèmes d'actions ritualisés, sans doute un peu comme les premiers anthropologues regardaient leurs "sauvages". Cette méthode est très proche de celle que préconisait les sociologues de l'Ecole de Chicago avec le rapport décrit par E.C. Hughes entre l'émancipation et la familiarité. Les différences entre les humains ne doivent pas, en définitive, masquer "*L'unité de l'homme*"²⁰. Les «*anthropo-logiques*»²¹ doivent permettre l'élaboration d'un regard nouveau, plus éclairant, moins aveugle, sur le monde dans lequel nous vivons.

Une vision réintégrant l'observateur dans l'observé pourrait nous démontrer l'intérêt "*pour une anthropologie fondamentale*"²² et nous permettrait de nous avancer vers la compréhension complexe des actes et pensées des acteurs de nos sociétés, nous y compris. Il semble difficile de comprendre autrement qu'avec complexité des actes et pensées qui sont et constituent en permanence des systèmes complexes ? Le simple n'existe pas, disait G. Bachelard, il n'y a que du simplifié.

De là découle l'envie de comprendre la sociologie du quotidien des acteurs. Ce que font, entre autres, des auteurs comme P. Bouvier, A. Gras, V. Scardigli. Grâce à ces auteurs (et quelques autres), la séparation arbitraire entre sociologie et ethnologie est en voie d'effritement. Pas plus les Peuls que les chauffeurs-routiers, les machinistes ou les pilotes d'Airbus ne composent une ethnie indépendante du reste du monde²³ : si nous

¹⁹ MORIN E. : *Sociologie*, Fayard, Paris, 1984, page 18.

²⁰ Titre des actes du colloque organisé au Centre Royaumont pour une science de l'homme paru (en trois tomes) sous la direction d'E. MORIN & M. PIATELLI-PALMARINI aux éditions du Seuil en 1974.

²¹ BALANDIER G. : *Anthropo-logiques*, PUF 1974, édition augmentée Livre de Poche, coll. Biblio-essais, Paris, 1985.

²² Titre du troisième tome des actes du colloque précédemment cité.

²³ Ce qui n'empêche en rien d'avoir quelques caractéristiques particulières. Mais la différenciation peut se faire sans hiérarchisation.

pouvons les «*labelliser*», c'est qu'ils sont visibles de notre monde. S'ils sont visibles de notre monde, alors, ils font partie de notre monde comme nous faisons partie du leur. C'est, je crois, le sens du *Détour*. Nous devons replacer notre réflexion dans une écologie globale exempte de ces frontières artificielles et closes qui nourrissent l'ostracisme. Bien que malaisées à organiser, pensée systémique et pensée complexe peuvent être les outils de tels raisonnements.

1.1.2. La notion d'imaginaire illustre les relations entre acteurs

Les transports routiers connaissent un processus innovant que nous voulons étudier. Ce processus peut être analysé de différentes manières. C'est l'imaginaire des acteurs qui servira ici de clef. La manière dont G. Balandier a défini cette notion peut en effet nous permettre de comprendre comment les acteurs vivent ce processus.

• Le quotidien nourrit l'imaginaire

Imaginaire, le mot est fréquemment usité. Avant que d'aller plus avant, je voudrais me situer par rapport à ce vocable. La notion d'imaginaire est incontestablement liée à celle de mythes et de rites. A en croire H. Mendras²⁴, on a longtemps utilisé les notions de mythe et d'imaginaire pour ne parler que des sociétés prétendument archaïques. La même dimension intellectuelle des membres de nos sociétés se classait plus facilement dans la notion de normes et d'idéologie où "idéologie" serait compris comme le contenu et le contenant de nos esprits, le fond et la forme de développement de nos structures mentales communes. Mais, avec H. Mendras, on peut également affirmer que «*les rites profanes sont les plus significatifs dans la société industrielle*»²⁵. Nous aussi vivons des protocoles, des cérémoniaux, des "savoir-vivre" qui «*prescrivent des comportements ritualisés*»²⁴. Il ne faut plus alors s'étonner que les sociologues ayant pour ambition de réduire la portée de la division entre sociologie et anthropologie en arrivent à utiliser la notion d'imaginaire social et à analyser le quotidien des acteurs, comme B. Malinowski s'incrutant dans la société trobriandaise.

La notion d'imaginaire ici utilisée sera celle que définit G. Balandier. Comme nous l'avons vu dans l'introduction de ce chapitre, la notion d'imaginaire social non seulement n'est pas neuve, mais elle s'accorde bien à l'étude des techniques : «*Les images prolifèrent et conquièrent, les techniques produisent du fantastique, du merveilleux, par leur réussite, par leurs exploits répétés. [...] L'imaginaire n'a jamais rencontré un concours de circonstances aussi propices à son déploiement, à la multiplication de ses*

²⁴ MENDRAS H. : Éléments de sociologie, section de l'ouvrage sur "*Les rites et les symboles*", pp 104-109, A. Colin éditions, coll. U, Paris, 1975.

²⁵ MENDRAS H. : même référence, page 105.

manifestations et de ses formes. Il deviendrait en quelque sorte plus riche, davantage disponible, et au service de tous afin de ré-enchanter la quotidienneté [...]. Le temps de l'ennui [...] serait en voie de s'achever»²⁶.

D'abord, les techniques, le phénomène "travail" y compris, sujet de mes investigations, sont productrices d'imaginaire. Cet imaginaire comporte des dimensions sociologiques, c'est-à-dire qu'une partie de son contenu peut être analysée comme socialement diffusée, socialement acquise et socialement partagée. Délaissant le lien causal cartésien, G. Balandier ne parle pas d'un imaginaire qui orienterait ou déterminerait l'action. Il parle de "circonstances propices", de "déploiement".

Soulignant que l'imaginaire est au service de tous, il rend implicite l'idée que **l'imaginaire est une capacité d'action**. Cette idée est intéressante, d'autant plus qu'elle nous laisse le loisir de nous questionner sur les acteurs (et leurs caractéristiques) qui vont parvenir à en exploiter les potentialités. Il n'est pas indifférent, par exemple, de savoir si c'est l'imaginaire des techniciens qui finit par imposer ses matrices dans l'esprit des acteurs du transport²⁷, ou encore si la réalisation d'une technique n'est établie que quand les utilisateurs se l'approprient. Elle subodore en tous cas l'inégalité des acteurs devant l'imaginaire.

G. Balandier dénonce également ce stéréotype selon lequel le monde se désenchanterait, peut-être le plus ancien de tous les lieux communs, affirmant au contraire que l'imaginaire réenchante la quotidienneté. Quotidienneté déjà analysée par P. Bouvier pour analyser les blocs socio-techniques (ou B.S.T.) qui permettent, historiquement, la production des transports urbains parisiens et new-yorkais²⁸. Réenchantement revendiqué par l'ensemble de l'œuvre d'E. Morin qui vise à réduire la dichotomie cartésienne entre l'être animé et la chose. L'imaginaire, pour rejoindre la pensée de V. Scardigli, serait producteur de sens²⁹.

D'autre part, Balandier nous dit que *«l'accès aux territoires les plus anciens de l'imaginaire s'obscurcit. Ces au-delà de l'ordinaire s'aperçoivent de moins en moins dans le dévoilement qu'effectuent les grands mythes, les révélations et les prophéties, en les transformant en lieux de l'espérance et non pas en désir immédiat. [...] L'instant*

²⁶ BALANDIER G. : *Le Dédale, pour en finir avec le XXème siècle*, Fayard, 1994, page 103.

²⁷ Même si, comme le démontre A. Gras dans plusieurs de ses travaux, cela peut (additionner à d'autres conditions) entraîner des réactions plus ou moins vives chez les utilisateurs.

²⁸ BOUVIER P. : *Technologie, travail, transports - Les transports parisiens de masse (1900-1985)*, Librairie des Méridiens, coll. Réponses sociologiques, Paris, 1985.

²⁹ Je reparlerai de ce "désenchantement" du monde dans le chapitre sur l'imaginaire des techniques.

envahit la conscience»³⁰. Considérant comme vraie cette hypothèse forte du livre de G. Balandier, c'est dans "le Dédale" du quotidien que je vais chercher à expliquer comment *«la vie quotidienne des acteurs dans un système ritualisé»* nourrit leur imaginaire. Plus précisément, car mon investigation ne concerne que les transports routiers de marchandises, je vais chercher à savoir **comment la vie quotidienne des acteurs du TRM nourrit leur imaginaire et comment celui-ci, à son tour, nourrit leurs capacités d'actions.**

• Une définition de l'imaginaire

Selon G. Balandier, les philosophes auraient discrédité la notion d'imaginaire. Pour définir l'imaginaire, il utilise plusieurs auteurs dont Platon et J. Starobinski. Pour Platon, nous dit G. Balandier, imaginer, c'est opposer des obstacles à la connaissance. En perpétuelle recherche d'une objectivation parfaite du réel qui se fonde sur une tentative de rejet de la subjectivation, les philosophes répondant à ce paradigme renvoyaient la notion en position subalterne, la percevant comme une faculté émanant du domaine des sensations. N'y voyant que du méta-physique, ils laissaient aux prêtres le soin de gérer cette sacralité.

Pour Sartre, l'imagination est une faculté du pur possible, elle peut donc mettre en œuvre des dynamiques particulières. Selon les auteurs qui inspirent G. Balandier, l'imagination va peu à peu se définir comme un écart : *«Starobinski en fait la compagne qui [...] apporte beaucoup plus qu'une faculté d'évoquer des images qui doubleraient le monde de nos perceptions directes ; l'imagination est un pouvoir d'écart* (c'est moi qui souligne) *grâce auquel nous nous représentons les choses distantes et nous nous distançons des réalités présentes»*³¹.

Pour G. Balandier, l'imaginaire est plus cette capacité de distanciation elle-même *«qu'un territoire nettement différencié»*³². De la sorte, notre auteur s'éloigne de la vision statique d'un imaginaire qui serait en fait un entrepôt spirituel de stockage dans lequel les acteurs sociaux iraient chercher l'explication de l'inexplicable. Citant Ernst Cassirer, G. Balandier avance l'idée selon laquelle *«pensée mythique et pensée rationnelle se développent sur deux plans différents mais que celle-là continue à porter du sens à la*

³⁰ BALANDIER G. : *Le dédale, pour en finir avec le XXème siècle*, Fayard, 1994, page 103.

³¹ BALANDIER G. : *même référence*, page 104.

³² BALANDIER G. : *même référence* que note précédente.

frontière ou à l'intérieur de celle-ci»³³ : même les Trobriandais savaient que leur légendes étaient des *Lili'u*³⁴.

Ainsi l'imaginaire n'est pas une donnée statique mais un perpétuel processus d'ajustement entre le réel, la personnalité des acteurs, et leur perception de ce réel. Il est directement dépendant de la vie émotionnelle des acteurs. Il est, d'autre part, le résultat d'une interprétation de la perception et de la sensation.

• *L'intérêt de la notion d'imaginaire*

L'imaginaire n'est pas simplement une collection d'images. Ou alors, cette collection est plus proche du film à séquences superposées (on pensera au *Napoléon* d'Abel Gance) que de l'album photographique. Les clichés que les acteurs en ressortent sont le démarreur d'une dynamique d'action (pour prendre une métaphore mécanique).

L'imaginaire s'organise en système. Il trouve une part de ses capacités de reproduction et d'organisation dans sa propre dynamique. Il est, comme dirait E. Morin, auto-producteur et auto-organisateur, E. Morin et G. Balandier en conviennent tous deux. Les connotations liées au mot lui-même semblent lui admettre toutes les possibilités (la faculté du pur possible décrite par Sartre), même les plus fantasques, les vraies et les fausses, les "fondées" sur le constat, et les "inventées" pour la circonstance. L'imaginaire n'a pas besoin d'être capable d'affronter le réel.

L'imaginaire, et ce ne sont que ces dimensions sociales qui intéressent le questionnement présent, c'est la capacité intellectuelle mouvante qui permet de détester ou aimer le travail et ses incidences. C'est l'espace où on peut être amoureux de la secrétaire, où l'on peut mépriser les chefs, les collègues, les subalternes, et les employés. Les acteurs l'expriment souvent par un «*Moi, si je pouvais, je...*». C'est l'espace intellectuel où tout est permis. Et les acteurs du transport, dans leur imaginaire, ne se privent de rien. Ils s'y battent avec leurs "ennemis", les défont dans des combats glorieux dont ils sortent toujours vainqueurs. Dans l'imaginaire, *le seul pays où nul ne soit interdit de séjour*³⁵, les chauffeurs routiers ont les plus beaux camions du monde et roulent sur la plus belle route du monde³⁶, les entrepreneurs ont l'entreprise la mieux placée sur le marché, réalisant les meilleures marges bénéficiaires, et les deux

³³ BALANDIER G. : *même référence*, page 106.

³⁴ Cf l'exemple de l'aéroplane cité par Malinowski in *Les Argonautes du Pacifique Occidental*, page 364, coll. Tel, Gallimard, 3^{ème} édition 1989.

³⁵ L'expression est de J. Beaucarne, chansonnier belge francophone.

³⁶ Peut-être la "66's Road" qui traverse l'Australie d'un bout à l'autre.

parviennent à ce résultat sans "travailler". "Sans travailler" signifierait, en imaginaire, *en continuant leurs activités mais sans leurs incontournables contingences*.

Dans l'imaginaire, les acteurs gagnent 20 fois par jour au loto, dépensant plus rapidement encore la totalité des gains³⁷. Paris s'y fait en un jour, même moins. La représentation est modelée par les relations de pouvoir, l'imaginaire (même s'il est socialement façonné) est libre de toute contrainte institutionnelle ou réaliste. C'est lui qui va permettre de se prétendre libéral et de travailler au sein de l'Etat, de se dire paresseux et de dépenser son énergie au travail. De penser tous ses confrères comme des imbéciles et de leur sourire quand même.

L'imaginaire admet les fantômes et les fantasmes. Et c'est encore lui que récolte le sociologue quand il interroge et demande longuement "Qu'en pensez-vous ?". Discours restitué par les acteurs, souvent plus proche de ce qui est espéré que de ce qui est vécu, de la *"dure réalité"*. C'est l'imaginaire qui oriente la re-présentation. C'est celui qui va assumer antagonismes et contradictions, qui permet de stabiliser l'attitude, de masquer les émotions inavouables. Au travail, les émotions sont inavouables parce qu'elles sont déplacées : au travail, on ne s'émeut pas, on travaille. L'imaginaire est volatil, libre de toute attache sociale, la représentation sociale en est le régulateur.

Mais l'imaginaire, c'est aussi une notion qui permet au chercheur de s'écarter de l'ancienne question du vrai ou du faux dans le discours des acteurs : ils disent telle chose. Est-ce la réalité ? Y'a-t-il une réalité du discours ? Ne serait-ce pas plus simple de cesser la spéculation sur cette ambiguïté du vrai et du faux en utilisant un concept qui ne présage pas du rapport à la vérité des propos ? Le chercheur n'a que rarement la possibilité d'être fixé sur la véracité du discours car il dépasse la signification de la simple interaction entre un questionné et un questionneur :

L'enquêteur : « Si vous m'y autorisiez, je souhaiterais rencontrer des chauffeurs, ou même mieux, partir en route avec eux pendant une ou deux journées. »

Le transporteur : *« Oh, non. Non non. Y'a un problème d'assurance... De toutes façons, les chauffeurs ne disent que des conneries, pour se rendre intéressants »*. [...]

Xavier B., Transporteur.

« L'effacement de l'interviewer » (s'il est possible) *« conduit l'interviewé à élaborer un discours qui fait davantage intervenir les mécanismes de l'intra-locution ; discours*

³⁷ Chaque fois qu'il m'a été donné d'assister, dans un relais routier au tirage télévisé du Loto national, les discussions fusaient : *« Qu'est-ce tu frais, toi, si tu gagnais ? »*, la réponse se situant très souvent dans un registre de consommation exacerbée.

dont l'adresse est en grande partie imaginaire»³⁸. La relation d'entretien est une relation psycho-sociologique, elle contient en cela l'ensemble des contraintes de la présentation de soi. La notion d'imaginaire permet aux acteurs de se distancer des choses présentes, comme le signale G. Balandier. Mais elle permet également au chercheur de restituer les propos recueillis sans présager de la "qualité" de leur inscription dans le réel.

Notre objet, nous le verrons dans la section suivante, est un objet statistiquement rare : notre étude ne concerne que quelques dizaines d'entreprises sur les plus de 30.000 qui composent le "secteur" des TRM tels que les organismes de statistiques nationaux le définissent. Comme nous avons aussi réalisé des enquêtes auprès d'acteurs qui ne connaissaient pas l'existence des appareils qui font l'objet de notre questionnement, nous avons besoin, pour le restituer d'un concept qui admette à la fois le vrai et le faux. La notion d'imaginaire telle que G. Balandier la définit convient tout à fait à cette ambition. L'imaginaire n'a nul besoin de "coller au réel" :

«Si mon patron me met un truc comme ça dans mon camion, je lui balance à la tête».

Claude, carnet d'observation*, mars 1991.

Huit mois plus tard :

L'enquêteur : «tu te rappelles, tu m'avais dit que t'allais le jeter à la tête du patron ?»

Claude : *Ouais, ben finalement, tu vois, je suis assez content d'avoir ce putain de téléphone dans l'camion.*

Claude, Carnet d'observation*³⁹, novembre 1991.

L'imaginaire, c'est bien ce pouvoir d'écart qui permet de donner réponse à une question dont on ignorait la possible existence et surtout à des comportements dont on ne peut rien prévoir à l'avance. Claude se représentait les choses distantes, il s'est distancié des choses. La définition de G. Balandier est opératoire.

La notion de représentation aurait également pu servir à décrire ce que nous avons recensé chez les acteurs du transport. D'autant plus qu'il existe des travaux très étoffés sur les représentations des acteurs face aux nouvelles techniques⁴⁰. Ceux-ci m'ont

³⁸ BLANCHET A., GHIGLIONE R., MASSONAT J. & TROGNON A. : Les techniques d'enquête en sciences sociales, Dunod-Bordas, Paris, 1987, page 118.

³⁹ Discours reconstitué. Les discours reconstitués *post fact* (généralement dans l'heure qui suit) seront notés d'une (*), pour signifier qu'ils n'ont pas été enregistrés.

⁴⁰ Avec J. SINGERY in *"Représentations sociales et projet de changement technologique en entreprise"*, in ABRIC J.C. : Pratiques sociales et représentations, coll. Psychologie sociale, 1994, je dirai que l'ouvrage de GRIZE, VERGES & SILEM : Salariés face aux nouvelles technologies - Vers une approche socio-logique des représentations sociales, Editions du CNRS, 1987, représente un des apports les plus importants pour la

d'ailleurs beaucoup servi lors des entretiens pour orienter mes questionnements. Mais les techniques de recherche mises en œuvre permettaient aux chercheurs de traiter des représentations sociales telles qu'elles ont été conceptuellement élaborées par cette école inspirée de la psychologie cognitive.

L'enquête de J. B. Grize, P. Vergès et A. Silem⁴¹, par exemple avait nécessité la mise en place d'un protocole d'interrogation des enquêtés nécessitant la possibilité de réaliser les entretiens dans des conditions sereines et stables : utilisation de matériel d'enquête (cartons à placer dans des tableaux, associations de mots et d'idées, questions d'évocation...), conditions difficilement réalisables dans un camion et peu envisageables avec un transporteur. J'ai, quant à moi, choisi d'aller observer les acteurs pendant et dans leur travail. Même si la présence de l'observateur est toujours troublante, j'ai tenté de ne pas freiner l'activité des acteurs que je rencontrais, notamment pour les salariés⁴², notant et enregistrant leurs propos pendant les arrêts, ou entre deux palettes de pièces détachées d'automobiles. Il semblait donc difficile de mettre en œuvre une conceptualisation autour de la notion de représentation sociale avec mon outil de recherche.

Représentation et imaginaire sont deux notions ayant ensemble de forts points communs. Tout d'abord, elles s'alimentent de l'idée que chacun se fait des capacités qu'ont les autres : ce sont deux notions stratégiques et interactionnistes. D'autre part, elles possèdent toutes deux un caractère cognitif essentiel : toutes deux, elles assoient leur constitution sur un savoir et des sensations. Toutes deux, elles fournissent une grille de lecture de la réalité qui va permettre de présenter à nouveau (re-présenter). Représentation et imaginaire doivent, pour exister et être analysables, suivre un même processus d'ancrage. Mais elles diffèrent en un point essentiel : leur cadre de restitution. La représentation possède un caractère restitutif affirmé (le mot lui-même l'indique) : *«Les représentations sont à la fois instrument de connaissance et de communication»*⁴³. Non seulement elle s'ancre dans la cognition individuelle, mais elle va servir à l'individu pour agir sur le réel. Elle doit donc être en mesure d'affronter ce réel. La représentation comprend donc l'ensemble des éléments socialement régulés qui vont permettre l'action dans le social. Les représentations sociales sont modelées par les relations de pouvoir et

compréhension des phénomènes sociaux relatifs à l'implantation de nouvelles techniques dans les procès de travail.

⁴¹ cf note précédente.

⁴² Les entrepreneurs ayant accepté de me recevoir l'ont fait, il est vrai, au dépens de leur planning de travail.

⁴³ GRIZE J.B., VERGES P. & SILEM A. : Salariés face aux nouvelles technologies - Vers une approche socio-logique des représentations sociales, Editions du CNRS, 1987, page 13.

elles sont restituées dans le concret, elles ont besoin d'être cohérente par rapport au système d'interaction.

Ce n'est pas le cas de l'imaginaire qui se moque des incohérences, mieux, qui en joue. L'imaginaire n'a pas besoin de la rationalité pour être. Analyser la représentation sociale pose le problème crucial du vrai et du faux. L'imaginaire est indifférent à cette ambivalence. Ce qu'il restitue n'est ni vrai, ni faux, il n'est pas ambivalent. Ce diagnostic d'ambivalence est largement insuffisant. L'imaginaire serait plutôt ambiguë. Or, *«L'ambiguïté n'a pas le même statut que l'ambivalence : un changement de point de vue ne la dissipe pas, et en ce sens son statut scientifique est moins assuré, mais elle est explicitement provisoire et, par là, scientifiquement plus prometteuse ; inscrite dans le temps, elle contient la promesse de son dépassement»*⁴⁴. Le même raisonnement est applicable à l'imaginaire social des acteurs.

1.1.3. L'étude de la technique dans les transports

S'il est un domaine incontournable quand on tente de regarder le quotidien des acteurs, c'est bien la technique, système articulant *«connaissance et activité»*⁴⁵. Tous les sociologues et anthropologues adeptes du "Détour", et G. Balandier le premier, parlent de la technique, élément essentiel de la communication entre les êtres vivants. La technique, prise dans sa définition la plus globale, c'est le support du lien interactionnel, c'est le moyen de la stratégie.

Déjà objet (ou sujet ?) de recherche relativement peu couru, les transports sont rarement analysés à travers cette grille de lecture. C'est celle que nous avons choisi d'appliquer pour comprendre l'espace social des transports routiers de marchandises, et notamment l'un des phénomènes internes qui a lieu dans (et qui contribue à fabriquer) cette forme particulière de transports : l'appropriation des techniques informationnelles de liaison.

Notre ambition première était d'en mesurer les effets. La pensée systémique et la pensée complexe d'une part, la pensée de la technique de l'autre nous en ont empêché : **ce n'est pas la technique qui produit des effets** : ce sont les êtres vivants qui font la technique, elle est le résultat d'interactions, elle est une capacité culturelle au service de ceux qui parviennent à la maîtriser. Accorder à la technique elle-même des

⁴⁴ AUGÉ M. : *"Ambivalence et ambiguïté"*, page 20-24, page 24, in *Traverses*, n° 47 intitulé *"Ni vrai-Ni faux"*, revue trimestrielle du centre de création industrielle G. Pompidou, nov. 1989.

⁴⁵ GILLES B. : *Histoire des techniques*, page I de la préface, Encyclopédie de La Pléiade, Gallimard, Paris, 1978.

capacités déterminantes ou structurantes, J. Habermas, C. Castoriadis, P. Roqueplo, l'ont déjà démontré, c'est masquer la responsabilité des acteurs qui font ce qu'elle est et ce qu'ils sont. L'analyse de certains travaux de J. Habermas nous montrera que la technique possède un caractère social et idéologique avant même qu'elle soit diffusée ou produite.

En définitive, quand elle arrive dans nos mains pour être consommée, la technique contient bien une logique interne qui nous empêche de nous en servir pour agir sur n'importe quoi. Le stylo à bille ne peut se substituer au parachute que dans le cas où on décide de ne plus faire de parachute, c'est la raison technique. Il est bien évident que les techniques ont une logique d'usage. Cette logique les détermine non pas dans un usage, mais dans des capacités à agir, des capacités d'action.

C'est à partir de ce constat que l'on a commencé à analyser la technique comme système. C'est du moins ce pour quoi plaide B. Gille quand il signale dans ses prolégomènes à une histoire des techniques qu'*«Il ne nous sera donc possible que d'esquisser des schémas, d'autant plus qu'il serait également nécessaire de faire intervenir systèmes et structures exogènes pour en apprécier convenablement la complexité»*⁴⁶. Si l'on tente de parvenir à cette fin, on s'aperçoit de la pluri-dimensionalité des techniques les plus usuelles. On note également que chaque système technique est considéré par B. Gille comme un système inséré dans un autre système. Bien qu'il ne le formule pas ainsi, B. Gille, analysant les cadres des objets techniques les considère comme des méta-systèmes techniques, comme des systèmes de systèmes.

Par exemple, le stylo à bille, symbole de l'abandon des plumes Sergeant-Major, de l'encre et des encriers blancs de nos enfances, illustre également le transfert de l'achat réalisé par le maître à l'achat réalisé par la famille. Il a largement dépassé sa simple fonction utilitariste. Cela n'empêche en rien qu'il serve à bien d'autres choses que pour écrire : gratter l'oreille, servir de marque-pages... Il participe également à la constitution de l'imaginaire puisqu'il a permis de constituer les pupitres "à trou" (que l'on cirait avant de partir en vacances) et les pleins et déliés de nos écritures comme symboles de l'ancienne école.

Ce plaidoyer pour une pensée complexe de la technique réalisé par B. Gille, ne semble possible que dans le cas où la technique que l'on choisit d'étudier représente un phénomène technique relativement restreint. S'il avait, par exemple fallu tracer le spectre

⁴⁶ GILLE B. : Histoire des techniques, prolégomènes, page 35 de la préface, Encyclopédie de La Pléiade, Gallimard, Paris, 1978.

technologique complexe des "transports", il aurait fallu y intégrer tous les modes de transports, mais aussi les constructeurs, donc les politiques industrielles des nations, et encore la symbolique sociale sur les avions ou les locomotives, etc. La tâche semble incommensurable. En limitant la réflexion à un objet focal très spécifié, comme ici les techniques informationnelles de liaison, l'exercice peut être tenté.

Les techniques laissent rarement indifférents. Il y a les technophiles et les technophobes. Les premiers sont plus souvent sous la vindicte des intellectuels. V. Scardigli⁴⁷ voit dans leur discours une techno-logique (c'est le terme le plus neutre). J. Habermas⁴⁸ voit dans la techno-logique le discours officiel de la technocratie, J. Ellul y voit parfois une technolâtrie⁴⁹, une idolâtrie de la technique. Les penseurs qui estiment les techno-logiques ne se questionnent pas à leur sujet. Chacun, dans les conversations (savantes ou non) est souvent contraint de choisir son camp. S'il ne le fait pas, ses auditeurs le feront pour lui. En effet, si la technique n'a pas d'effet, elle nourrit l'imaginaire des acteurs. J'aimerais démontrer, par le présent travail, que **c'est justement l'imaginaire des acteurs et les représentations sociales qu'il aide à constituer qui alimentent le spectre technologique**. Le spectre technologique, la notion est de C. Castoriadis, c'est ici l'état de la technique à un moment donné, l'imaginaire social et les actes qu'elle suscite.

Le spectre technologique se nourrit de l'imaginaire et des représentations sociales que les acteurs développent à son égard. Mais, à son tour, il nourrit l'imaginaire et les représentations sociales. C'est dans ce processus eco-producteur qu'il puise une part de ses capacités de renouvellement et d'amélioration. Les autres provenant de ses propres dynamiques : il est auto-producteur également. Il est donc intéressant, même si ce n'est pas la seule dimension possible, de **comprendre le caractère sociologique de l'imaginaire social des acteurs du transport routier**. En respectant le désir de B. Gille d'intégrer structures et systèmes exogènes, cette compréhension nous aidera à cerner, à propos du processus d'innovation technique, les différentes modalités d'interaction entre les personnes et les groupes intervenant dans les transports routiers de marchandises.

1. 2. DE LA QUESTION ORIGINELLE AUX HYPOTHESES DE RECHERCHE

⁴⁷ SCARDIGLI V. : Les sens de la technique, coll. Sociologie d'aujourd'hui, PUF, 1992. GILLE B. : Histoire des techniques, prolégomènes, page 44, Encyclopédie de La Pléiade, Gallimard, Paris, 1978.

⁴⁸ HABERMAS J. : La science et la technique comme idéologie, Denoël-Médiations, Gallimard, Paris, 1973. Texte original : Technik und Wissenschaft als ideologie, Frankfurt am Main, 1968.

⁴⁹ ELLUL J. : Le bluff technologique, Hachette, Paris, 1990, page 39.

1.2.1. A l'origine du questionnement : un entretien non-directif

Les premières questions que je me suis posées sur la technique datent de mon premier travail de recherche sur les transports routiers de marchandises, en 1989. Trois semaines d'observation des chauffeurs-routiers dans le cadre de leur travail m'avaient amené à m'interroger sur l'utilisation qu'ils faisaient de l'un des instruments de contrôle de leur activité : le chronotachygraphe⁵⁰. C'est la raison pour laquelle je rencontrai le directeur régional de l'un des équipementiers les plus connus des TRM. Mon ambition étant de connaître le type de pannes qu'il constatait sur les appareils qui revenaient dans son atelier, et son idée quant à la proportion de dégradations volontaires⁵¹.

Outre les informations dont j'avais besoin, cette personne m'informa que le chronotachygraphe était une technique aujourd'hui «*dépassée*»⁵². Bien sûr, la commercialisation en était encore courante (et rentable) puisqu'il est, en Europe, un appareil obligatoire sur presque tous les camions. Mais d'autres techniques «*plus modernes*», «*mieux adaptées au besoin des transporteurs*», «*révolutionnaires*» faisaient jour qui permettraient bientôt de rendre le chronotachygraphe classique⁵³ obsolète (c'est-à-dire hors d'usage).

Mon interlocuteur me présenta ainsi de nouveaux systèmes de radio-communication (existants ou à venir), des appareils de télésurveillance des véhicules, des systèmes de communication satellitaire entre les entreprises et les véhicules, des appareils embarqués capables de stocker, non plus sur disque papier, mais sur support informatique (cassette, disquette), non seulement ce qu'enregistraient les chronotachygraphes, mais également d'autres données dont le client (c'est-à-dire les transporteurs) pouvait décider la teneur. Ces «*nouvelles technologies*», permettant «*une gestion optimale*» de l'activité de convoyage allaient «*révolutionner le monde des transports routiers*».

Alors que je considérais le chronotachygraphe comme un outil permettant aux forces de l'ordre d'effectuer des contrôles, cet interlocuteur en parlait comme d'un instrument de gestion interne aux entreprises de transports routiers, n'excluant d'ailleurs

⁵⁰ Appareil d'enregistrement embarqué qui grave sur un disque-papier (voir annexe 1), représentant 24 heures d'activités, les temps (chrono-), et les vitesses (-tachy-, [*taki*]) d'utilisation des véhicules industriels. Cet appareil est obligatoire sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes (transports urbains de voyageurs exclus).

⁵¹ Je savais déjà que certains conducteurs de poids-lourds "trafiquaient" cet appareil qu'ils appellent le "mouchard".

⁵² Les termes ou expressions entre guillemets et en italiques sont des extraits de l'entretien.

⁵³ Je précise "classique" car il en existe un "électronique" qui est en cours d'homologation.

pas le fait qu'il soit un appareil de contrôle. Ce faisant, il incluait ce dispositif technique dans un ensemble d'appareillages susceptibles d'améliorer les capacités gestionnelles des camions par les sédentaires des entreprises de transports routiers :

« [...] Aujourd'hui, si je suis transporteur, techniquement parlant, je peux, de mon bureau à Lesquin, et sans problème, connaître la température intérieure de la caisse d'un de mes camions qui est à Rotterdam. Je peux savoir exactement où est le camion, grâce aux systèmes de localisation des véhicules. Et je peux téléphoner au chauffeur pour lui demander d'aller voir s'il a pas un problème avec le "frigo"⁵⁴. Je peux même lui envoyer un télex dans sa cabine, et à la limite, je pourrais, si je voulais, contrôler la manière dont il claque la portière du camion. Avec cet appareil-là (il me le montre) je peux enregistrer une cinquantaine de données sans que le chauffeur puisse intervenir sur l'appareil, c'est inviolable. Alors voyez, le "tacho", c'est complètement dépassé» [...].

Entretien avec Jacques B., directeur commercial d'une société vendant des équipements aux transporteurs.

Nous verrons dans le chapitre concernant l'imaginaire des équipementiers que le discours techniciste va beaucoup plus loin dans ses affirmations quant aux "bénéfices possibles" liés à la consommation de ces techniques. Sachons d'ores et déjà qu'il existe **des possibilités techniques de contrôle, de communication avec et de télésurveillance des véhicules, par les personnels sédentaires qui les gèrent.**

Dès lors, certaines connaissances accumulées sur les acteurs impliqués dans le transport routier de marchandises, présentées ci-après, et ces "nouveaux" outils me semblaient entrer en contradiction : j'avais été sensibilisé au discours de mon interlocuteur. Il y avait là de quoi poser une problématique de recherche qui fut élaborée deux ans plus tard, en 1991.

1.2.2. Deux constats contradictoires

Une question techniciste et déterministe est à l'origine de ce travail. Elle s'était construite à partir de deux constats réalisés sur le terrain.

D'une part, il est aujourd'hui possible, comme le montrent les extraits de l'entretien réalisé auprès de l'équipementier sus-cité, d'établir, premièrement, des communications

⁵⁴ Les acteurs des TRM appellent "frigo" le système réfrigérant équipant certaines caisses de camions.

(vocales et/ou alphanumériques) entre les sédentaires des entreprises de transports routiers de marchandises et les véhicules industriels effectuant les opérations de convoyage. Deuxièmement, les possibilités de contrôle *a posteriori* de l'utilisation des véhicules industriels sont accrues par les nouveaux appareils d'enregistrement de données.

Ces techniques récentes permettent d'accroître les capacités actuelles des chronotachygraphes. Ces outils (les premiers comme les seconds) sont présentés par leurs créateurs et leurs diffuseurs comme *révolutionnaires* et *incontournables*. Ils ont pour vocation de maintenir des possibilités de communication entre les sédentaires de l'entreprise et les conducteurs et/ou leur véhicule. Vaincre une part des difficultés inhérentes à la mobilité de l'outil de production représente, pour les transporteurs, un atout majeur de productivité. Le rêve de l'ubiquité semble, pour une part, se réaliser :

«Je suis relié avec tous mes camions. Avec mon téléphone mobile, et ceux de mes camions, je peux intervenir de là où je suis vers là où ils ont un problème. Moi, j'ai un téléphone portable, Ça me permet de [ne] pas être bloqué à mon bureau et de pouvoir prendre des décisions de n'importe où. [...]».

Entretien avec Jacques S., transporteur.

D'autre part, et c'est le second constat, la mythologie traditionnelle de certains acteurs du TRM, celle des chauffeurs notamment, s'appuie sur une revendication permanente de liberté dans le travail. Comme nous l'a appris P. Hamelin⁵⁵, dès 1985, mais surtout en 1989, les conducteurs de poids-lourds ne gèrent pas leur activité professionnelle en terme d'horaires, mais en termes de missions, et de tâches à mettre en œuvre pour les mener à bien. Dans son véhicule, le chauffeur est, la plupart du temps, seul. Si on lui demande pourquoi il a choisi ce métier, le terme de liberté apparaît quasi-systématiquement dans la réponse du conducteur de poids-lourds :

«Je suis devenu routier parce que j'avais cette liberté. Il n'y avait pas sur nous ce système comme à l'usine...».

Francis, retraité, 34 ans de route

«On a des ordres, mais on est libre. Le patron n'est pas toujours derrière notre cul, prêt à nous contrôler...».

Bernard, 49 ans, 27 ans de route

«A l'école, on nous apprend que le métier de routier, c'est la liberté...».

⁵⁵ HAMELIN P. : *"Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite"*, document consulté : original, 16 pages, paru in *Culture Technique*, n° 19, mai 1989, numéro spécial "Transports".

HAMELIN P. : *«Situations et conditions de travail des conducteurs de poids-lourds transportant des marchandises, origines sociales, carrières professionnelles, éléments du genre de vie»*, rapport ONSER-INRETS, Arcueil, 1985.

Hervé, 35 ans, 15 ans de route⁵⁶

«Pour avoir une certaine liberté...».

Frédéric, 23 ans, 2 ans de route

«Je suis devenu routier pour l'idée de voyages, d'une certaine liberté.».

Jean-Marc, 30 ans, 2 ans de route

Ces extraits de cinq entretiens réalisés auprès de chauffeurs d'âges divers illustrent la prégnance de cette représentation. **"Ne pas avoir de chef sur le dos" en permanence représente donc, pour les conducteurs de poids-lourds, une donnée symbolique essentielle de leur activité.**

1.2.3. La question de départ et les hypothèses qui lui étaient liées

Dès lors, les deux phénomènes semblaient entrer en contradiction. D'un côté des chauffeurs qui revendiquent l'absence de hiérarchie dans l'exercice de leur activité ; de l'autre, des possibilités, pour les hiérarchies sédentaires, d'intervenir au beau milieu de l'opération de convoyage et de donner, en cours de mission, des ordres aux conducteurs. De ces deux constats, je tirais une question forte qui orienta mes travaux pendant quelques mois :

"Quels peuvent être les effets de l'introduction des nouvelles techniques de télécommunication et de télésurveillance sur les représentations sociales que les acteurs du transport routier de marchandises développent quant à leur activité ?"⁵⁷

L'hypothèse fondamentale sous-jacente à cette question était, bien sûr, que ces techniques étaient susceptibles de remettre en cause une des bases fondamentales des représentations que les acteurs du transport se constituent au cours de leur socialisation au travail.

Il est à noter que nous ne sommes pas ici confrontés à un problème de gestion quantitative de la main d'œuvre de conduite. Pour comprendre l'imaginaire des agents de convoyages face à ces techniques innovantes, nous devons garder cette idée à l'esprit. Il ne s'agit pas de remplacer de la main d'œuvre par des machines comme le fait la robotisation. Il n'y a, à ma connaissance, pas de problème d'emploi qui soit lié à la

⁵⁶ Le permis poids-lourds se passe habituellement à 21 ans. Cependant, Hervé a pu commencer plus tôt sa carrière car il est titulaire du C.A.P. de chauffeur-routier, diplôme qui permet de passer le permis poids-lourds à 20 ans.

⁵⁷ Nous avons déjà vu pourquoi la notion de représentation sociale fût écartée.

consommation par les entrepreneurs de transports, de ces techniques informationnelles de liaison. Sans vouloir être trivial, disons qu'installer un combiné téléphonique, un téléscripneur (télex) ou un "ordinateur de bord" dans un véhicule ne remet pas en cause l'emploi de celui qui le conduit. Ces techniques sont encore trop rares pour savoir si, à terme, elles ne remettent pas en question l'existence d'emplois sédentaires, mais le téléguidage des camions n'est pas à l'ordre du jour, même dans les technolâtries, comme les appellent J. Ellul.⁵⁸

Si elle avait pu se faire, la réponse à cette question se serait construite en termes de cause à effet, d'effets induits, de conséquences, etc... En l'occurrence, l'introduction des techniques informationnelles de liaison allait, du moins je le croyais, modifier les formes d'organisation du travail en vigueur dans les entreprises de TRM. Elles impliquaient un transfert de qualifications. Elles allaient permettre aux sédentaires des entreprises de transports de contacter les agents de convoys. Elles permettraient aux entrepreneurs de transports de s'installer "*derrière le dos*" des chauffeurs-routiers, bref, de les contrôler dans l'exercice même de leur travail. Par là-même, elles allaient ruiner la justification principale par laquelle les agents de convoys justifiaient leur liberté dans le travail.

Les différents travaux disponibles sur la question de ces techniques dans les transports routiers de marchandises n'infirmait pas mes hypothèses. Et, c'est avec cet ensemble de postulats technicistes que je retournais sur le terrain pratiquer des observations en situations.

1.2.4. Les travaux disponibles

Il n'existe que quelques travaux de sciences sociales des transports analysant les systèmes de transmission d'informations entre les mobiles et la base fixe des entreprises.

Jean Claude Rennesson est, en France, le spécialiste des questions concernant les techniques de communication et l'informatique embarquée dans les TRM. Il ne soulève pas de problématique en termes d'effets. Il a travaillé pour le Centre de Productivité des Transports (ou C.P.T.)⁵⁹.

⁵⁸ Cf infra, note 49.

⁵⁹ Le C.P.T. est aujourd'hui en gestation. Il était, en fait, le centre de recherche du patronat français des transports routiers (de la F.N.T.R., notamment).

Les investigations de J.C. Rennesson lui ont permis d'élaborer deux rapports sur l'informatique embarquée⁶⁰. Son travail de recherche le plus connu (le plus diffusé) dans le milieu de la recherche sur les transports reste le suivi d'une expérimentation de communication satellitaire réalisée auprès d'une entreprise du Pas-de-Calais en 1988-1989. Le C.P.T. ayant, à l'origine, une visée de conseil aux entrepreneurs, l'objectif du chercheur est de permettre aux transporteurs de comprendre non pas les conséquences, mais les conditions de l'équipement des véhicules et des entreprises en matériels communicationnels et informatiques embarqués. Le livret sus-cité se termine d'ailleurs par un chapitre intitulé "*Vers un guide de l'informatique embarquée réussie*"⁶¹.

L'INRETS⁶² participe également à la recherche sur les techniques nouvelles dans les transports routiers, techniques d'échanges informationnels comprises. Le plus important organisme de recherche sur les transports⁶³ en France occupe plusieurs de ses chercheurs à l'analyse des phénomènes qui nous concernent. C'est le travail de Lise Renault, chercheur à l'INRETS, qui a retenu mon attention. Elle a produit, en 1989, un rapport de recherche concernant les technologies embarquées dans les transports routiers de marchandises⁶⁴. L'objectif de ce travail étant *«d'identifier les contraintes, les différentes logiques organisationnelles, sociales ou économiques qui font que les entreprises procèdent ou non à l'implantation des technologies embarquées.»* [...] ; mais aussi, *«de mettre en évidence les rapports d'adéquation entre l'offre technologique et la demande du secteur des transports»*⁶⁵. Cette offre technologique et ses utilités seront exposées à la fin de la partie sur les techniques d'organisation du travail dans les TRM.

Ces travaux n'infirmant pas la notion d'effets. Au titre de son rapport, on voit bien, *post fact*, que L. Renault évite le terme d'effet, qu'elle remplace par "conséquences prévisibles". Cependant, la question posée par les différents auteurs qui ont bien voulu interroger les acteurs était une question en terme d'acceptation ou de refus : "Comment les utilisateurs finaux réagissent-ils à l'arrivée de ces techniques ?" :

⁶⁰ RENNESSON J.C. (sous la dir.) : L'informatique embarquée de gestion des véhicules industriels - Panorama du vécu des entreprises, enquête réalisée par le C.P.T., éditée avec la participation de l'AFME, de l'ATEE et du MELTM, Paris, 1991.

RENNESSON J.C. : Résultats de l'expérimentation de communication par satellite chez T.A.F., Centre de productivité des transports, Rungis, novembre 1989.

⁶¹ RENNESSON J.C. (sous la dir.) : "L'informatique embarquée de gestion des véhicules industriels...", pp. 70-76.

⁶² INRETS : Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité.

⁶³ L'INRETS étudie en fait tous les phénomènes liés à l'activité transport, et leur recherche des solutions concrètes. Ainsi, il améliore les techniques de freinage, résout des problèmes de sécurité industrielle, fait des études d'impact sur l'environnement, analyse les chaînes de transports, crée de nouveaux outils de recherche et de productivité, etc...

⁶⁴ RENAUT L. : Technologies embarquées et transport routier de marchandises, Leur intégration au sein des entreprises de transport, les besoins latents et les conséquences prévisibles sur les situations de travail des professionnels concernés, Rapport INRETS, référencé NNC 8904, juin 1989.

⁶⁵ RENAUT L. : rapport précédemment cité, page 2.

«Nous sommes confrontés à de nouveaux équipements bien acceptés par les conducteurs. [...] Les conducteurs dans leur grande majorité ont accepté ces nouveaux équipements et suivent volontiers les instructions que nous leur donnons, notamment le décodage des cartes à mémoire et le fonctionnement de l'appareil mis en place dans le véhicule. Ils semblent être très intéressés par ce nouveau système mis en place et nous ont immédiatement apporté leur collaboration».

(Gérard G., directeur des Transports L. extrait d'entretien cité in *"La lettre du transport routier magazine"*, page 31)⁶⁶.

Ces techniques me paraissaient entrer en contradiction avec les mythes et représentations des agents de convoyages. J'avais émis l'hypothèse (déterministe ?) que ces appareils allaient rencontrer, chez ces acteurs, d'importantes résistances. Et voilà que les études et les propos des transporteurs désignaient des techniques qui s'intégraient sans complication apparente. Il me fallait alors me demander pourquoi.

Pour J.C. Rennesson ces techniques sont valorisantes pour les conducteurs et l'idée qu'ils se font de leur métier. Bien qu'indiquant des pistes de recherches, **ces travaux laissent la place à une investigation en termes de sociologie de l'imaginaire social**. Cela d'autant plus que, premièrement, le nombre d'entreprises équipées de techniques informationnelles de liaison s'est accru depuis 1989 (date des deux enquêtes) et, deuxièmement, les types d'équipement se sont précisés vers :

- une généralisation (sur certains marchés au moins, le transport "à la demande", notamment) de la radiotéléphonie (du moins c'est ce qui m'apparaît dans les entreprises rencontrées) ;

- un intérêt apparemment peu prononcé des transporteurs envers l'informatique embarquée (ailleurs que sur des marchés spéciaux, la livraison de carburants, par exemple) ou des équipements très spécifiques (contrôles des températures de caisses réfrigérantes, contrôles des consommations, localisation des véhicules, notamment) ;

- et un manque d'intérêt quasi-général envers la communication satellitaire révélé par les difficultés financières des opérateurs⁶⁷.

- Une regrettable absence de données chiffrées

⁶⁶ La lettre du transport routier magazine : Dossier spécial : *"Le transport assisté par ordinateur : Sur quels équipements miser ?"*, février 1991, pp 17-34.

⁶⁷ Cf par exemple *"L'échec de Locstar embarasse les PTT"*, Les Echos, lundi 29 avril 1991, page 6.

Nous ne possédons pas de chiffres précis quant à l'équipement des entreprises de transports routiers en techniques de télécommunication et de télésurveillance entre les bases des entreprises et leurs véhicules. Il est d'autant plus difficile d'obtenir de tels chiffres que les techniques étudiées, radiotéléphonie mise à part, n'existent qu'à l'état dispersé. Les équipementiers cachent jalousement leur liste de clients. Les données disponibles n'isolent pas les TRM, nous ne connaissons pas le nombre de véhicules équipés dans cet espace professionnel.

Même réaliser une estimation s'avère difficile en vertu des éléments en notre possession. Nous savons cependant qu'il y avait, en 1991 et en France, 279.000 abonnements au radiotéléphone⁶⁸ et 28.200.000 véhicules⁶⁹. Cela signifie qu'il n'y a pas 1 véhicule automobile (camions compris) sur 1.000 qui soit équipé de radiotéléphones. Comme l'administration des Télécommunications ne discrimine ces données ni par le type de véhicule équipé, ni par l'activité professionnelle du client, nous ne savons pas combien de camions sont équipés de radiotéléphones.

En se fiant aux estimations des équipementiers, c'est-à-dire d'acteurs directement impliqués dans le phénomène, J.C. Rennesson estime à environ 5.000⁷⁰, le nombre de véhicules industriels équipés d'appareils d'*informatique* embarquée, soit 0,1 % des utilitaires, ou 1 véhicule équipé pour mille. (il y avait, en 1991, en France, 502.000 véhicules utilitaires de plus de 3 tonnes de charge utile⁷¹). Nous sommes donc confrontés à un épi-phénomène, au moins en ce qui concerne les statistiques de consommation.

En 1991, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Lille réalisa une enquête par questionnaire dite "Enquête ressources logistiques-1991" comprenant une question sur la communication embarquée : *«Les véhicules sont-ils équipés de : informatique embarquée ; systèmes d'identification à distance par capteurs ; matériel de communication (si oui, nature du système de communication) ?»*⁷².

⁶⁸ Source : Les services mobiles de France Télécom, rapport commercial, 1992, page 35.

⁶⁹ Source : O.E.S.T. : Mémento statistique des transports - Résultats 1991, Ministère de l'équipement, du logement et des transports, Paris, 1992, tableau 1.21, page 36.

⁷⁰ RENNESSON J.C. (sous la dir.) : L'informatique embarquée de gestion des véhicules industriels -Panorama du vécu des entreprises, enquête réalisée par le C.P.T., éditée avec la participation de l'AFME, de l'ATEE et du MELTM, Paris, 1991, page 5.

⁷¹ Il y a donc cinquante-six fois plus d'automobiles que de "poids-lourds". Le mémento statistique des transports de l'OEST (paru en 1992) annonce 5.020 milliers de véhicules utilitaires (tableau 1.21, page 36), mais c'est une erreur. Cela impliquerait qu'il y ait presque un quart de la population active qui conduise un camion.

⁷² Les résultats de cette enquête (bien que confidentiels) m'ont été gracieusement confiés par Mr Meffrey de la Chambre de Commerce. Les résultats publiés ici le sont avec son accord. Qu'il en soit remercié.

Sur 80 entreprises de la région du Nord-Pas de Calais interrogées, toutes n'étant pas des entreprises de transports (mais toutes ayant des véhicules industriels), 18 donnèrent une réponse positive à l'une ou l'autre des 3 modalités de la question. 14 indiquèrent être équipées de radiotéléphones, aucune de système d'identification à distance et 4 d'informatique embarquée.

Mais l'enquête n'établissait pas non plus de discrimination entre les véhicules. Aussi, après vérification par téléphone, sur les 14 entreprises qui prétendaient être équipées de radiotéléphone, seules 7 en avaient installé dans certains de leurs camions. Les autres s'étaient contentées d'équiper les voitures de fonction de l'entreprise. Parmi ces entreprises, 5 ont fait l'objet de mes investigations (deux refus).

Sur les quatre entreprises équipées d'informatique embarquée, une a déposé le bilan dans les mois qui suivaient l'enquête ; dans une autre, je ne suis pas parvenu à obtenir un rendez-vous, les deux autres entreprises ont été enquêtées et l'une d'elle ne possédait pas les ressources logistiques indiquées. Il ne s'agissait en fait que d'un projet qui n'est toujours pas mis en œuvre en 1994⁷³.

Nous ne pouvons donc pas indiquer de données quantitatives sur ces matériels particuliers et rares.

• Mais des transporteurs informés

Si les données chiffrées sont rares, par contre la plupart des transporteurs routiers⁷⁴ connaissent l'existence de ces systèmes. Les appareils étudiés sont les techniques de pointe pour gérer leur parc de véhicules, c'est-à-dire leur richesse. La plupart ont pu en voir les mérites vantés par les publicités de la presse professionnelle, très nombreux sont ceux qui ont reçu la visite d'un représentant commercial d'un des grands opérateurs ou distributeurs.

Ces techniques qui permettent d'établir des liaisons entre la base et les mobiles, les transporteurs les connaissent, mais ils n'en consomment guère. **Ces systèmes techniques nourrissent leur imaginaire, engendrent des réactions prenant appui sur cet imaginaire, et participent ainsi à l'élaboration d'actions et de réactions.** C'est à travers ces actions et réactions⁷⁵ que j'ai tenté de saisir

⁷³ Les acteurs de l'entreprise restante sont devenus, pour mes investigations, ce que les anthropologues appellent des interlocuteurs privilégiés.

⁷⁴ Notamment les gérants sédentaires des entreprises. Lombard J., chercheur à L'INRETS, a démontré que les artisans-transporteurs commencent à se sédentariser à partir d'un effectif supérieur à 5 ou 6 conducteurs-routiers.

⁷⁵ Du moins dans l'interaction entre ces réactions et mes capacités à les observer, les saisir, les noter.

l'imaginaire des techniques nouvelles dans les transports routiers de marchandises. Parce qu'ils sont les éléments les plus fréquemment rencontrés, notre enquête de terrain s'est tournée surtout vers les radiotéléphones.

Pour réaliser ce travail, comme la dimension imaginaire que je voulais connaître était celle du lien entre base et véhicule, j'ai posé l'hypothèse que **le processus d'innovation et sa perception sociale sont identiques pour toutes les innovations techniques embarquées que les acteurs du transport ont à vivre dans l'exercice de leur activité**. Cette hypothèse a permis de faire réagir les personnes interrogées et finalement, a servi à tracer les points communs et les différences existantes entre les différents appareils. J'ai donc interrogé les acteurs que je rencontrais sur toutes les techniques ayant cette caractéristique de créer un lien communicationnel (non-obligatoirement interactif) : technique de communication bilatérale et techniques d'enregistrement de données. Je leur ai posé des questions sur le passé, le présent et le futur des techniques qu'ils connaissaient et de celles qu'ils ne connaissaient pas encore.

J'ai donc cherché à savoir la manière dont le travail se déroulait avant l'introduction des techniques. Je me suis alors aperçu qu'**une technique, même nouvelle, ne s'inscrit jamais dans un ensemble technique vide**. Une fois formulée, l'idée semble évidente, mais le discours le plus habituellement entendu nous emmène sur des voies inverses : on entend bien plus souvent parler d'une nouveauté technique avec la sensation qu'avant, c'était la préhistoire, il n'y avait rien. Or, il y a toujours un avant : *«Une technique isolée n'existe pas et doit faire appel à des techniques affluentes»*⁷⁶. Les acteurs du TRM n'ont pas attendu les moyens de communication embarqués pour communiquer, ils n'ont pas attendu la technique des composants électroniques couchés pour enregistrer des données sur le camion et son utilisation. **Dans une question sur les effets des techniques nouvelles, la notion de la nouveauté est déjà problématique.**

Qu'y a-t-il de vraiment nouveau dans les techniques de communication entre la base et ses mobiles ? La question vaut d'être posée. **Il n'est pas sûr du tout que la nouveauté dépasse en importance le spectre technologique déjà existant : l'arbre a beau masquer la forêt, elle n'en demeure pas moins une forêt**. C'est peut-être pensée techniciste que de croire à la primordialité de la nouveauté technique sur le spectre technologique existant. Dès lors, **il est nécessaire de se demander si les**

⁷⁶ GILLE B. : Histoire des techniques, page X de la préface, Encyclopédie de La Pleïade, Gallimard, Paris, 1978.

émergences (ou facteurs de changement) sont aussi importants que veut bien le croire l'imaginaire social des acteurs. Et, finalement, d'où vient cette idée toujours renouvelée de techniques révolutionnaires ? Et pourquoi se renouvellent-elles ? Ne serait-ce pas les capacités imaginatives des acteurs du transport qui, en s'appropriant ces techniques selon les capacités qu'ils sont déjà capables de mobiliser, vont donner à ces techniques l'impulsion qu'elles sont capables de susciter ?

Autrement formulée :

N'est-ce pas dans le processus imaginaire lui-même que les acteurs des TRM vont transformer les techniques en capacités d'actions ; capacités d'actions qui, à leur tour, vont alimenter le spectre de la connaissance et ainsi offrir de nouvelles capacités à imaginer ?

Graham Bell voulait donner aux personnes ne pouvant se déplacer la capacité d'entendre un concert depuis leur salon : il a inventé le téléphone. Il a inventé le principe du téléphone, soit, mais il n'a pas inventé le téléphone que nous connaissons : il a offert aux acteurs une nouvelle capacité d'action dont ils se sont emparés, qu'ils ont amplifiés, qu'ils ont en fait "dénaturés". C'est dans la déviance par rapport au dessein initial que se fait l'émergence, l'innovation. Et ce sont les acteurs qui, en se l'appropriant, ont fait du téléphone ce qu'il est.

Ne sont-ce pas alors les interactions entre les acteurs du TRM, interactions rendues possibles par la technique, qui font de la technique informationnelle ce qu'elle est, et la technique qui, à son tour, fait des acteurs ce qu'ils sont ?

Ma thèse tente de répondre à ces deux questions.

Comme la réponse peut être positive, tous les acteurs en présence doivent être décrits, au moins tous ceux qui ont un rôle à jouer dans le théâtre des TRM. Théâtre dont certains acteurs pensent qu'il ressemble davantage à une arène.

N'est-ce pas en isolant l'objet de son contexte créateur qu'on en fait un héros ? On en vient à la pensée de N. Bohr qu'E. Morin apprécie de citer : *«Les interactions qui maintiennent en vie l'organisme d'un chien sont celles qu'il est impossible d'étudier in*

vivo. *Pour les étudier, il faudrait tuer le chien.*»⁷⁷. Si tel est le cas, n'est-ce pas la plus grave erreur que d'isoler un objet de ce qui lui donne vie ? De faire de nos objets de recherches des héros, alors que c'est de héros dont nous avons besoin ? C'est-à-dire d'officier, porteurs d'étendards, affectés à la transmission des messages. Des chercheurs ont déjà répondu à cette question : ils ont "inventé" la pensée systémique où les éléments du systèmes sont interdépendants les uns des autres et où on peut donc tenter d'expliquer les uns par les autres et réciproquement.

1.2.5. Des hypothèses systémiques donc interactionnistes

En ce qui concerne la recherche sur les transports, la critique la plus forte qui ait été émise quand au lien causal linéaire décrit par la notion d'effets et d'impacts a été réalisée par J.M. Offner⁷⁸. En utilisant K. Marx, F. Plassard, P. Flichy, F. Braudel et T. S. Kuhn, J.M. Offner en arrive à démontrer que *«le transfert vers les sciences sociales du modèle de la causalité linéaire, acceptable en toute première approximation dans les sciences dites exactes, aboutit à une impasse»*⁷⁹. Si l'on tient compte des interactions pour décrire les phénomènes étudiés, il nous faut admettre que nous ne pouvons plus expliquer un phénomène par la mise en évidence d'un faisceau de causes que le chercheur classerait par ordre d'importance.

Comme nous l'explique J.M. Offner, c'est bien plutôt par la mise en évidence d'un parallélisme entre deux structures⁸⁰ que nous parviendrons à nous affranchir du rapport de cause à effet (la vieille aporie de la poule et de l'œuf) au profit d'une explication qui va **mettre en valeur les adaptations réciproques réalisées par l'ensemble des acteurs intervenants dans le système complexe étudié.** *«Les données structurelles des systèmes sociaux sont interdépendantes, et, en tant que telles, compréhensibles seulement les unes par rapport aux autres»*⁸¹. C'est avec ce postulat que R. Boudon accorde à Montesquieu, Tocqueville et Parsons (pourrait-on alors l'affirmer comme interactionniste ?) que je vais procéder à l'exposé de l'imaginaire social sur les techniques de pointe dans les TRM.

⁷⁷ MORIN E. : Science avec conscience, page 167, coll. Points-essais, Seuil, 1990.

⁷⁸ OFFNER J.M. : *"Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique"*, communication (non reprise dans les actes) à la 6ème Conférence mondiale de la recherche sur les transports, Lyon, juillet 1992, 13 pages.

⁷⁹ OFFNER J.M. : même référence, page 5.

⁸⁰ L'auteur s'inspire de la réflexion de R. Boudon dans Les méthodes en sociologie, PUF, QSJ ?, n° 1334.

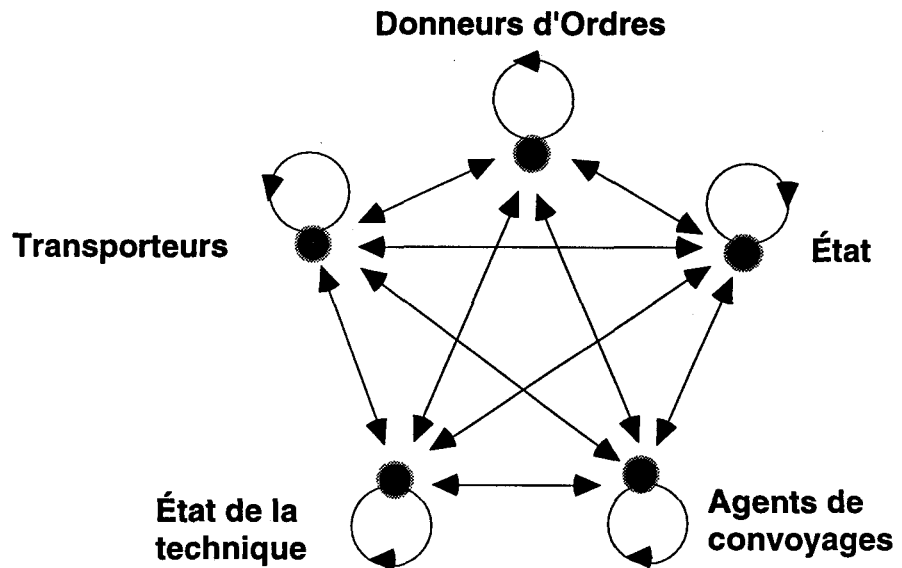
⁸¹ BOUDON R. : Les méthodes en sociologie, PUF, QSJ ? n° 1334, page 27. Extrait du chapitre que R. Boudon appelle *"les fausses querelles de méthode"*.

C'est en fonction de l'ensemble des interrelations et des interactions entre tous les acteurs et méta-acteurs des transports routiers que se prend, dans les entreprises de transports, la décision d'équiper ou non la totalité, une part ou aucun des véhicules. Cependant, comme le précise A. Gras, *«il peut être économique [...] de ne point décortiquer le système en tous ses éléments mais de rechercher les faits porteurs dans les dimensions les plus importantes⁸²»*. Aussi, c'est au travers des relations existantes entre les méta-acteurs du transport routier que je vais analyser les formes de l'imaginaire social des acteurs qui composent cet espace d'interaction.

J'émetts l'hypothèse que ce n'est ni dans les interactions entre les seuls acteurs des entreprises de transports routiers de marchandises, ni dans le simple imaginaire social des entrepreneurs de transports routiers (ceux qui décident ou non de s'équiper) que se situe la source décisionnelle de l'acquisition des techniques informationnelles de liaison. Je vais tenter de démontrer que c'est dans le système complexe des transports routiers, pris dans son ensemble, que se situent les raisons fondamentales de l'équipement, par les entrepreneurs, de leur parc de véhicules. Je vais également essayer de mettre en valeur le fait que plus on s'équipe et plus il faut s'équiper : l'accroissement du spectre technique est auto-éco-producteur.

⁸² GRAS A. : "Le macro-système des transports aériens", in *Culture Technique*, n° 19, pp 78-83.

C'est dans la relation :



(c'est-à-dire une entité de troisième type, une organisation) que j'irai chercher la réponse à la question du processus innovant dans les TRM

L'équipement en techniques informationnelles de liaison des entreprises de transports routiers est du ressort de leurs dirigeants. Cette décision se prend selon l'état de l'imaginaire des transporteurs quant à leur influence possible sur leurs conditions de production, c'est-à-dire, entre autres, sur l'estimation qu'ils font de pouvoir réguler les comportements des agents de convoys. Cet imaginaire se constitue avec des éléments provenant des interactions tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des entreprises : l'équipement des entreprises de transports est en fait le résultat d'une volonté d'ajustement, par la technique, des entrepreneurs de transports à leur environnement. Cet ajustement dépend pour une part importante des relations que les entrepreneurs entretiennent avec leurs donneurs d'ordres et avec leurs fournisseurs de matériels (les équipementiers). La technique est alors considérée comme une capacité d'ajustement des stratégies entre les acteurs.

C'est pourquoi la relation transporteurs/agents de convoys est insuffisante pour expliquer ce processus complexe qu'est la production d'une opération de transport par la route et l'introduction, dans cette organisation de techniques informationnelles. Si l'on veut comprendre le phénomène technique, il faut leur ajouter tous ceux qui sont

susceptibles d'intervenir dans la constitution de l'imaginaire des acteurs du TRM. Ces "groupes sociaux" participant au méta-système complexe des TRM seront présentés dans la première partie.

CONCLUSION

Je pose donc un paradigme interactionniste : **c'est à partir de l'idée qu'ils se font de leur environnement que les acteurs prennent des décisions pour agir.** Dès lors, la question en termes d'effets ou d'impacts n'a plus aucune validité possible. Parce qu'elle ne peut jamais intégrer l'ensemble des éléments à prendre en compte, la notion de cause à effet ne peut pas être utilisée pour lire *les manières de penser, de sentir, d'agir* des acteurs sociaux. Elle s'avère encore moins heuristique quand il s'agit de mesurer et/ou comprendre des phénomènes dépendants de l'imaginaire des acteurs et des interactions qu'ils vivent quant à un phénomène statistiquement rare.

Les transports sont un phénomène transversal de nos sociétés. Une interaction, c'est déjà un transport. Dès lors, notamment si on utilise pour les lire le cadre conceptuel de la pensée complexe, tous les acteurs sociaux sont intervenants dans le phénomène en question. Cependant, il faut rechercher les faits porteurs dans les dimensions les plus importantes, puis laisser ouverte la pensée.

Aussi, à la connaissance des travaux déjà réalisés sur les TRM, j'ai choisi de parler spécifiquement des donneurs d'ordres, de l'Etat, des transporteurs et des conducteurs de poids-lourds, tout en montrant que ces catégories sont loin d'être fermées.

Les donneurs d'ordres, ce sont en fait tous les acteurs qui génèrent des flux de marchandises. Le terme de donneurs d'ordres est celui qu'on leur accorde quand on les envisage depuis le système de transports. L'Etat est un acteur incontournable des TRM. Non seulement, comme régulateur, il est présent lors de chaque opération de transport et tout le long de son déroulement, mais il est également le premier transporteur routier de marchandises en France. Sa position stratégique nous intéresse à deux niveaux que nous verrons dans l'introduction du chapitre deuxième.

Les transporteurs, bien que ne composant pas une unité, apparaissent ici parce qu'ils sont ceux qui vont décider de s'équiper ou non de techniques informationnelles de liaison : ils en sont les consommateurs. Enfin, les conducteurs de poids-lourds sont les utilisateurs finaux de ces techniques. Mais leur rôle dans le système des TRM dépasse largement la production du véhiculage. Ils sont en effet les acteurs qui sont au croisement des logiques antagonistes du système. Mieux : ils sont la clef de voûte de l'ensemble.

C'est sur leurs capacités d'adaptation que se reportent toutes les forces vives et contradictoires du système. De leur "élasticité" dépend la tension de l'ensemble du processus.

Si l'ensemble "tient", c'est par la mobilisation massive de la main d'œuvre de conduite salariée et par l'organisation exogène du travail des agents de convois. En conséquence, c'est à partir de ces acteurs que j'ai choisi de regarder l'ensemble du tourbillon. De nouveaux acteurs (les équipiers) entreront en scène dans le chapitre onze. Mais leur arrivée tardive dans le processus se justifie par le fait qu'ils sont les acteurs qui vont "profiter" (en fait, simplement faire leur travail) de la forme dynamique des TRM pour promouvoir des techniques présentées comme palliatives.

PREMIERE PARTIE :

LES ACTEURS DES TRM COMPOSENT UN
"SECTEUR" A GEOMETRIE VARIABLE

INTRODUCTION

L'objectif à réaliser est de comprendre et exposer l'imaginaire des acteurs du TRM quant aux nouvelles techniques informationnelles de liaison (informatique embarquée, radiotéléphonie, appareils d'enregistrements et de contrôle de l'activité des conducteurs). A la suite de B. Pascal, je pense que l'on ne peut pas connaître les parties sans connaître le tout ni même connaître le tout sans connaître les parties. Aussi est-il nécessaire, en même temps que d'envisager les caractéristiques de leur imaginaire, non seulement d'exposer ce que sont les relations entre acteurs dans les TRM, mais également le système global que constitue l'ensemble de leurs interactions : *«C'est dans la mesure où l'on a découvert l'ensemble des éléments qui forment le système professionnel et l'organisation de ces éléments que l'on pourra interpréter l'impact des transformations techniques sur les travailleurs du transport»*¹.

Ce système global, tel qu'il est ici donné, représente en fait l'imaginaire des acteurs sur le terrain de la recherche tel que je l'ai perçu à travers les connaissances acquises dans l'observation et dans la littérature. Il relève donc d'une interprétation sélective. Cette sélection a été réalisée selon deux critères :

- le premier : réussir à exposer des informations assez pertinentes pour pouvoir décrire, *in fine*, l'imaginaire des acteurs du transport routier ;
- le second : remettre en cause quelques représentations sociales erronées parmi les plus partagées par le sens commun sur les transports routiers de marchandises. Cette seconde dimension s'est avérée incontournable dans le sens où peu de personnes connaissent les véritables problèmes de cette branche d'activité qui pourtant véhicule, chez les acteurs sociaux, un imaginaire du quotidien. Et il me fallait simultanément à l'exposé de l'imaginaire des acteurs du TRM remettre en cause cet imaginaire social qui, de mon avis, mais aussi de celui des chercheurs qui ont déjà réalisé des travaux sur les TRM, représente un des plus lourds handicaps pour comprendre véritablement l'imaginaire quotidien de ces acteurs non pas spécifiques, mais spécifiés.

Le terrain de recherche ici étudié, comme tous les autres terrains de recherche, est un construit *post-fact*. Le "secteur" des transports routiers de marchandises n'est pas véritablement un "secteur". Pour cela, il lui faudrait des frontières (donc une définition) qui prenne en compte la fluidité et la dynamique des phénomènes sociaux qui le sous-tendent. Or, les définitions du "secteur" des TRM les plus habituellement usitées sont

¹ TRIPIER P. : *"La contribution des recherches en socio-économie des transports à la transformation du champ scientifique en sociologie industrielle"*, Communication au colloque Travailleurs du transport et changement technologiques - résultats de recherche en sciences humaines, Versailles, les 1, 2 et 3 juin 1982, pp. 209-218.

des définitions statiques. Notamment parce qu'elles utilisent des unités de mesures (ou variables explicatives) qui, au lieu d'identifier et de mesurer les processus en cours dans les transports, en donnent une image photographique et fixée (un cliché), parfois même stéréotypée.

Pour comprendre les interactions en œuvre dans ce "secteur", il faut tout d'abord ajouter, aux personnels de conduite, les autres acteurs de l'entreprise de TRM (manutentionnaires, agents d'exploitation, chefs d'exploitation, logisticiens, cadres du transport, transporteurs, employés administratifs). Cependant, la compréhension globale du méta-système des TRM nécessite également la connaissance des autres acteurs intervenant dans la réalisation d'une opération de convoyage. Cela parce que les déroulements des interactions négociées au sein même du "secteur" procèdent de la définition que ces acteurs donnent des TRM. D'autre part, c'est de ces interactions négociées (et de leurs déséquilibres) que va émerger, chez les transporteurs, le désir d'équiper leurs véhicules de techniques informationnelles de liaison entre le véhicule et la base. L'ambition de cette première partie sera donc de montrer la diversité des méta-acteurs en présence sur ce qui compose notre terrain d'étude. L'exposé de ces données est essentiel pour au moins deux raisons.

La première est qu'une analyse de l'activité passe nécessairement par une connaissance des acteurs en présence. Notamment celle des acteurs dominant les relations de pouvoir qui régissent en amont l'organisation des opérations de convoyage. La seconde réside dans le fait que si nous désirons comprendre le pourquoi et le comment de l'apparition des techniques nouvelles, nous commettrions une grave erreur en laissant penser que les organisateurs de transports routiers de marchandises sont des acteurs isolés qui prennent la décision d'investir ou d'innover sans tenir compte de leur environnement. Or, le contexte de l'organisation d'opérations de transports est composé d'acteurs très divers. De plus, j'ai pour hypothèse que **c'est pour ajuster au mieux leurs capacités d'action sur les facteurs externes, et augmenter ainsi leur poids relatif dans les interactions, que les transporteurs décident d'équiper leurs véhicules des techniques qui composent notre objet.** Pour comprendre au mieux cette hypothèse, ce n'est pas en terme de secteur qu'il faut analyser les transports routiers de marchandises mais en tant que "système technique complexe".

En effet, la diversité des acteurs et la complexité de leurs interactions expliquent une part de la volonté des transporteurs (donc des "décideurs") de trouver les outils adéquats pour répondre aux exigences des espaces d'activités dans lesquels ils agissent. Et les techniques de communication avec les véhicules sont un de ces outils. Nous

profiterons de ce premier chapitre pour tenter de démonter trois des stéréotypes les plus courus sur les acteurs du transport et ceux avec qui ils interagissent :

• Les TRM composent-ils un "secteur" ?

Tout d'abord, il est très fréquent que l'on présente les transports comme un secteur défini. Or, la définition du "secteur" des TRM dépend largement de la position stratégique de celui qui la donne. Selon ses intérêts, ou plus simplement ses connaissances sur le transport, chaque acteur donnera du secteur des transports une définition particulière et spécifique. Elle n'en sera pas systématiquement spécifiée pour autant. C'est-à-dire que l'on entendra parler du secteur des TRM comme d'une donnée "naturelle" qu'il est inutile de définir. Mais cette définition n'a rien d'évident : elle est le résultat d'enjeux entre les différents acteurs du transport. Patrick Hamelin est le premier chercheur à avoir émis et démontré, dans les transports routiers, la validité de cette hypothèse².

Dans leurs définitions des transports routiers, certains chercheurs intègrent, par exemple, les donneurs d'ordres. La Comptabilité Nationale n'y compte que les entreprises inscrites au "registre des transporteurs" et ayant les transports en zone longue ou courte pour "activité principale"³. Le ministère du budget et les statisticiens "officiels" intègrent parfois à ces deux dimensions les "*auxiliaires de transports terrestres et fluviaux*". Les transporteurs quant à eux réfléchissent en termes d'entreprises. Ils en donnent donc une image plus dynamique en y intégrant tous les acteurs qui réalisent d'importants chiffres d'affaires grâce à la production de transports routiers. Le sens commun ne se soucie guère des scissions introduites par la loi et les professionnels, il assimile les transports routiers de marchandises à son objet technique de réalisation : le camion. Enfin, les agents de convoyage adaptent leur définition des TRM en fonction du contexte dans lequel ils se trouvent.

• La concurrence rail-route est-elle un facteur causal ?

En second lieu, les représentations les plus communes sur les transports nous amènent bien souvent à penser que la concurrence intermodale (entre chemins de fer et route, notamment) est une des dynamiques (ou un des handicaps) de ce "secteur". Nous

² HAMELIN P. & CARRE J. R.: Rapports sociaux de production, mode de régulation et conditions de travail des conducteurs routiers, Tomes I & II, rapports ONSER, Laboratoire de psychologie de la conduite, Linas-Montlhéry, 1982 et 1984.

³ Notion qui sera discutée dans le chapitre sur l'Etat.

verrons que cette forme spécifique de concurrence n'est pas si importante qu'on veut bien le croire habituellement.

• La technique, objet de gain de productivité

Le troisième point concerne plus directement notre recherche. Les acteurs qui entrent en interaction avec les transporteurs sont un des éléments-clés pour comprendre l'incessante recherche, par les transporteurs, de gains de productivité. Or, nous émettons l'hypothèse que les transporteurs⁴ sont à la recherche permanente de nouvelles techniques susceptibles d'accroître la productivité. Les techniques de télécommunication et/ou de télésurveillance des véhicules industriels routiers seraient un des outils de cette permanente recherche.

C'est à travers la volonté de spécification (donc de définition) du terrain de recherche que nous verrons les limites des instruments traditionnellement utilisés par trois méta-acteurs pour circonscrire les transports routiers de marchandises. Le choix s'est porté sur ces trois méta-acteurs parce qu'ils sont les plus influents dans la définition de cet espace social de travail. L'exposé commencera par l'analyse des premiers "maillons" de la "chaîne" logistique qui va de la production à la consommation et dans laquelle les transports occupent une place prépondérante.

Le vocabulaire lié au chaînage présente l'intérêt de montrer l'imbrication entre les acteurs, mais il ne reflète pas la complexité des liens qui les unit. Il ne s'agit pas d'un maillage de chaîne. Les éléments du processus ne se succèdent pas, ils se mélangent et se confondent. Ils se construisent ensemble pour, parfois, mieux se détruire les uns les autres. Ils sont liés dans des interactions qui les dépassent. Bref, ils constituent un système social complexe.

Ce processus est rendu possible par le mélange des genres et le cumul des rôles chez l'ensemble des acteurs qui dominent le processus. Il semble même que réussir à dominer une part du processus passe par ces cumuls de rôles. C'est l'ensemble des raisons pour lesquelles le terrain de recherche ne peut être abordé sans préciser les données de l'environnement dans lequel il s'insère. Nous verrons, chez les méta-acteurs en présence, leurs rôles théoriques et les définitions qu'ils donnent des transports routiers de marchandises.

⁴ Le terme de "transporteur" routier ne concerne que les entrepreneurs de transports routiers. Ils étaient 37.037 en 1990 : 27.829 (soit 75 %) ayant moins de 6 salariés dont 13.677 sans salarié (soit 37 %). Source : "Enquête annuelle d'entreprise" (dite "E.A.E."), année 1990, page 45, Observatoire Economique et Statistique des Transports (OEST), Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports.

• Quelques précisions et plan de la première partie

L'exposé sera limité aux acteurs institués tels qu'ils apparaissent quand on s'intéresse aux fonctionnements globaux des transports routiers de marchandises. A l'intérieur des organisations définies ci-après, il y a bien sûr des personnes employées sous différents statuts, avec, bien évidemment des emplois différents, des tâches différentes. Elles forment ensemble des méta-acteurs dont les rôles sociaux peuvent être décrits dans le cadre de la division sociale du travail.

La dénomination générique d'un groupe d'acteurs n'est jamais qu'un abus de langage. On parlera des donneurs d'ordres, des transporteurs, des auxiliaires de transports. Il ne faut pas pour autant considérer qu'ils représentent, chacun, une catégorie homogène. Déjà, d'un point de vue économique, leurs activités se situent sur les mêmes marchés. Ils sont donc à la fois collègues, confrères et concurrents, amis et ennemis se disputant les mêmes heurs et malheurs au sein d'un même complexe qu'aucun d'eux ne maîtrise.

Les TRM, comme secteur juridiquement défini, n'échappent pas à la logique précitée. L'organisation d'un traitement massif des opérations de convoyage, notamment dans des civilisations basées sur la division du travail comme la nôtre, nécessite la participation de plusieurs méta-acteurs. Nous verrons ainsi que l'application de la notion de "secteur" aux transports routiers est un enjeu de luttes sociales entre les différents intervenants dans cet espace spécifié.

L'exposé commencera par les donneurs d'ordres, c'est-à-dire les acteurs qui sont à l'origine de la demande de transports (chapitre premier). A travers la volonté de définir notre espace d'investigation, nous envisagerons ensuite l'Etat, sa position particulière et ubiquiste dans le méta-système des transports routiers (chapitre deuxième). Le chapitre suivant (chapitre troisième) sera consacré aux transporteurs et à la définition qu'ils donnent du "secteur". Le quatrième chapitre, le plus long de la thèse, exposera les valeurs fondamentales des agents de convoyages. Sa taille se justifie par la nécessité de comprendre que les chauffeurs de poids-lourds sont les acteurs sur qui repose la principale dynamique du système.

CHAPITRE PREMIER :

LES DONNEURS D'ORDRES, CES INCONNUS QUI DOMINENT LE MARCHE DES TRANSPORTS

INTRODUCTION : Pourquoi s'intéresser aux chargeurs ?

C'est par les donneurs d'ordres que commence l'exposé car il sont ceux de qui émanent les commandes en opérations de transports. Quand ils jouent ce rôle, les acteurs économiques deviennent des chargeurs ou des affréteurs, ils représentent la "demande de transports". Il est irréaliste de vouloir comprendre les transports sans analyser la position des différents donneurs d'ordres. En effet, comme ils représentent la demande de transport, ce sont eux qui, en définitive, effectuent le choix tant du mode de transport qu'ils utiliseront (ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien...) que des transporteurs choisis au sein de chaque mode. Précisons d'emblée que ce choix n'est pas sans contingence.

Ils sont aussi très mal connus, pourtant, sans expéditeur, pas de transport. *«Longtemps, nous dit P. Merlin¹, le marché des transports a été dominé par l'offre.»* Aussi *«[...]c'est l'analyse de l'offre de transports qui a toujours été l'objet presque exclusif des travaux concernant les transports de marchandises»*. Pourtant, par une prise de conscience de leur importance pour les transporteurs, par une stratégie de fédération professionnelle, un travail permanent de *«lobbying»* (tant auprès du gouvernement français que de la Commission Européenne), par une politique d'investissements financiers dans les entreprises de transports (et d'autres raisons encore), ils semblent qu'ils soient aujourd'hui en mesure de maîtriser les flux de marchandises qu'ils génèrent. Et P. Merlin d'ajouter : *«[...] on est passé brusquement d'un marché dominé par les transporteurs à un "marché de chargeurs", c'est à dire dominé par la demande et non plus par l'offre.»*

Pour ce qui est de l'importance des donneurs d'ordres et de la nécessaire prise en compte de leur place dans le complexe des transports, M. Savy² soutenait déjà, en 1986, une idée similaire : *«Comprendre le transport, c'est aussi en large part comprendre la*

¹ MERLIN P. : Géographie, économie et planification des transports, PUF Fondamental, 1991, Paris, page 75.

² SAVY M. : *Analyse de la demande de transport*, cours donné à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), 1986, cité dans GUILBAUT M. : Quels besoins pour les chargeurs ? Rapport INRETS n° 178, mai 1994, page 2.

demande de transports, ... la logique d'une approche par la demande permet de référer le transport aux autres activités dont il est une composante, et écarte une vision sectorielle trop étroite³.». On peut donc penser que ce sont effectivement les donneurs d'ordres qui aujourd'hui sont les acteurs fondamentaux des transports. Ce dont nous pouvons être sûrs, c'est que **les interactions avec les chargeurs sont parmi les plus importantes raisons amenant les transporteurs à adopter les techniques de liaison avec les mobiles.**

Cependant, leur poids respectif dans l'organisation globale des transports reste difficile à évaluer. Nous manquons d'outils analytiques pour estimer le rôle des chargeurs. Les plus habituellement utilisés, ce sont les données de la demande de transports mesurée chez les transporteurs. Ces chiffres mesurent le poids des chargeurs à travers les échanges analysés dans les entreprises de transports.

1.1. LES CHARGEURS ET LE "CHOIX" DU MODE DE TRANSPORT ou "comment détenir sans maîtriser ?"

En théorie, ce sont les chargeurs qui détiennent le choix du mode de transport qui réalisera les déplacements de marchandises nécessaires à leurs activités. Mais ce choix est fortement limité par de nombreuses contraintes, notamment la faiblesse des aires de concurrence entre les modes de transports, mais aussi la nature, la forme, la taille et le poids des envois qu'ils réalisent.

1.1.1. Les aires de concurrence

• Définition des chargeurs

Il nous suffirait presque de les définir pour que l'on comprenne immédiatement le lien réciproque qui unit transporteurs et chargeurs. La représentation collective la plus fréquente, et c'est aussi le discours officiel, voit dans la concurrence intermodale (rail-route, notamment) l'élément explicatif de la situation des transports en France. Or, les aires de concurrence intermodale ne sont pas si importantes qu'on le croit habituellement. Pour s'en apercevoir, il nous faut aller plus avant dans la compréhension de ces acteurs que sont les donneurs d'ordres (ou chargeurs). R. Bartolt en donne la définition suivante : *" le chargeur est le donneur d'ordre initial de la chaîne de transport ; c'est lui qui négocie avec le transporteur les conditions dans lesquelles va s'effectuer la prestation*

³ C'est aussi dans l'objectif de lutter contre une vision obtuse du système des transports que sont présentés les différents acteurs qui l'organisent.

de transport et le contrat de transport précisera les obligations de celui-ci en termes de résultats globaux (opérations terminales, respect des délais)"⁴.

Cette définition ne nous le dit pas clairement, mais, en fait, les chargeurs sont les acteurs qui ont besoin de faire transporter les marchandises qu'ils ont produites ou dont ils sont propriétaires. Entrent donc théoriquement dans cette catégorie, les acteurs fournisseurs de matières à transporter. C'est à dire que la notion de chargeur recouvre finalement toutes les entreprises⁵, analysées sous l'angle de vue des acteurs du transport.

R. Bartolt compte les chargeurs parmi les auxiliaires du transport. Or, étiqueter les chargeurs comme "auxiliaires" c'est admettre implicitement que ceux-ci sont dépendants de la fonction transports. Or, ce n'est non seulement pas le cas, mais il semblerait même, *a priori*, que ce soit les transporteurs qui soient dépendants des chargeurs⁶.

Tout acteur non-autarcique va être à un moment donné confronté à un problème de transport. Pour les acteurs du transport, il devient alors un chargeur potentiel. Il le deviendra réellement s'il décide de ne pas convoier lui-même sa production, c'est à dire s'il fait appel à un transporteur.

Cependant, contrairement à ce que nous signale R. Bartolt, ce ne sont pas nécessairement les chargeurs qui négocient les conditions de transports, il y a d'autres intermédiaires entre eux et les transporteurs, notamment les logisticiens, les affréteurs et autres commissionnaires. Or, ce n'est pas toujours aux transporteurs que les chargeurs proposent leurs demandes mais bien souvent à ces intermédiaires.

• Transporteurs/donneurs d'ordres, une relation ambiguë...

- ...à propos des techniques...

Si, à l'instar de Bartolt (entre autres), nous considérerions les opérations de transports comme intégrées dans une chaîne de production-distribution, nous pourrions dire que les chargeurs semblent situés à la source de celle-ci. C'est pour satisfaire l'idée qu'ils se font des exigences de ces premiers que les transporteurs sont à la recherche permanente de nouvelles techniques susceptibles d'améliorer la qualité de leurs

⁴ BARTOLT R. : Les transports routiers, P.U.F., QSI ? n° 1515, page 50.

⁵ Les ménages représentent également une importante clientèle pour les transports. Cependant, en France, c'est l'administration de La Poste qui détient le quasi-monopole du transport des colis et paquets expédiés par les particuliers. Or, il est peu habituel de regarder La Poste comme un transporteur (bien qu'elle en soit un des principaux).

⁶ Nous utilisons le verbe "sembler" parce qu'il n'y en a pas un, à notre avis, qui soit dépendant de l'autre. Ce sont les deux qui sont dépendants de la relation qui les unit.

productions. Pour illustrer cette affirmation, nous pouvons citer deux extraits d'entretiens réalisés à des moments différents, l'un chez un "chargeur", l'autre chez un transporteur :

Avec le transporteur :

[...] «Mes clients ne comprendraient pas, aujourd'hui, que je ne sache pas où se situe la marchandise qu'ils m'ont confiée. Le client me téléphone pour me dire "Alors, il en est où votre chauffeur ?". Le téléphone et le système de localisation présentent l'intérêt de pouvoir dire au client "voilà, j'ai eu le chauffeur au téléphone, votre marchandise, elle est à Lyon, elle devrait arriver chez votre client avant seize heures". » [...]

Jacques S. (transporteur)

Avec le chargeur :

[...] L'enquêteur : Les transporteurs disent que c'est pour leurs clients qu'ils équiper leurs camions de moyens de communication...»

Le chargeur : «Moi ça m'est égal que y'ait ou non le téléphone dans les camions. Ce que je veux, c'est que les délais soient respectés. Je ne peux pas me permettre de faire confiance à un transporteur qui n'arriverait pas à livrer mon client ou mes dépôts dans les délais prévus. Mais, en général, y'a pas de problème : on travaille avec le même transporteur depuis des années.»

L'enquêteur : Et vous ne téléphonez jamais au transporteur pour lui demander si la marchandise va bientôt arriver ?

Le chargeur : «Ben si. Ça arrive. Si mon client ou mon chef de dépôt me téléphonent, ils me demandent à quelle heure arrive le camion, ben, je téléphone au transporteur pour savoir exactement où ça en est. C'est vrai que si il arrive à me dire exactement où est le camion, c'est mieux pour tout le monde. Mais, le téléphone [embarqué], c'est surtout à lui que ça sert. Moi, ce que je veux, c'est que mon client y reste pas en rade. [...]

Bernard D. (Grossiste en alimentaire).

A travers ces courts extraits d'entretien, nous voyons bien que les communications entre méta-acteurs incluent le véhicule, au moins quand celui-ci est équipé. Le chargeur affirme que ça lui est égal que les camions soient ou non équipés de matériels de communication, mais il apprécie que le transporteur à qui il confie les convois puisse lui donner des informations précises sur l'avancement des opérations, et donc qu'il ait équipé ses camions de techniques de télécommunication (bien que ce ne soit pas le seul moyen, celui-ci semble le plus opératoire). Il refuse de s'immiscer dans les problèmes de gestion internes à l'entreprise de son transporteur mais se félicite finalement des outils que ce dernier se donne pour réaliser la production du service demandé.

D'autre part, et c'est très important en ce qui concerne notre problématique, **il arrive relativement fréquemment que les donneurs d'ordres**, après avoir donné un ordre, commandé le transport, chargé le camion et l'avoir laissé partir, **téléphonent aux transporteurs pour savoir s'il ne serait pas possible de re-contacter le véhicule** pour qu'il revienne faire un complément de chargement, modifier les marchandises chargées, etc. C'est une donnée essentielle du rapport que les transporteurs vont entretenir avec les techniques.

- ...et à propos des prix du transport.

D'autre part, comme le précise R. Bartolt⁷, les chargeurs ont quelque peu profité, ces dernières années, des baisses de prix du transport dues à la concurrence entre les différents modes (fer, route, air, voie d'eau) -on parle alors de "concurrence intermodale"- mais il oublie la concurrence entre les différents transporteurs de chaque mode -la concurrence intramodale. Or, cette seconde forme de concurrence est sans doute la plus importante pour la compréhension de la baisse des prix du transport. Cela d'autant plus qu'il semble que chaque mode de transport s'inscrive sur des marchés spécifiques pour lesquels il est le mieux adapté. Les aires de véritable concurrence intermodale sont relativement peu importantes.

• Des espaces concurrentiels très limités

Pour illustrer notre propos, nous pouvons citer ici les travaux de P. Josse, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), qu'il avait réalisé en 1982 pour le séminaire d'Economie des transports dirigé par E. Quinet à l'ENPC ⁸:

Tableau 1 : Aires de concurrence intermodale :

Distance :	intercontinental	continental	de desserte
Taille de l'envoi :			
Transport massif	maritime	concurrence entre le fer, la navigation et la canalisation	
charges complètes	maritime	concurrence entre le fer et la route	
transport de détail	maritime et aérien	fer-route-aérien	route

Source : QUINET E. (sous la dir. de) : Les transports et la puissance publique, page 24, Presses de l'ENPC, Paris, 1983.

Ce schéma (qui ne concerne que l'espace européen) nous fournit les marchés sur lesquels il y a une très forte domination d'un certain mode comme le transport intercontinental de masses où domine le maritime et ceux où il y a concurrence entre modes comme le transport continental de charges complètes. L'idée de l'auteur était

⁷ Même référence que note (5), même page.

⁸ QUINET E. : «La philosophie de l'intervention des pouvoirs publics dans les transports en France» in Les transports et la puissance publique, sous la direction de E. QUINET, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1983.

de démontrer que l'intervention de l'Etat (en tant qu'agent régulateur) devait être adaptée au type de concurrence concerné. Pour ce faire, il utilise la place de chaque mode sur chaque secteur de transport. Remarquons la faible place qu'occupent les transports routiers dans ce tableau. N'en déduisons pas pour autant la faible importance de ce mode par rapport aux autres, car les convois les plus nombreux sont des convois de desserte et de détail.

Ce tableau souligne assez clairement que les aires de concurrence intermodale ne sont pas si importantes qu'elles sembleraient le plus habituellement dans les représentations sur les transports. C'est donc bien dans la concurrence intramodale⁹ qu'il faut aller chercher quelques-unes des raisons principales de la baisse du prix des transports constatée ces dernières années. Cette baisse des prix amène les entrepreneurs à rechercher des gains de productivité. Source de la demande en transports, les chargeurs occupent dans le système, une position stratégique qui leur permet la maîtrise d'importantes capacités d'action et de marges de manœuvre importantes dès le moment où ils s'associent en groupe de pression.

1.1.2. L'importance chiffrée des chargeurs :

La position stratégique des chargeurs dans les échanges, donc également dans les transports de nos sociétés leur permet de choisir les modalités concrètes de transport de leurs marchandises. Leurs capacités de négociation se basent essentiellement sur la possibilité de faire appel aux transporteurs (transports pour compte d'autrui) ou de créer leurs propres flottes (transports en compte propre) et ainsi assurer eux-mêmes les flux qu'ils génèrent. Pour mieux fédérer leurs intérêts, ils ont su se regrouper (pour les plus puissants d'entre eux) en une fédération d'associations de chargeurs regroupés selon leur branche d'activité économique ou leur localisation géopolitique. Ce Conseil National des Utilisateurs de Transports (le C.N.U.T.) intervient dans la quasi-totalité de l'élaboration des lois concernant le transport. Il constitue un groupe de pression dont les autres méta-acteurs du transport sont obligés de tenir compte puisque les chargeurs sont la source même de la production de transports (tous modes confondus), et surtout parce qu'ils conservent la possibilité théorique d'organiser eux-mêmes le transport de leur propres marchandises, donc de ne plus faire appel au service des transporteurs. En ce qui concerne le rapport entre les chargeurs et la concurrence intermodale, le ministère de l'équipement, des transports et du logement fournissait, en 1990, les chiffres suivants :

⁹ Concurrence intramodale qui a été dynamisée par l'abrogation de la Tarification Obligatoire et la libéralisation du secteur. Nous en reparlerons.

Tableau 2 : Répartition intermodale des transports terrestres intérieurs de marchandises (les proportions sont calculées à partir de données établies en tonnes-kilométriques) :

TOUTES MARCHANDISES :							
MODE DE TRANSPORT :	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Chemins de fer	37	36,5	36	34	32	30	30
Voies navigables	6	6	5	5	5	4	4
transports routiers	57	57,5	59	61	64	66	66
0. PRODUITS AGRICOLES ET ANIMAUX VIVANTS :							
Chemins de fer	36	37	35	30,5	30	29	27
Voies navigables	9	8,5	9,5	8	7	6	6
transports routiers	55	54,5	55,5	61,5	63	65	67
1. DENREES ALIMENTAIRES ET FOURRAGES :							
Chemins de fer	24	22,5	23	21	20	19	19
Voies navigables	3	2,5	2,5	2	2	2	2
transports routiers	73	75	74,5	77	78	79	79
2. COMBUSTIBLES MINERAUX ET SOLIDES :							
Chemins de fer	59	61	61	64	70	71	71
Voies navigables	30	28	23	20,5	13	11	12
transports routiers	11	11	16	15,5	17	18	17
3. PRODUITS PETROLIERS :							
Chemins de fer	42	41	40	39	36	36	38
Voies navigables	16	13,5	12	11	11	10	10
transports routiers	42	45,5	48	50	53	54	52
4. MINERAIS ET DECHETS POUR LA METALLURGIE :							
Chemins de fer	74	73	70	61,5	63	54	55
Voies navigables	3	3,5	4	4,5	5	6	6
transports routiers	23	23,5	26	34	32	40	39
5. PRODUITS METALLURGIQUES :							
Chemins de fer	57	56	57,5	55,5	54	54	53
Voies navigables	4	4	4	4	3	3	3
transports routiers	39	40	38,5	40,5	43	43	44
6. MINERAUX BRUTS OU MANUFACTURES ET MATERIAUX DE CONSTRUCTION :							
Chemins de fer	24	24	24	23	21	20	20
Voies navigables	9	9	9	10	10	10	9
transports routiers	67	67	67	67	69	70	71
7. ENGRAIS :							
Chemins de fer	58	61	60	56,5	51	48	48
Voies navigables	8	8	8	7	7	6	5
transports routiers	34	31	32	36,5	41	46	47
8. PRODUITS CHIMIQUES :							
Chemins de fer	41	40	42	39,5	38	34	34
Voies navigables	3	2,5	2,5	2,5	2	2	2
transports routiers	56	57,5	55,5	58	60	64	64
9. AUTRES PRODUITS (machines, véhicules, objets manufacturés...) :							
Chemins de fer	33	33	33	34	30	28	30
Voies navigables	6	6	5	5	5	4	4
Transports routiers	57	57,5	59	61	64	66	66

Source : Ministère de l'Équipement, des transports et du logement, "Budget de programme", cité in Bartolt "Les transports routiers", QSJ? n° 1515, pp 18-19.

Tableau 3 : Répartition intermodale des transports terrestres intérieurs de marchandises (les proportions sont calculées à partir de données établies en milliards de tonnes-kilométriques) :

Toutes marchandises	1990		1991		1992		1993	
	t-km	%	t-km	%	t-km	%	t-km	%
Chemins de fer	30,8	23,14	30,8	22,76	29,5	21,77	27	20,87
Voies navigables	4,3	3,23	4,3	3,17	4,3	3,17	3,5	2,70
transports routiers	98	73,63	100,2	74,06	101,7	75,06	98,9	76,43
TOTAUX	133,1	100	135,3	100	135,5	100	129,4	100

Source : d'après OEST "Note de synthèse", mars 1994.

Tableau 4 : Reprise du tableau 3 en transformant l'année 1990 en année de référence (base 100) :

en base 100 :	1990	1991	1992	1993
Chemins de fer	100	100	95,78	87,66
Voies navigables	100	100	100	87,66
transports routiers	100	102,24	103,78	100,92
TOTAUX	100	101,65	101,8	97,22

Source : d'après OEST "Note de synthèse", mars 1994.

Ces trois tableaux nous montrent une nette domination, et de plus en plus importante, des transports routiers dans l'ensemble des tonnes-kilométriques effectuées depuis 1980. Je ne ferai pas une analyse détaillée de ces chiffres, cependant ils sont précieux pour constater, sur une échelle de temps assez courte (11 ans), comment les transports routiers ont investi différents marchés.

Le tableau 2, par exemple, permet de voir tout d'abord que la route n'est pas le mode dominant dans tous les secteurs (5 secteurs sur les 10 utilisent la route plus que la part moyenne : 66 %). Il montre ensuite que, dans l'ensemble du système des transports, le chemin de fer a perdu sa prépondérance depuis 1983, notamment sur les marchés de pondéreux. Il subsiste cependant trois secteurs où les chemins de fer conservent leur domination : les catégories 2 (combustibles minéraux et solides), 4 (minerais et déchets pour la métallurgie) et 5 (produits métallurgiques). Sur le marché des engrais (catégorie 7), la route supplante peu à peu le fer. Le même phénomène peut être constaté pour les "produits pétroliers" et les "minerais et déchets pour la métallurgie". Partout où la route était le mode de transport dominant en 1983, elle a accentué cette domination. Cependant,

les marchandises qui se transportent en vrac et en quantités très importantes restent l'apanage des chemins de fer.

Le tableau 3 nous montre que la progression des transports routiers entre 1989 et 1993 se perpétue. Peu à peu, la route devient le mode de transport le plus utilisé pour les trafics intérieurs. En 1983, 57 % des transports intérieurs, mesurés en tonnes-kilométriques, étaient effectués par la route. En 1993, ce sont plus des trois-quarts (76,43 %) qui empruntent ce mode.

Le tableau 4 nous montre une diminution des tonnes-kilométriques produites sur 3 années (1990 : 100, 1993 : 97,22). Cette diminution a affecté les trois modes de transports terrestres¹⁰. Mais les transports par route sont seuls parmi les trois à être restés au dessus de l'indice 100 de 1990. Ce qui signifie que même dans une conjoncture maussade, les transports par route continuent, en proportion, d'accroître leur domination.

1.1.3. Des unités de mesures contestées

1.1.3.1. Des instruments de mesure peu précis

Cette méthode pour estimer le poids des chargeurs dans le méta-système des transports a été fortement critiquée. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, les données de la demande de transports calculées chez les transporteurs mesurent le poids des chargeurs à travers les échanges, ce n'est donc pas la demande réelle, mais ce que P. Merlin appelle la "demande contrainte", parce que *«ce que l'on observe, résulte d'une confrontation à l'offre. [...] La demande réelle, inconnue, est différente [...] et plus importante : à la demande réalisée (celle que nous avons exposée) s'ajoute une demande latente que l'offre existante n'a pu satisfaire»*¹¹. Or, nous ne sommes pas en possession des données nous permettant de mesurer cette demande réelle mise en évidence par P. Merlin. Deux tentatives ont été menées pour pallier ce défaut.

La première a été réalisée par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), en 1988. La seconde émane de C. Gerondeau¹².

¹⁰ En fait, les oléoducs et téléphériques sont habituellement comptabilisés comme transports terrestres. Cependant, ces deux modes particuliers n'entrent pas véritablement en concurrence avec les trois principaux.

¹¹ MERLIN P., op. cit., page 76.

¹² C. GERONDEAU : Les transports en France - Quelques vérités bonnes à dire, éditions Transports Actualités, pp 198-199, Paris, 1994.

1.1.3.2. L'analyse de C. Gérondeau

Ce dernier critique fortement «l'emploi de la tonne-kilométrique comme unité de mesure qui est pourtant universel et exclusif dans toutes les instances nationales et internationales du monde des transports»¹³. Pour l'ancien conseiller aux transports du premier ministre, «ce sont les chiffres d'affaires des différents modes de transport qu'il faut comparer [...] seuls aptes à mesurer la valeur du service rendu à la collectivité»¹⁶. Et, comme le précise l'auteur, les résultats qu'il obtient sont effectivement étonnants :

Tableau 5 : Transports de marchandises, chiffres d'affaires des différents modes de transport en 1992 :

Modes de transports :	Chiffres d'affaires en milliards de francs	Proportion (en % du total)
ROUTE	328	96,05
dont - Véhic. utilitaires légers ¹	126	38,41
- véhicules lourds	202	61,59
dont filiales routières SNCF	16	7,92
FERROVIAIRE	12,4	3,63
BATELLERIE	0,7	0,21
AVIATION	0,4	0,11
TOTAL	341,5	100 %

1) Véhicules de moins de trois tonnes de charge utile.

Source : Gérondeau C. : "Les transports en France...", page 198.

C. Gérondeau ne précise pas comment sont calculés ces chiffres d'affaires. Ce sont sans doute les dépenses en transports (de 1992) de l'ensemble des entreprises puisqu'il nous dit que «En 1992, pour répondre à leurs besoins de transports de marchandises, les entreprises ont eu recours aux transports routiers pour 328 milliards de francs»¹⁶.

Le seul chiffre de 96,05 % est à lui seul évocateur : si on utilise ces données pour mesurer le poids de chacun des modes, la presque totalité des dépenses transports des entreprises françaises se fait en direction des véhicules routiers. **Même l'entreprise nationale de chemins de fer réalise, dans le mode routier, un CA supérieur à celui qu'elle réalise dans la voie ferrée !** On peut alors parler de nette prédominance des transports routiers sur les autres modes. Ces chiffres représentent l'ensemble des dépenses de transports des entreprises françaises. Cependant, quelles que soient les données que nous prenons, les transports routiers sont le mode qui est, de loin, le plus utilisé. Si nous utilisons les tonnes-kilométriques, ils réalisent 76,43 % des trafics (voir tableau 3) ; si nous prenons les dépenses de transports, ce sont 96,05 % d'entre elles qui sont faites dans les transports routiers.

¹³ C. GERONDEAU : Les transports en France - Quelques vérités bonnes à dire, éditions Transports Actualités, page 199, Paris, 1994.

1.1.3.3. L'enquête «auprès des chargeurs»

Ces chiffres, pourtant, ne nous donnent une idée précise que sur la "demande contrainte" (P. Merlin). La demande réelle, quant à elle, reste inconnue. C'est pourquoi, sous la direction de P. Hannape, l'INRETS a lancé, en 1988, une grande enquête par questionnaire connue sous le nom d'«enquête auprès des chargeurs»¹⁴, auprès de 1742 chargeurs. L'objectif était de connaître et comprendre la demande de transports. Cette enquête avait trois niveaux d'investigation :

- connaître les caractéristiques économiques des établissements chargeurs ;
- identifier les trois derniers envois réalisés par chacun des établissements enquêtés ;
- cerner les conditions effectives d'acheminement de ces envois.

• La notion d'envoi, un nouvel outil efficient :

Le mérite le plus important de cette enquête a été de mettre en évidence l'intérêt de cette nouvelle unité de mesure : l'envoi, défini comme une quantité de marchandises chargée en un point unique pour être livrée en un point unique avec une seule déclaration d'expédition et un seul contrat de transport.

Réfléchir la demande de transport avec cet outil a permis aux enquêteurs de montrer la très forte dichotomie de la demande de transports. En effet, il y aurait, d'une part, près de trois envois sur quatre qui auraient un poids inférieur à la tonne *«tout en ne représentant que 17 % des tonnages, tandis qu'à l'opposé, les envois les plus lourds que l'on a pu situer à partir de 20 tonnes représentent près de la moitié des tonnages avec seulement 5 % des envois»*.¹⁵

• La notion d'envoi infirme l'idée d'une forte concurrence inter-modale :

L'analyse en termes d'envois nous permet donc de constater que **ce sont les caractéristiques des expéditions qui orientent et peut-être même déterminent le choix, par les chargeurs, du mode de transport.** *«L'envoi, nous dit M. Guilbaut, reflète la dichotomie du marché, intervient alors comme un facteur essentiel d'explication des choix modaux effectués par les chargeurs»*¹⁶. Le discours habituel sur la libre concurrence entre les modes de transports doit donc absolument être relativisé par les contraintes vécues des chargeurs. **Les donneurs d'ordres ne choisissent pas leurs modes de transports en fonction de la concurrence entre les différents modes, comme beaucoup le pensent. Ils**

¹⁴ *Pratiques de transports des industries et des commerces de gros...*, Rapport INRETS n° 99, sous la direction de P. HANAPPE, septembre 1989.

¹⁵ GUILBAUT M. : *Quels besoins pour les chargeurs... ?* Rapport INRETS n° 178, mai 1994, page 59.

¹⁶ GUILBAUT M. : op. cit. même page.

utilisent, le plus souvent, le (ou les) mode(s) de transports qui sont les plus aptes à organiser la mobilité de leurs productions dans les meilleures conditions.

R. Bartolt¹⁷ affirme que le choix du chargeur ira vers *«celui qui offre le meilleur rapport qualité/prix de la prestation (prix par rapport à ses objectifs et à la nature de la marchandise transportée).»* Mais c'est l'inverse : objectifs du chargeur et nature de la marchandise ne doivent pas être mis entre parenthèses. **La faiblesse des aires de concurrence et la nature des envois laissent un choix fortement limité aux donneurs d'ordres** : la nécessité pragmatique s'efface devant la rationalité économique (dans ce cas précis).

Mais les chargeurs ne sont pas les seuls à alimenter la concurrence entre les modes de transports. Il leur arrive même de ne pas vouloir organiser eux-mêmes la distribution des biens qu'ils produisent. Dans ce cas, ils font appel à ceux que nous appellerons ici des "intermédiaires", que les statistiques nationales appellent les "auxiliaires". L'"Enquête auprès des Chargeurs"¹⁸ nous indique que sur 352 millions d'envois, 57 % ont été confiés à des auxiliaires (9 %) ou des acteurs ayant le double statut d'auxiliaire et de transporteur (48 %)¹⁹.

1.2. LES INTERMEDIAIRES

Pour comprendre l'avènement des techniques de communication entre la base et les mobiles, il est également essentiel de connaître les modalités concrètes d'organisation de la distribution des frets. En effet, nous verrons dans ce court paragraphe que **les différentes formes d'accès à l'affrètement et surtout leur évolution depuis quelques années (moins d'une dizaine) a considérablement augmenté la volonté des entrepreneurs de pouvoir établir, quand ils le désirent, des contacts avec leurs conducteurs.**

¹⁷ BARTOLT R. : *Les transports routiers*, PUF, QSJ ? n° 1515, page 50, Paris, 1992.

¹⁸ GUILBAUT M. : *Quels besoins pour les chargeurs... ?* Rapport INRETS n° 178, mai 1994, page 58.

¹⁹ Le double statut d'auxiliaire et de transporteur permet de choisir si l'on va transporter soi-même ou sous-traiter. Il semblerait que la part (déclarée) de sous-traitance ne dépasse pas les 6 %.

1.2.1. L'importance statistique des intermédiaires

• Quelques chiffres

L'Enquête Annuelle d'Entreprise²⁰ classe les intermédiaires dans la catégorie "Collecte de fret terrestre et fluvial" (code APE²¹ : 7403). Elle nous fournit les indications suivantes :

Il y avait en 1990, 1.151 entreprises inscrites sous ce code (pour 1.177 en 1989) représentant 63.806 actifs à temps plein (pour 64.147 en 1989). 43,1 % d'entre elles avaient moins de 5 salariés et réalisaient 4,1 % des recettes de l'activité, tandis que 4,7 % avaient plus de 200 salariés et réalisaient 58,5 % des recettes. Les recettes des entreprises inscrites sous le code APE 7403 se répartissaient ainsi :

- Total : 64.153,6 MF.
- Commissionnaires en douane et transitaires terrestres et fluviaux : 21,8 % ;
- Groupage et messagerie : 33,2 % ;
- Affrètement : 17,2 % ;
- Activités de transports : 11,3 % ;
- Autres (manutention, entrepôts, diverses) : 16,5 %.

• L'appellation "auxiliaires" convient-elle à ces acteurs ?

Dans les statistiques officielles, on les appelle "auxiliaires du transports". Ils sont le lien informationnel entre la demande de transports (les chargeurs) et l'offre de transports (les transporteurs). Bien souvent, les producteurs se débattent des difficultés inhérentes à l'organisation de la distribution de leurs produits. Ils font alors appel aux "auxiliaires". Mais, comme le précise J.C. Thœnig, *«le statut réglementaire et même professionnel de ces auxiliaires est flou, leurs tâches ne sont ni codifiées, ni stables dans maints cas»*²².

Sous cette désignation générique d'intermédiaires, sont regroupés les affréteurs et les transitaires²³. Ils sont habituellement nommés "commissionnaires" ou "auxiliaires". La première appellation indique la manière utilisée par ces acteurs pour obtenir une rémunération. Cependant, la dimension pertinente n'est pas la manière dont ils se payent ou se font payer, mais leur position dans le complexe des transports.

²⁰ Enquête Annuelle d'Entreprise-Les entreprises de transports-résultats 1990, Observatoire Economique et Statistique des Transports (OEST), ministère de l'équipement, du logement et des transports, octobre 1992, Paris, page 102.

²¹ A.P.E. : Activité Principale Exercée

²² THœNIG J.C. : *"La réglementation des transports, comportements réels et effets de système"*, pp 136-150, in Les transports et la puissance publique, sous la direction de E. QUINET, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1983.

²³ Les transitaires sont chargés de gérer les modalités administratives de passage des frontières.

Le mot "auxiliaire" semble pouvoir s'appliquer à ces acteurs particuliers : les acteurs dont il est ici question "*aident*", par leur concours, les chargeurs et les transporteurs à organiser le convoyage des marchandises, dans le sens où ils centralisent les informations sur les frets. Ils sont des prestataires de service entre deux producteurs. Pourtant, la notion d'auxiliaire recouvre une connotation liée à la dépendance.

• Une appellation plus significative : intermédiaires

Aux dénominations de "commissionnaires" ou d'"auxiliaires", je préférerai celle d'"intermédiaires". Ce vocable présente l'intérêt de souligner les difficultés que peuvent rencontrer les chargeurs et les transporteurs à négocier directement, les uns avec les autres, les contrats de transports. Néanmoins, il semblerait que les seules entreprises de transports (n'effectuant que des transports) qui survivent sont celles qui traitent une partie de leurs contrats directement avec les chargeurs, sans intermédiaire : «[...] *les marchés traités «en direct» sont préférés par les entrepreneurs, parce que plus rémunérateurs [...]*»²⁴.

La difficulté qu'ont les chargeurs et les transporteurs à créer un marché où ils se rencontreraient²⁵ provient, pour une grande part, de l'histoire française des transports routiers de marchandises. Pendant plus de 50 ans (depuis les lois dites "de Coordination des transports terrestres" de 1936), l'Etat a contingenté et étroitement surveillé l'accès au fret, notamment par l'intermédiaire des Bureaux Régionaux de Fret (BRF) institués par décret en 1965. La dérèglementation du marché, l'apparition des bourses télématiques d'affrètement (intégralement de droit privé), et la cessation d'activité des BRF (1990)²⁶ ont déclenché des processus de changements importants dans l'organisation globale du système des transports. Cependant, pendant la période des contingentements et des barrières douanières, transitaires et affréteurs ont connu leur Eldorado, car, même quand les transporteurs traitaient directement avec les chargeurs, le convoyage devait être déclaré à l'Etat par l'un de ces intermédiaires.

1.2.2. L'activité d'intermédiaire dans les transports routiers

Le rôle traditionnel des transitaires (une des activités intermédiaires entre production et convoyage) du transport routier s'est vu considérablement amoindri par l'abrogation

²⁴ LOMBARD J. : Entrepreneurs de transport dans le Nord de la France, rapport INRETS n° 180, page 107, Villeneuve d'Ascq, mai 1994.

²⁵ Si tant est que ce soit possible ailleurs que dans les théories.

²⁶ Cette "disparition" a soulevé d'importantes questions juridiques parce que créés par décret du ministre, les BRF ne pouvaient être supprimés que par la même voie. Pour le Conseil d'Etat, les BRF sont de droit civil et pour le tribunal de commerce, ils sont de droit public. La polémique n'est pas encore tranchée. Pour de plus amples renseignements on pourra lire les articles parus sous le titre "L'affaire des BRF" dans le Bulletin des transports et de la logistique, n° 2419, 13 mars 1991, pp 179-184.

des contrôles douaniers aux frontières communautaires et la très grande facilitation des trafics intra-communautaires. En effet, ils étaient chargés de gérer les formalités administratives inhérentes aux exportations et importations de marchandises. Comme une très grande majorité des échanges internationaux se fait avec les pays limitrophes, on a vu disparaître bon nombre des entreprises (notamment les petites) qui effectuaient ce travail. Début 1992, les transitaires ont pu profiter d'un plan de reconversion financé en grande partie par la Communauté Economique Européenne et pour le reste par les budgets des Etats.

Les transitaires, comme les affréteurs, sont commissionnaires. C'est-à-dire qu'ils se payent en prélevant un pourcentage sur le prix du transport. Si un chargeur donne 5000 francs pour un convoi (exemple théorique) qu'il confie à un affréteur, celui-ci prend une commission qui peut représenter 20, voire 25 % du prix : le transporteur recevra alors 3750 francs. Ce qui avait fait dire à l'un des interlocuteurs que j'ai rencontré :

«Eh ben nom de dieu ! C'est bien payé du coup de téléphone !»

Propos d'un artisan transporteur.

Dans la plupart des cas, pour ne pas dire tous, leur commission ne s'ajoute pas au prix payé par le commanditaire ; elle diminue le chiffre d'affaires du transporteur.

Cette forme de rémunération n'est pas problématique. Ce qui l'est, c'est que **les transporteurs ayant le transport pour seule activité ne possèdent pas les capacités de négociation nécessaires pour faire payer aux commanditaires cette commission**. A noter dès maintenant qu'il existe des "affrètements en cascades", c'est-à-dire qu'il peut très bien y avoir deux, trois, voire quatre affréteurs entre le chargeur et le convoyeur. Ces affrètements en cascade se sont considérablement développés depuis la disparition des BRF et avec l'utilisation systématique des bourses de fret :

«Moi, le lundi matin, je ne pars pas en route. Alors des fois, je me mets au minitel, je prends 2-3 lots qui payent correctement, et je les remets tout de suite, à mon nom, sur la bourse. L'autre jour, j'ai même réussi à affréter D.²⁷. Ça nous a fait bien rigoler.

l'enquêteur : *Et alors ?*

²⁷ Daniel me donne ici le nom d'un des plus grands transporteurs européens.

- Ben alors, t'as vite fait de gagner 500 ou 600 balles sans rien foutre. Juste la consultation du minitel, et 5-6 coups de téléphone : maxi 40/50 balles. Mais laisse tomber, moi, c'est rien. Y'a des sociétés où y'a des mecs qui sont payés à plein temps pour faire ça toute la journée, t'imagines le business, toi ?

Daniel G. (artisan transporteur, un seul camion)

1.2.3. L'activité des intermédiaires et les prix du transport.

En définitive, celui qui transporte la marchandise peut très bien (exemple réel tiré de notre enquête) ne recevoir que 3.324 francs alors que le chargeur aura payé 5.520 francs pour faire faire ce convoi.

S'il fallait trouver un responsable dans la baisse de prix des transports routiers, sans doute devrions-nous nous tourner non pas vers les intermédiaires eux-mêmes, mais vers l'interaction historique entre ces intermédiaires (affréteurs et commissionnaires) et les transporteurs routiers. Les affréteurs ont réussi, avec les différentes législations existantes comme capacités d'action, à se créer un quasi-monopole dans la fixation des prix du transport de marchandises par la route.

• Le processus historique de l'avènement des intermédiaires

En effet, le rôle originel des affréteurs était de trouver aux chauffeurs-routiers un lot, une marchandise pour rentabiliser le voyage du retour. Le voyage aller était, habituellement, négocié directement entre le transporteur et le chargeur. Or, le prix du voyage aller était fixé par le législateur et devait obligatoirement (mais ça n'est que de la théorie) payer l'ensemble des coûts assumés par le transporteur pour l'aller et le retour. Les marchandises transportées lors du voyage retour devaient donc représenter un bénéfice net pour le transporteur. Les affréteurs en profitèrent pour diminuer le prix qu'ils offraient pour le voyage retour (en augmentant leur commission, sans que le prix payé par le chargeur ne diminue sensiblement). Les transporteurs acceptèrent ces baisses successives de tarifs. Cette acceptation était le résultat de la concurrence entre les transporteurs routiers eux-mêmes. Il s'avéra que, peu à peu, les affréteurs prirent les tarifs pratiqués pour les voyages retour comme référence, en opposition à la Tarification Routière Obligatoire (dite T.R.O.) imposée par l'Etat.

Dans cette interaction-rapport de forces, ce furent les donneurs d'ordres qui l'emportèrent car ils ne cherchèrent plus à négocier les transports qu'avec des "camions"

sur le retour²⁸. Quand ils traitaient avec des transporteurs cherchant de la marchandise à transporter, ils leur proposaient ce tarif spécifique. C'est ainsi que, pour continuer d'obtenir du fret, certains transporteurs utilisèrent l' ancestrale technique des pots de vins et "dessous de table" (non pas en termes financiers, mais en effectuant quelques voyages à titre gratuit, par exemple). Ancestrale forme de négociations illicites qui amènent Dupuy & Thœnig à souligner la fraude quasi-systématique qui a cours dans les transports²⁹. Cette situation avantageait les chargeurs qui y virent un moyen de diminuer le prix de distribution de leurs produits.

Dans la quotidienneté de leur travail, les affréteurs ont eu pendant plusieurs décennies, le téléphone comme outil principal. Dans les années 1945-1955, c'est dans les relais routiers que l'on pouvait trouver un affréteur. Celui-ci connaissait les chargeurs des environs et distribuait la marchandise, selon des quotas déterminés par l'Etat (en théorie), à des chauffeurs que, souvent, il connaissait aussi. Avec l'augmentation de la masse de marchandises à transporter et la croissance de la part des transports routiers dans ces flux, l'activité d'affréteur s'est peu à peu développée pour finir en bureaucratie autonome de droit public composée d'entités juridiques de droit privé : les Bureaux Régionaux d'Affrètement.

La disparition de cette institution et son remplacement par les bourses de fret télématiques ou la négociation directe entre le chargeur et le transporteur ne comporte pas que des conséquences techniques ou économiques. L'extrait d'entretien avec Daniel G. cité précédemment le montre bien. La distribution du fret par les bourses télématiques est devenue anonyme. Elle ne peut plus être contrôlée par l'Etat, ou plus aussi efficacement. S'ajoute à cela l'abrogation de la tarification minimum (dite T.R.O.) qui avait cours (en théorie) dans les TRM (remplacée par une tarification conseillée dite "de référence"³⁰). Dès lors, cette libéralisation du marché laisse libre cours à la spéculation. Les principales "victimes" de ce processus seront les acteurs du transport routier qui ne possèdent pas les moyens techniques pour consulter les bases de données télématiques en permanence. C'est-à-dire les entrepreneurs qui sont occupés par les opérations de convois : les artisans-transporteurs sans salarié³¹. Ce qui, à terme, dans de semblables conditions, ne pourrait qu'accroître leur dépendance³².

²⁸ D'autant plus que les échanges n'ont rien d'obligatoirement équilibré : ce n'est pas parce qu'il y a un transport à faire de Nuits-saint-Georges à Lille, qu'un autre se fera en sens contraire.

²⁹ DUPUY & THœNIG : Sociologie de l'administration française, éditions Armand Colin, Paris, 1983. Les auteurs soulignent que ce n'est pas la fraude qui est poursuivie, mais l'excès de fraude.

³⁰ Cette tarification de référence est éditée par le Comité National Routier (C.N.R.).

³¹ L'exemple de Daniel G. n'est pas significatif de la situation des artisans. En effet, Daniel G. travaillait avec un chargeur unique et l'entreprise où il livrait tous les débuts de semaine était fermée le lundi matin. Or, le lundi matin, les artisans-transporteurs, dans leur énorme majorité, ont déjà quitté leur domicile.

³² Le minitel embarqué pourrait peut-être servir de palliatif à cette difficulté.

D'autre part, cette disparition des BRF a contraint les transporteurs (de PME et PMI) à réfléchir des stratégies commerciales, à augmenter le nombre de salariés sédentaires chargés de gérer la recherche d'affrètement et les contacts avec les donneurs d'ordres. Disparition des BRF et accroissement de la force de vente des transporteurs se sont réalisés simultanément, l'un renforçant l'autre.

• *La recherche de fret s'internalise vers les entreprises de TRM*

Ces modifications, résultats du déséquilibre des interactions, ont des conséquences très importantes en ce qui concerne notre objet spécifique (les techniques de communication avec les véhicules). En effet, du temps des BRF, les conducteurs routiers, après avoir livré la marchandise du voyage aller, devaient se rendre au BRF pour attendre un lot à transporter et rentabiliser ainsi le voyage retour. Aujourd'hui, la recherche de fret se fait à l'intérieur de l'entreprise. Elle se fait par des employés qui sont spécialisés dans cette activité : les agents d'exploitation.

Cette réorganisation du travail autour de l'affrètement s'est internalisée dans l'entreprise de transports. Elle dépend largement du fonctionnement global du système des transports, mais elle est réglée, de plus en plus souvent, à l'intérieur des bureaux de l'entreprise. Les opérations inhérentes à la recherche de fret sont de moins en moins réalisées par les conducteurs. **Dans une telle situation, il faut donc que conducteurs et sédentaires de l'entreprise puissent prendre contact les uns avec les autres : c'est là l'objectif des techniques embarquées de télécommunications.**

Sous le régime ancien (j'ai eu la chance de mener mon enquête à l'époque charnière entre les deux systèmes) le conducteur routier devait se rendre au BRF pour obtenir de la marchandise à transporter. Il téléphonait ensuite à son employeur pour savoir si oui ou non le lot que lui proposaient l'administration des BRF et/ou les affréteurs qui y travaillaient était rentable :

Début de la communication : *«Allo, Bruno, j'ai un lot complet à prendre à Fos chez X. pour Amiens. Ils donnent 4500. Je le prends ?*

- (réponse de l'agent d'exploitation : accord)...

- *«Je peux charger dès que j'arrive. C'est sur palettes, y paraît. Si ça se boutique bien, je serai chargé avant midi.*

- « ... »

- *«Hé, Bruno, si tu peux, tu me fais rentrer chez moi, hein.*

- « [...] » Fin de la communication.

Conversation téléphonique entre un agent d'exploitation d'une entreprise de transport située à Valenciennes et le chauffeur depuis le BRF de Marseille. Durée totale : 57 secondes.

Cette fois-là, le lot était à prendre. J'ignore en dessous de quel tarif le lot aurait été délaissé.

Avec les nouvelles modalités d'organisation du travail, ce sont les personnels de l'entreprise de transport qui cherchent la marchandise à transporter. Si bien que, **dans ces conditions, ce n'est plus le conducteur qui possède l'information, ce sont les personnels sédentaires de l'entreprise.** Dès lors, ce sont eux qui ont besoin de joindre le conducteur pour l'informer du "Travail A Faire", du «T.A.F.», comme disent certains chauffeurs. **C'est une donnée primordiale de l'apparition dans les TRM de techniques de communication entre la base fixe des entreprises et les véhicules industriels.**

En définitive, les intermédiaires ci-avant décrits occupent une place importante dans le processus de distribution des marchandises. Ils sont la passerelle informationnelle entre les chargeurs et les transporteurs. Au moins en théorie, parce que dans la réalité observable, leurs activités se recoupent et interfèrent. **Bien des transporteurs affrètent, et, nous l'avons vu grâce aux statistiques, bon nombre d'affréteurs transportent.**

1.3. AUTRES ARGUMENTS SUR LA CONCURRENCE INTERMODALE

Tant chez les acteurs du transport que dans le sens commun, les représentations les plus communes sur les choix modaux et sur la concurrence entre les transporteurs tendent à faire croire que le chargeur a toute liberté dans le choix du mode de transport. Pour justifier de ce fait, les arguments les plus souvent avancés sont d'ordre économique.

1.3.1. Le financement des infrastructures

Depuis quelque temps, il est fréquent d'entendre dénoncer le fait que les transports routiers font assumer à la collectivité les coûts externes à leur activité (le coût des infrastructures, notamment), ce qui leur permet d'afficher des tarifs non significatifs du coût social véritable du transport par la route. C'est l'explication que l'on trouve dans le rapport sur "Les comptes des transports en 1992" élaboré par l'O.E.S.T. et l'I.N.S.E.E.. Les comptes des voitures particulières et motos affichent 201 milliards de recettes pour l'Etat pour 65 milliards de dépenses. La proportion est moindre pour les véhicules

utilitaires légers (24 milliards de recettes pour 16 milliards de dépenses). Mais elle est inverse pour les poids-lourds puisque qu'on y constate 34 milliards de recettes pour 38 milliards de dépenses. Il leur est donc reproché de faire assumer à la collectivité les quatre milliards supplémentaires qu'ils coûtent.

C. Gerondeau avance, sur ces chiffres, une conclusion différente : *«il est facile de voir ce qu'un tel résultat comporte d'incertain, voire d'arbitraire, car il dépend directement de la proportion des dépenses des pouvoirs publics, et notamment celles de la voirie, que l'on estime devoir imputer aux poids-lourds par rapport aux autres catégories de véhicules. Il suffit de modifier faiblement cette proportion pour inverser le résultat. En tout état de cause, la hausse des taxes sur le gas-oil à laquelle le gouvernement a procédé au cours de l'été 93 devrait mettre tout le monde d'accord en portant, même pour les poids-lourds, les recettes des pouvoirs publics à un niveau au moins égal aux dépenses consenties en leur faveur. La logique voudrait donc que cessent les protestations de ceux qui affirment que la circulation des poids-lourds est "subventionnée" par les pouvoirs publics»*³³.

L'issue de ce débat est encore incertaine.

1.3.2. La surcapacité des transports routiers de marchandises

Parmi les autres arguments avancés pour justifier ce déséquilibre entre les modes de transports, des auteurs comme M. Savy affirment qu'un des principaux facteurs est la surcapacité des transports routiers (la capacité de chargement des véhicules routiers serait trop importante). Celle-ci amènerait les transporteurs à afficher des tarifs de "dumping" pour faire rouler, coûte que coûte, les véhicules. M. Giraud (O.E.S.T.) n'est pas de cet avis. Ce ne serait pas la surcapacité qui serait responsable de cet état de fait. Pour lui, la causalité ne peut pas aller dans ce sens là :

Mr M. Giraud : *«[...] Voyez, je ne parviens pas à produire un discours construit sur ce thème là, parce que je n'y adhère pas. [...] S'il y a surcapacité, ce n'est pas en termes de véhicules. Le problème viendrait plutôt, à mon avis, de la variabilité des échanges, selon les saisons, et selon les régions. Il y a des pointes. Le marché du transport n'est pas une activité continue».*

(entretien téléphonique avec le chercheur, 15/09/93).

1.3.3. Les avantages des TRM sur les autres modes

³³ in C. GERONDEAU : op. cit., page 207.

• La souplesse

Depuis les "Lois de Coordination des transport" de 1936, tous les acteurs ont libre choix non seulement du mode de transport, mais également de le faire soi-même ou de faire appel aux services des transporteurs. Le problème des chargeurs, avec les chemins de fer (et pis encore pour les voies navigables), c'est leur manque de souplesse. Une très grande majorité des chargeurs n'a pas, à sa disposition, de voies ferrées ou de canaux. Aussi sont-ils contraints, de toutes manières, à utiliser la route. «Alors, une fois que la marchandise est dans un camion, pourquoi ce camion n'irait-t-il pas jusqu'au bout ?» semblent s'interroger les chargeurs.

• Quelques arguments épars

La fréquente absence de respect des réglementations sociales dans les transports routiers de marchandises ; la lenteur bureaucratique légendaire de la SNCF dans le traitement et la livraison des marchandises ; ses tarifs ; la volonté des chargeurs de ne pas accroître le nombre de ruptures de charges³⁴ ; le porte-à-porte réalisable grâce aux transports par route, irréaliste pour les voies ferrées ; et surtout, le fait qu'en Europe, 64,2 % des marchandises transportées le soient sur un trajet inférieur à 50 kilomètres (Source Eurostat, 1986), laissent peu de chances à la voie ferrée, ailleurs que dans les transports de masse sur longue distance comme le tableau 1, au début de ce chapitre.

1.3.4. Les capacités d'action des donneurs d'ordres et des intermédiaires

En se groupant en associations, les donneurs d'ordres ont décidé d'utiliser l'ensemble des antagonismes du système des transports. Cela leur permet de jouer sur plusieurs tableaux en faisant croire aux transporteurs qu'ils sont à la fois capables de faire jouer la concurrence intermodale, la concurrence intramodale, et en dernier recours, de se constituer des flottes de véhicules en compte propre, sans oublier les avantages offerts par la location longue durée de véhicules. L'objectif dernier étant, bien évidemment, d'augmenter leurs capacités à agir pour pouvoir bénéficier des tarifs les moins élevés. C'est le propre des comportements des acteurs au sein des sociétés libérales.

Cette attitude des chargeurs soulève cependant quelques problèmes quand il est estimé que les conditions du libéralisme économique impliquent d'importantes prises de risques pour la sécurité publique. Or, c'est le cas avec les transports routiers. Comme nous le signale D. Lemarquis de l'OEST, «A plus de 90 %, les entreprises de transport

³⁴ Il y a rupture de charge (et donc perte de temps) quand la marchandise change de véhicule en cours de convoi.

routier ne répercuteront que faiblement ou pas du tout la hausse de 28 centimes de la TIP³⁵. Une pratique courante des chargeurs (...) pour refuser une renégociation des tarifs avec leurs transporteurs habituels, consiste à faire des "appels d'offre répétés", visant à faire jouer la concurrence par les prix.»³⁶

Sous la menace de perdre leur client, les transporteurs ne peuvent répercuter la hausse de leur coût de production. Dans une telle situation, les recours du transporteur pour continuer à gagner la même somme d'argent sont peu nombreux. Il lui faut augmenter la productivité. Cette hausse de la productivité peut revêtir différentes formes et s'effectuer à divers degrés. L'outil le plus souvent utilisé pour obtenir des gains de productivité, c'est de faire rouler les camions plus longtemps sans accroître les frais de production (et notamment les frais de main d'œuvre et les charges sociales). Cette technique est d'autant plus utilisée que les capacités culturelles des acteurs envers qui la relation de pouvoir est défavorable sont affaiblies.

Les interactions se déroulent dans un système complexe. Aussi, si l'une d'elles leur est défavorable aux transporteurs, ils vont chercher un terrain qui leur soit plus bénéfique : la réduction de leurs coûts de production. Or, les postes comptables sur lesquels les entrepreneurs peuvent espérer intervenir efficacement sont peu nombreux. Il s'agit des kilomètres parcourus par des camions vides de marchandises, de la consommation de carburant, des immobilisations des véhicules, du coût de la main d'œuvre et des frais de gestion. Ils sont, de toute manière, internes à l'entreprise. Voilà pourquoi certains entrepreneurs s'équipent de matériels de télécommunications avec- et de télésurveillance des véhicules industriels : **ils espèrent que ces techniques leur éviteront des dépenses.** Mais les gains ou les absences de dépenses sont (toujours ?) insuffisants, aussi, les transporteurs continuent à se "battre" sur tous les fronts pour augmenter leurs capacités d'action face aux donneurs d'ordres.

C'est ainsi que les associations de transporteurs ont fini par convaincre le législateur que l'attitude des chargeurs à leur égard les amenait à n'avoir plus que la fraude comme seul recours. Aussi, l'Etat cherche, depuis quelques années, un outil juridique susceptible de responsabiliser les donneurs d'ordres.

Une tentative sociologiquement intéressante a eu lieu dans l'élaboration du document officiel appelé "Feuille de route" ou "ordre de mission", document que tous les

³⁵ T.I.P.P. : Taxe intérieure sur les Produits Pétroliers. Une des composantes du prix des carburants hydrocarbures. La hausse de celle-ci (28 centimes par litre) avait eu lieu durant l'été 1993. Tous les acheteurs de carburants en France payent cette taxe.

³⁶ in OEST : "Transports routiers de marchandises : la reprise des trafics ?", Notes de synthèse, n° 75, novembre 1993.

chauffeurs de camions doivent pouvoir présenter lors de tout contrôle de la force publique. Ce document officiel obligatoire décrit l'opération de convoyage.

1.4. L'ORDRE DE MISSION : REFLET DE LA DOMINATION DES DONNEURS D'ORDRES DANS L'ESPACE INTERACTIONNEL DES TRM

1.4.1 Description de la "feuille de route"

Dans chaque véhicule doit se trouver une "pochette" avec différents documents administratifs. Porte-documents dont le conducteur a la responsabilité et qu'il doit pouvoir présenter lors de tout contrôle par les forces de l'ordre. Le nombre de documents inclus dans cette pochette varie considérablement. Leur nombre peut être de 12 pour les transports régionaux de marchandises comprises entre 3,5 et 7,5 tonnes à (au moins) 22 pour les transports de plus de 7,5 tonnes hors CEE. Transporter des matières sous température dirigée ajoute 1 document, transporter des matières dangereuses en ajoute 7³⁷.

La feuille de route est un des documents essentiels de cette pile. Elle a été créée par décret en 1949. Elle est éditée par le Groupement Professionnel Routier (une des sections du Comité National Routier qui regroupe des représentants de la profession et de l'Etat). C'est pourquoi les chauffeurs-routiers appellent les livrets regroupant ces feuilles de route des "carnets de G.P.R.". Avant l'avènement du marché unique européen, il en existait deux modèles standardisés. Le premier n'était utilisé que pour les transports nationaux, le second servait pour les transports internes à la C.E.E.. Un troisième document (le carnet T.I.R.³⁸, supprimé depuis) était réservé aux transports hors C.E.E.. L'établissement d'une feuille de route est obligatoire pour toute opération de transport d'un poids supérieur à trois tonnes sur une distance au moins égale à 150 km.

Les feuilles de route contiennent de nombreuses possibilités de description des opérations de transports³⁹. On y trouve les noms des expéditeurs (les chargeurs), des destinataires, leurs adresses, le cachet du transporteur, la désignation de la marchandise, son poids, son volume, la date et l'heure de mise à disposition du véhicule chargé,

³⁷ In Guide pratique du routier, pp 238-239, Editions juridiques et techniques Lamy S.A., 4ème édition, mise à jour : août 1991, Paris, nov. 1987.

³⁸ T.I.R. : Transport International Routier. La plaque "T.I.R." que nous voyons parfois sur l'arrière des camions ne concernent donc que les transports hors C.E.E.. Les chauffeurs roulant sous un autre régime juridique "barrent" le plus souvent cette plaque avec un élastique.

³⁹ Sur un format 18 cm x 20,2 cm, se concentrent (hors signatures des contractants) 51 demandes de renseignements.

l'immatriculation du véhicule transporteur, le nom du commissionnaire de transport, la distance de transport, le prix de cette opération, la date de règlement ...

4.2. Une tentative de responsabilisation juridique des chargeurs et donneurs d'ordres.

Dans le cadre de ma recherche, j'ai pu consulter plusieurs dizaines de ces carnets et une analyse plus fine a été réalisée sur douze carnets provenant de trois transporteurs différents (ce qui représente $12 \times 25 = 300$ opérations de transport) pour des opérations réalisées en 1993. Prix, distance, accord tarifaire, heures de mise à disposition du véhicule, date de paiement n'y figurent jamais : les cases restent vides.

Pourtant, depuis le début de l'année 1993, l'ordre de mission doit comporter la date et l'heure d'enlèvement et la date et l'heure prévues de livraison. Ou plus exactement, la case réservée à cet effet, sur la feuille de route, doit être remplie.

Le but de cette volonté légale était de souligner la responsabilité des chargeurs et donneurs d'ordres dans le déroulement des missions. En effet, comme les transporteurs se plaignent de la pression qu'exercent les chargeurs et donneurs d'ordres pour que leurs marchandises soient livrées au plus tôt, le législateur espérait pouvoir les responsabiliser en les contraignant à inscrire sur l'ordre de mission la date et l'heure prévues de livraison. La mise au point de cette nouvelle obligation a été effectuée lors des réunions qui ont succédé aux événements de juillet 1992. Ces "tables rondes" réunissent le ministère public, certaines associations de donneurs d'ordres (le CNUT⁴⁰, notamment), de transporteurs (FNTR⁴¹ et UNOSTRA⁴², notamment) et d'agents de convoyages (syndicats traditionnels : CFDT, CGT, FO et FNCR⁴³).

Parce qu'elle est un espace interactionnel entre le chargeur et le transporteur utilisé par les forces de l'ordre pour mettre l'un des deux ou les deux acteurs en défaut, la manière dont sera rempli l'ordre de mission résultera d'une négociation entre des acteurs pouvant avoir des intérêts divergents. Le législateur espérait-il que les chargeurs et donneurs d'ordres allaient inscrire dans la case réservée à cet effet, en haut et à gauche de l'ordre de mission, une heure et une date qui les mettraient en défaut ? C'était méconnaître totalement, ou feindre d'ignorer, les relations sociales et interactions en jeu entre les transporteurs et les donneurs d'ordres.

⁴⁰ C.N.U.T. : Conseil National des Utilisateurs de Transports.

⁴¹ F.N.T.R. : Fédération Nationale des Transporteurs Routiers

⁴² U.N.O.S.T.R.A. : Union Nationale des Organisations de Transporteurs Routiers Autonomes.

⁴³ F.N.C.R. : Fédération Nationale des Conducteurs Routiers.

Lors des négociations interprofessionnelles dans les cabinets du ministère des transports, les associations de chargeurs refusaient de se voir incriminer pour les absences répétées de respect des réglementations par les transporteurs et leurs personnels de conduite. Pour le CNUT, il est clair que la gestion des heures de conduite est un problème qui ne relève pas de ses compétences ; c'est aux transporteurs de régler ce problème que les chargeurs regardent comme un problème interne aux entreprises de transports routiers. Bien qu'ils soient présents à cette négociation, ils tentent de démontrer qu'ils ne sont pas des acteurs du transport. Mais cette fois, les transporteurs ont été convaincants. Le Ministère Public est également persuadé que les chargeurs ont une part de responsabilité dans le fait que les transporteurs n'ont que la fraude comme solution. Il faut trouver un outil pour contraindre les chargeurs à ne plus exiger d'intenables délais. On utilisera l'ordre de mission et la contrainte ci-avant décrite.

Mais les chargeurs ont encore des capacités d'actions, et ils les utilisent. L'argumentaire est le suivant : on ne peut pas toujours savoir à l'avance la date de livraison, il faut laisser aux transporteurs une liberté d'action, ce n'est pas au chargeur de décider la date et l'heure de la livraison... Bref, une clause fut ajoutée à cette obligation indiquant que si l'heure et la date ne sont pas inscrites, cela signifie qu'il n'y a pas d'impératif d'heure et de date de livraison. L'idée était simple : si l'heure et la date de livraison ne figurent pas sur le document, cela signifie qu'elles sont laissées à la seule appréciation du transporteur.

1.4.3. L'utilisation concrète du nouvel ordre de mission

Comment cela se traduit-il concrètement ? Tout en continuant d'exiger oralement la livraison la plus rapide qui puisse se faire, le donneur d'ordres ne remplit pas le document. En fait, ce ne sont pas le donneur d'ordre et le transporteur qui gèrent concrètement ces feuillets, ce sont leurs employés réciproques : chef de quai (ou manutentionnaire) d'une part et agent de convoyage d'autre part. Or, un chauffeur ne peut pas exiger des employés du chargeur qu'ils précisent l'heure de livraison. Si, sur les quais du donneurs d'ordre, il exprimait un tel souhait, il verrait son temps d'attente considérablement allongé parce que les employés du donneur d'ordre partiraient à la recherche d'un "chef" qui assume le report, sur l'ordre de mission, de la date prescrite oralement. Recherche qui pourrait durer assez longtemps pour que le conducteur du camion comprenne non seulement que sa demande est inhabituelle, mais également difficile à satisfaire.

Dans sa relation avec le transporteur, l'arme du donneur d'ordres n'est pas juridique, elle est sociale, c'est-à-dire qu'elle dépend des relations de pouvoir et de leurs déséquilibres entre les acteurs : les donneurs d'ordres "menacent" en permanence de changer de transporteur si celui à qui l'on confie le chargement n'exécute pas les transports dans le délai tacitement indiqué (et surtout, non contractuel) imposé par le chargeur.

En cas de constat d'infraction sur la vitesse ou sur les horaires de conduite par les forces de l'ordre, si l'ordre de mission ne contient pas l'heure et la date prévues de livraison, le chauffeur et le transporteur ne peuvent en aucun cas accuser le donneur d'ordre d'avoir exigé un délai de livraison («Sinon, ce serait écrit là, dans la case !»). Tant et si bien que **cette mesure qui devait permettre aux transporteurs de se retourner vers les chargeurs et donneurs d'ordres pour engager leurs responsabilités, n'a d'effet que dans le sens contraire**. Si la case n'est pas remplie, et la clause de non-obligation permet de ne jamais la remplir, il n'y a, pour la loi, aucun impératif de date et d'heure de livraison. En conséquence, si le chauffeur dépasse les horaires légaux de conduite pour livrer la marchandise, il en va de son entière responsabilité et de celle de son employeur. S'il est artisan, il doit assumer seul cette fraude.

Cette clause qui voulait responsabiliser les chargeurs et donneurs d'ordre ne peut servir en fait qu'à les disculper car les transporteurs ne sont pas en mesure d'exiger des chargeurs et donneurs d'ordre qu'ils remplissent la case en question. Quand bien même ils la rempliraient, les modalités de la relation entre les donneurs d'ordres exigeant des délais contraires aux normes de sécurité⁴⁴ et les transporteurs n'en seraient pas changées pour autant. Il y aurait simplement la date "théorique" inscrite sur l'ordre de mission et la date de livraison exigée, formulée oralement.

Deux explications, non contradictoires, peuvent être avancées pour expliquer la promulgation d'une telle loi. La première est qu'il semblerait, en fait, que le législateur ne soit pas en possession de l'information et des moyens d'actions nécessaires pour prendre des mesures qui aient un pouvoir de régulation globale du système. P. Bourdieu, lors d'une émission sur une radio nationale affirmait d'ailleurs que *«le ministre le plus puissant a pris sur 2 % du système et, déjà, s'il le savait, il éviterait un nombre considérable d'erreurs»*⁴⁵. La seconde reprend et illustre notre hypothèse sur la

⁴⁴ C'est du moins le cas le plus fréquent.

⁴⁵ P. BOURDIEU dans l'émission "Les petits déjeuners de France Inter", le 06/12/1993, retranscription en collaboration avec S. PRYEN. Le chiffre de 2 % doit être pris, sans doute, comme plus heuristique que scientifiquement exact.

domination qu'exercent les donneurs d'ordres dans les interactions qu'ils entretiennent avec les autres acteurs liés aux transports. Ils sont ceux qui ont réussi à imposer leur point de vue parce qu'ils dominent la relation de pouvoir et de négociation.

En définitive, en ce qui concerne les chargeurs, nous savons maintenant qu'ils occupent une position stratégique dominante dans le système des transports sans être intégrés au monde des transports. Leur présence lors de l'élaboration de lois ou de décrets semblerait nous indiquer que les chargeurs se considèrent comme acteurs du transport, mais quand il s'agit de partager les responsabilités juridiques, les chargeurs renvoient les transporteurs et le Ministère Public dos à dos. Cette technique de négociation semble pour le moins efficace. On pourrait ajouter encore un argument : il existe un immense décalage qui se révèle sur le terrain, entre les propos des représentants d'associations qui participent aux négociations et ceux que le sens commun appelle la base, c'est-à-dire les acteurs qui doivent sortir du discours théorique et des bonnes résolutions pour "*se débrouiller comme ils peuvent*" avec les ressources dont ils disposent.

Les chargeurs ont le choix du mode, même si ce choix n'est pas sans contingence (forme, poids et nature des envois déterminent une grande part du choix). Ils conservent la possibilité théorique de se passer des services de transporteurs en convoyant eux-mêmes les marchandises qu'ils produisent. Ceci oblige les transporteurs (tous modes confondus) à pratiquer des tarifs inférieurs à ce qu'ils seraient si les chargeurs les assumaient eux-mêmes. Les chargeurs profitent des deux formes de concurrence inter- et intramodale pour contraindre les transporteurs à pratiquer des tarifs peu élevés.

CONCLUSION DU CHAPITRE PREMIER : Les transporteurs sont dépendants de l'incontournable relation qu'ils doivent avoir avec les chargeurs.

Les entrepreneurs de transport ne sont pas en mesure d'imposer leurs points de vue, que ce soit dans la négociation des contrats de transports, dans le quotidien des entreprises, ou dans les "tables rondes" organisées par le législateur pour analyser les mesures à prendre. Transporteurs et chargeurs sont tous deux organisés en associations professionnelles constitutives de deux groupes de pression, et c'est le plus souvent la stratégie mise en place par les chargeurs qui s'impose dans les négociations interprofessionnelles.

C'est pourquoi, **ne pouvant imposer leurs volontés aux autres intervenants du système, les transporteurs se tournent vers d'autres espaces de négociation : les relations intra-entreprises.** Concrètement, cela se traduit par une recherche systématique de gains de productivité réalisables sur les rapports de production internes à l'entreprise. **Les nouvelles techniques informationnelles de liaison entre les véhicules et les bases fixes des entreprises sont un des éléments de cette recherche.**

L'articulation principale de cette domination des donneurs d'ordres se fait dans la composition de ces associations professionnelles. Les chargeurs ne sont pas concurrents entre eux (en tant que chargeurs) tandis que les transporteurs, eux (même quand ils s'associent en syndicats professionnels) le sont. C'est, sans doute, la raison principale pour laquelle les donneurs d'ordres dominent l'interaction. Cette situation n'est en rien spécifique aux transports⁴⁶, mais l'absence de déontologie interne à cet espace professionnel⁴⁷ explique pour partie la domination des donneurs d'ordres sur le marché des transports.

Pour conclure, au su de ces informations, nous considérerons que les donneurs d'ordres sont des acteurs du transport. Ce choix, en définitive, s'expliquera par ce dernier élément : les donneurs d'ordres, les affréteurs, ceux que l'on appelle parfois auxiliaires de transports, se sont groupés en associations professionnelles auxquelles ils ont eux-mêmes

⁴⁶ Voir par exemple F. EYRAUD, A. D'IRIBARNE & M. MAURICE : *"Des entreprises aux technologies flexibles : une analyse de la dynamique du changement"*, in *Sociologie du travail*, n° 1-1988, page 58.

⁴⁷ Sans cette déontologie minimale, les entrepreneurs de transport ne peuvent plus revendiquer l'appellation de "profession" telle que l'entendaient les structuro-fonctionalistes.

donné des noms que l'on ne peut définir que par rapport au système des transports (donneurs d'ordres, chargeurs, utilisateurs de transports, affréteurs...).

Ils se considèrent eux-mêmes comme des acteurs du transport et l'Etat, puisqu'ils participent aux négociations interministérielles sur les transports, les considère comme tels. Les transporteurs négocient avec eux les conditions d'organisation des convois, ils agissent ensemble. Les industries et les entreprises se définissent elles-mêmes comme des "chargeurs", s'incluent par là-même dans le système des transports puisqu'elles se définissent grâce à un terme relatif aux transports. C'est l'ensemble des raisons pour lesquelles les chargeurs doivent être inclus dans la compréhension globale du système complexe des transports routiers de marchandises.

Après cette présentation des donneurs d'ordres, de ceux qui sont demandeurs de transports mais ne travaillent (théoriquement) pas dans le "secteur", nous avons déjà recueilli quelques éléments qui vont nous aider à comprendre l'intérêt des nouvelles techniques de communication avec les véhicules et/ou leurs conducteurs. Nous allons maintenant envisager la place de l'Etat dans ce méta-système.

CHAPITRE DEUXIEME :

L'ETAT FRANÇAIS : DECIDEUR TENTACULAIRE ET UBIQUISTE

INTRODUCTION

Comme le précédent à propos des donneurs d'ordres, ce chapitre a pour ambition de rendre compte des relations entre l'Etat et les transports routiers de marchandises. L'Etat est un acteur incontournable des TRM. Non seulement, comme régulateur, il est présent lors de chaque opération de transport et tout le long de son déroulement et de son organisation, mais il est également le premier transporteur routier de marchandises en France. Quand il s'agit de comprendre le système global des transports routiers de marchandises, l'Etat devient un acteur incontournable.

Après avoir montré la complexité de la relation transports/Etat (2.1.), nous envisagerons deux phénomènes particuliers qui lient l'Etat au "secteur" des transports : la réglementation, la loi, c'est à dire l'Etat considéré comme grand régulateur des transports (2.2.) et ensuite, l'Etat considéré comme transporteur, le plus grand, le plus puissant de tous (2.3.). Nous verrons ensuite la définition limitative que les organismes officiels donnent du secteur des transports (2.4.). L'ambition générale de ce chapitre étant de **montrer premièrement que l'Etat français pourrait** (et le conditionnel est primordial) **être un acteur influent dans l'avènement des nouvelles techniques informationnelles de liaison entre la base fixe des entreprises et les véhicules industriels**, et cela à deux niveaux :

- en tant que régulateur, il rend obligatoire certains équipements techniques, notamment les équipements de contrôle de l'activité des acteurs du TRM. Il l'a déjà fait avec le chronotachygraphe en 1974 qui remplaça le "livret individuel" des chauffeurs, comme il le fait dans la surveillance des données comptables de toutes les entreprises. Mais surtout, **l'Etat intervient nettement, avec les moyens qui lui sont propres, pour réguler et réglementer les interactions entre les acteurs impliqués dans l'organisation des TRM** ;

- **en tant que transporteur**, parce que s'il avait une politique globale de gestion de l'ensemble de ses activités de TRM, ce serait **plus de 70.000 camions** qui deviendrait potentiellement équipables.

Il ne s'agira plus ici que des transports routiers de marchandises non pas en tant que "secteur" mais en tant que processus d'organisation, pour autrui, d'opérations de transports par la route. Quelques éléments manqueront encore pour comprendre quelles

sont les limites de ce "secteur", s'il en a. L'exposé de l'intervention de l'Etat dans les transports renverra définitivement aux oubliettes le stéréotype de la concurrence rail/route comme moteur de la dynamique des transports. Il montrera comme propagande le discours étatique qui laisse penser aux citoyens que l'Etat serait l'arbitre entre les deux modes, défenseur du rail contre l'expansion des transports par la route.

2.1. LA RELATION TRANSPORTS/ETAT, UN SYSTEME COMPLEXE AUTO-ECO-ORGANISATEUR ET AUTO-ECO-PRODUCTEUR

Précisons-le d'emblée, il n'est aucunement question de prendre ici position pour ou contre la place occupée par l'Etat dans les transports. Celle-ci est l'enjeu d'interactions politiques qui n'ont pas lieu d'être ici et sur lesquels je ne possède pas d'avis particulier outre celui du constat sociologique. Le fait devait être précisé car la place de l'Etat dans les transports est si importante qu'en faire la "simple" description semble déjà y être opposé.

D'autre part, les transporteurs sont nombreux qui exècrent l'intervention du Législateur et de l'Etat dans leurs affaires, oubliant qu'ils ne sont rien sans lui (la réciproque est vrai également). Toute modification de l'omniprésence étatique est le résultat d'interactions, de conflits, de batailles entre les différents acteurs où seules la forme de constitution des forces en présence, les relations, les associations, les processus et les résultats en œuvre nous intéressent.

L'Etat est en fait l'institution la plus importante des transports routiers de marchandises. Beaucoup de choses et de phénomènes que l'on constate dans cet espace professionnel lui sont imputables. **La position de l'Etat dans les transports est un des éléments constitutifs parmi les plus importants de l'imaginaire social sur les transports routiers de marchandises.**

2.1.1. Une indiscutable ubiquité

A priori, en France, sous peine d'être illicite, aucun déplacement commercial de marchandises ne se fait sans être enregistré par l'Etat. Les différentes formes d'intervention de l'Etat dans les TRM pourraient, à elles seules, faire l'objet de bien des thèses de macro et de micro-sociologie. Dans cette section, il s'agira de comprendre la place prépondérante qu'il occupe dans le système global. L'image du Léviathan s'applique ici tout à fait. L'Etat est un acteur tentaculaire qui se réserve une place de choix dans tous les actes de tous les acteurs du transport.

La description du rôle de l'Etat dans les transports ne peut être que théorique tant le recensement d'informations qu'il effectue et le nombre d'actions qu'il y mène sont pléthoriques. Rien ici ne se fait sans contrôle. Les autorités centralisatrices asseyent toujours leur domination grâce à la maîtrise des informations sur ceux qu'elles espèrent pouvoir diriger (même en leur propre nom).

L'Etat élabore sans cesse des fichiers d'informations gigantesques dont, bien souvent, lui-même ne sait que faire. Cela d'autant plus que les unités de mesure et variables utilisées ne sont pas toujours des plus efficaces. C'est, en fait, le gigantisme de la tâche qui la rend impossible et qui délivre aux administrations centrales des informations obsolètes sur la position des citoyens, ce qui laisse à ces mêmes citoyens d'importantes marges de manœuvre (*"pas vu, pas pris"*).

Il n'en reste pas moins que c'est l'Etat qui assure le transport du courrier (La Poste fut instituée par Louis XI), tandis que le système de relais est laissé à l'initiative privée¹. Il commercialise et contrôle également, ce qui nous touche plus particulièrement, le transport et l'organisation des télécommunications.

Rares sont les actes quotidiens dans les transports, qui se font sans la présence médiate ou immédiate de l'Etat. Ainsi, chaque action commerciale doit faire l'objet d'une déclaration publique sous peine d'être illégale. C'est ce qui limite la liberté des individus mais simultanément réorganise une part de la redistribution des richesses et des ressources. Il permet la constitution d'ensembles, d'infrastructures et de superstructures irréalisables sans son existence ou l'existence d'une institution assumant la même fonction (les routes, par exemple). L'Etat régule (ou tente de le faire) le comportement de ses administrés. L'Etat prive et donne, il diminue et accroît les ressources stratégiques des acteurs... Bref, il est un système complexe ubiquiste au service des acteurs qu'il subordonne et qui le subordonnent simultanément. La relation entre citoyens et Etat compose un système complexe auto-éco-organisateur et auto-éco-producteur. *«Nous sommes en face de systèmes extrêmement complexes où la partie est dans le tout et le tout est dans la partie»*².

L'organisation d'une opération de transport routier, par exemple, nécessite une déclaration du chargeur, sa comptabilisation par des audits agréés par l'Etat (présents auprès de chacun des acteurs). Etre transporteur nécessite l'inscription au "registre des

¹ Le lien privé/public n'a rien d'une problématique nouvelle.

² E. MORIN, *Introduction à la pensée complexe*, éditions ESF, Paris, 1990, page 117.

transporteurs" géré par les instances de l'Etat (Directions Départementales ou Régionales de l'Equipeement). Tout enlèvement de marchandises doit faire l'objet d'une déclaration, d'un bon de livraison, d'un ordre de mission (...) contrôlables par la force publique. Il nécessite l'utilisation de main d'œuvre (ayant des droits théoriques) et d'un véhicule (fortement normalisé et contrôlé, lui aussi) consommant du carburant (idem) sur des infrastructures routières (financées, le plus souvent, par la collectivité nationale).

Lors d'un contrôle des forces de l'ordre, les agents de convoyage (plus ou moins formés, plus ou moins rémunérés) doivent pouvoir justifier, par divers documents, de leur droit à conduire le véhicule, de la qualité du véhicule, de ses caractéristiques, des caractéristiques de la marchandise, de l'adéquation entre ces deux dernières, du respect des réglementations nationales et supra-nationales etc, etc...

Toutes ces actions seront transformées en données quantitatives, elles donneront finalement lieu à l'établissement des statistiques ; elles permettront le recueil de taxes diverses ; par l'intermédiaire des impôts, des ré-investissements de l'Etat et des résultats établis de recherches scientifiques ou des recherches-action, elles permettront une nouvelle répartition de richesses et des ressources (financières et stratégiques) entre les acteurs, leur analyse permettra l'orientation de nouvelles réglementations. Avec tous ces éléments, elles participeront au renouvellement des stratégies de chaque acteur...

2.1.2. Etat et transports, une relation systémique

Toutes ces opérations, nécessaires pour organiser un transport, et elles sont bien plus nombreuses que cette simple liste, sont le résultat de construits sociaux, de rapports de forces entre les acteurs et d'utilisation de capacités de négociations dans les interactions qui permettent de "mettre au point" des lois, décrets et règlements. Négociations qui modifient l'ensemble des capacités des acteurs. Si l'exposé nécessite d'isoler les acteurs sous un nom générique, ces acteurs ne sont pas aussi scindés qu'ils n'y paraît, les rôles sont cumulables et les genres se mélangent.

En définitive, une seule opération de transports routiers , pour simple qu'elle paraisse, met en branle un processus d'actions colossal. Elle s'inscrit dans un système qu'elle modifie considérablement et qui la génère. Complexité auto-éco-productrice d'ordres et de désordres, d'organisations et de désorganisations dont l'importance n'est que rarement soulignée.

Les transports ne sont pas, comme le définit la Comptabilité Nationale, de simples *"déplacements de personnes, de biens et/ou de marchandises d'un point A vers un point*

B". Déjà, comme le souligne M. Savy, pour affirmer que le transport est une industrie, le transport *«transforme directement les caractéristiques physiques des produits transportés (leurs coordonnées dans le temps et dans l'espace) et leur incorpore une valeur additionnelle»*³. Les TRM ne sont pas le simple fait de déplacer une marchandise par camion. Il s'agit, en définitive, d'un construit social nécessitant, pour sa réalisation, la participation de nombreux acteurs, produisant de multiples interactions et utilisant de nombreuses techniques (tant matérielles qu'organisationnelles). Le phénomène "transport" sera lu avec une hypothèse systémique : à l'aide de la théorie des systèmes⁴, j'é mets l'hypothèse que **toute modification d'un des éléments du processus de production de transports modifie sensiblement les autres éléments du système**⁵. L'Etat, acteur tentaculaire des transports, ne peut donc plus être ignoré.

Une opération de transport par route n'est pas un phénomène isolable du reste de la société comme semble bien souvent le croire l'ensemble des acteurs sociaux. Elle s'inscrit dans un contexte particulier qui est le reflet de la société toute entière. De plus, l'Etat n'est pas, pour les transports, un simple collecteur d'impôts et taxes, ni même le simple promoteur des infrastructures, le contrôleur de la route ou le gérant des entreprises nationales comme la SNCF, la RATP ou les compagnies aériennes nationales.

Il est aussi, et de loin, le plus grand transporteur routier de marchandises de France, et l'un des plus grands d'Europe. Cette dimension de l'Etat, peu connue parce que peu connue ailleurs que dans le monde des transports⁶, est essentielle à la compréhension des phénomènes qui se trament dans ce système complexe. Au préalable, quelques informations importantes sur le lien juridique que l'Etat entretient avec les transports routiers seront exposées. C'est d'abord à travers ce phénomène que j'aborderai la place de l'Etat dans les TRM.

Cette (courte) épopée commence par l'histoire des liens juridiques entre les TRM et l'Administration Nationale, avec l'évocation de quelques lois parmi les plus importantes. C'est-à-dire celles qui modifièrent de manière sensible la structuration de ce "secteur".

³ SAVY M. : "Logistique et territoire", communication à la 6^{ème} conférence mondiale de la recherche sur les transports (6th WCTR), Lyon, juillet 1992, dans les actes de la conférence, pp 19-28.

⁴ La théorie des systèmes qui nous sert ici de base réflexive est celle de N. Luhmann expliquée dans le chapitre cinq de GRAS A. : Grandeur et dépendance-Sociologie des macro-systèmes techniques, PUF, sociologie d'aujourd'hui, pp 111-129, Paris, 1993.

⁵ Mais il faut immédiatement réfléchir au fait de savoir si les émergences sont capables de transformer les principes du système.

⁶ Et encore, même au sein de la recherche sur les transports, cette dimension de l'Etat est-elle fort peu analysée.

2.2. L'ETAT FRANÇAIS, GRAND REGULATEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

2.2.1. Les informations en notre possession

• Les TRM, un sujet de questionnement peu prisé par les sociologues

L'intervention de l'Etat dans les communications, transports y compris, est sans doute aussi ancienne que la notion même d'Etat. Tous les auteurs connus en conviennent. *«Historiquement, les transports ont toujours constitué une prérogative de la cité pour des raisons stratégiques et militaires mais aussi en raison de l'organisation collective que nécessite leur mise en œuvre.»*⁷. J.C. Lasserre & M. Bernardet⁸ affirment qu'*«il est possible de classer les diverses interventions de l'Etat en trois grandes catégories, ou trois niveaux de régulation»*. Il s'agit de la coordination intermodale, de la régulation conjoncturelle et de la régulation modale.

Quand il tente de constituer l'histoire de l'Etat (ou plutôt une histoire de l'Etat), P. Rosanvallon⁹ ne parle pas des liens que son objet entretient avec les transports. Démarche compréhensible : les transports, ailleurs que dans le micro-espace de la recherche sur les transports, ne sont que très rarement considérés comme un phénomène important. Dès lors, quand il s'agit de tracer de grandes généralités sur notre histoire, il n'est guère que F. Braudel (parmi les historiens les plus lus à l'université) pour ne pas les occulter, pour penser de manière systématique aux problèmes du transport et à leurs conséquences.

• Une situation en voie d'amélioration

La situation est si malaisée pour la sociologie dans la recherche sur les transports que des grands laboratoires de recherche, tels l'INRETS, préfèrent parler de "socio-économie", même pour des travaux de sociologie ou d'anthropologie du quotidien comme ceux de P. Hamelin ou J. Lombard. D'autre part, des auteurs comme P. Bouvier, A. Gras, B. Lefèbvre (avec P. Hamelin), P. Tripier¹⁰ sont parvenus ces dernières années, grâce à des éditions nationales, à diffuser des connaissances sur les transports ailleurs que dans le microcosme de la recherche sur les transports.

⁷ QUINET E. (sous la dir. de) : Les transports en France - situation au début des années 80 et politique nouvelle, Notes et études documentaires, La Documentation Française, dans l'introduction, page 10, Paris, 1982.

⁸ LASSERRE J.C. & BERNARDET M. : Le secteur des transports -Concurrence et compétitivité, Economica, Paris, 1980.

⁹ P. ROSANVALLON : L'Etat en France - de 1789 à nos jours, éd. du Seuil, coll. L'Univers Historique, février 1990, Paris.

¹⁰ Cf bibliographie.

Les économistes sont nombreux à analyser l'intervention de l'Etat dans l'économie nationale et supra-nationale, ne s'intéressant bien souvent qu'à l'Etat régulateur par interventions réglementaires. P. Josse¹¹ ou N. Neiertz¹² ont également livré des travaux retraçant l'histoire de la philosophie de l'Etat en matière d'interventions dans les transports.

2.2.2. Les conditions d'une volonté interventionniste

Le travail concret des transporteurs est peu connu avant que l'Etat ne désire mettre en place une politique globale de gestion des transports et de maîtrise de la concurrence entre les modes, définissant par là-même une série d'obligations des organisateurs de transports envers les institutions. L'histoire des plus vieilles entreprises de transports routiers montre cependant que bon nombre de transporteurs a commencé par effectuer des transports de proximité soit de distribution directe, soit en complément des autres modes.

L'inexistante séparation entre transport pour soi et prestation de service pour autrui permettait à chacun, pourvu qu'il possède un moyen de transport, de pouvoir se faire rémunérer des services de distribution pour autrui. Cette forme de transports s'est perpétuée puisque A. Tarrius¹³ a su démontrer qu'il existait des formes de transports, rémunérées de manière diverse, reflétant des solidarités entre des acteurs pour organiser des opérations de transports sans recours aux modes institutionnalisés (taxis et déménageurs "clandestins", par exemple).

Quant à la doctrine de l'Etat, celui-ci (en France) considère les transports comme un service public : il ne doit pas être interrompu, et ne doit pas faire l'objet d'un monopole privé. L'Etat va donc tenter de mettre au point des formes d'intervention dans l'espace des transports. Celles-ci sont très anciennes (pensons aux voies romaines...). Retracer entièrement l'histoire de l'intervention de l'Administration Nationale dans l'espace des transports serait ici hors propos. Je ne traiterai que les moments fondamentaux pour comprendre le complexe des transports tel qu'il s'est développé pendant ce siècle. Il s'agit de la promulgation, en 1939, des lois dites "de coordination des transports terrestres" et de son corollaire, la loi du 5 juillet 1949. Celles-ci serviront de pivot pour comprendre les autres formes d'intervention réglementaires que nous aborderons. Toutes ensemble, elles ont permis d'élaborer le cadre légal de l'organisation de transports pour compte d'autrui dans notre société.

¹¹ JOSSE P. : *"La philosophie de l'intervention des pouvoirs publics dans les transports en France"* pp 16-26, in *Les transports et la puissance publique*, cité précédemment.

¹² NEIERTZ N. : "Coordonner les transports : aux origines d'une politique", Revue *R.T.S.* (la revue de l'INRETS) n° 37, mars 1993, pp 57-65,

¹³ TARRIUS A. : *Anthropologie du mouvement*, éditions Paradigme, Caen, 1990.

2.2.3. 1936, les "lois de coordination des transports terrestres"

1934 vit un contexte technique et politique nouveau, *"le rail se trouve au centre d'un jeu concurrentiel qui le confronte aux trois autres principaux modes de transport intérieur"* nous dit N. Neiertz . Malgré la faible fiabilité des véhicules de TRM sur de longs trajets¹⁴, et une infrastructure routière importante mais inadaptée aux transports lourds, donc finalement une conjoncture environnementale peu favorable, la concurrence que les transports routiers livrent aux chemins de fer inquiète à la fois les dirigeants des grandes compagnies de chemin de fer, proches des centres décisionnels de la politique, et les gouvernants dont les intérêts politiques et financiers convergent, au moins en apparence. Elle est déjà basée sur la longévité du camion et surtout de celle de son conducteur.

La France possède déjà l'un des meilleurs réseaux routiers d'Europe. Le camion, aux dires des dirigeants de sociétés de chemins de fer, prend de plus en plus de place. Les investissements réalisés par les financeurs, privés et publics, dans le rail sont susceptibles d'être perdus par cette expansion des transports de marchandises par la route. Cela d'autant plus que certaines compagnies de chemins de fer commencent également à assumer une part de leur transports par route.

Peu à peu, va donc naître en France une volonté politique de réglementer la répartition intermodale des flux de marchandises. N. Neiertz et P. Rosanvallon¹⁵ soulignent tous les deux le fait que la guerre de 1914-1918 a conduit l'Etat et les milieux politiques à élaborer une nouvelle doctrine de l'intervention de l'Etat dans l'économie. L'idée de planification de l'économie fait son chemin. Déjà intervenant important dans le système global des transports, notamment grâce à la construction et à l'entretien des infrastructures routières mais aussi par le contrôle des allées et venues des personnes et des biens, **il germe au sein de l'Etat l'idée d'intervenir directement dans la concurrence entre les différents modes (dont surtout rail et route) par la promulgation de lois ou décrets.**

L'idée serait de coordonner les différents modes de transports entre eux, en rendant administrativement difficile pour les chargeurs l'accès aux transports routiers. Parallèlement, les individus expriment une forte volonté à vouloir se déplacer. Il n'est

¹⁴ Comparés, évidemment, à celle que nous connaissons aujourd'hui. En 1934, Citroën commercialise son T32 (six cylindres), Latil produit un véhicule ayant 6 tonnes de charge utile et Renault produit le "fameux" VTD6, camion légendaire, exploitation technique des meilleures possibilités du moment : freins et direction assistés, boîte 5 vitesses, 33 chevaux, 12 tonnes de charge utile. Il y aura des VTD6 sur les routes de France et d'ailleurs jusque 1952.

¹⁵ P. ROSANVALLON : op. cit. ; N. NEIERTZ : op. cit.

donc pas question de laisser les routes se dégrader. Cela d'autant plus que l'administration des Ponts et Chaussées est très fière de son réseau routier. C'est en biaisant les données de la concurrence que les acteurs vont tenter de limiter l'expansion de ce mode de transport qui devrait rester complémentaire au rail, et qui semble vouloir reprendre la place qu'il occupait avant que le transport motorisé sur rails n'existe.

Cependant, cette idée de régulation par l'administration et la réglementation ne naît pas d'une inspiration démiurgique. Les acteurs "font pression", ils dénoncent l'expansion de ce mode de transport qui ne se cantonne pas à ce que l'on espérait de lui : les convoys de dessertes à partir des gares de chemins de fer. La planification que désirait le plan Freycinet ne se met pas en place du mieux qui soit. Les grands acteurs financiers de la troisième république tentent de convaincre l'Etat d'intervenir pour limiter cette concurrence, mais utilisent les transports routiers de marchandises dès qu'ils y trouvent avantage. Cela se fait sans grand peine, d'autant plus que la participation financière publique pour couvrir les pertes enregistrées par les chemins de fer est un facteur aggravant du déficit budgétaire¹⁶.

N. Neiertz cite, pour les compagnies de chemins de fer, en 1935, un déficit de 15 milliards de francs courants. Il l'attribue à l'absence d'«esprit commercial» qui est, nous dit-il, l'héritage d'une longue suprématie. On pourrait également l'attribuer à une inadéquation entre le "besoin" de transports rapides et un traitement bureaucratique des marchandises par les compagnies de chemins de fer. Déjà, consciente du danger que représente la concurrence des autres modes, les compagnies avaient pourtant obtenu en 1921 que l'Etat, par l'intermédiaire de l'administration du Trésor, comble chaque année les déficits enregistrés. Jusqu'alors, gérant des infrastructures routières, promoteur financier du chemin de fer, l'Etat va modifier sa politique d'intervention dans les transports en tentant de mettre au point une législation dite "lois de coordination des transports terrestres".

Selon N. Neiertz, deux orientations s'affrontent quand au type de législation à mettre en œuvre. L'orientation libérale (moins d'Etat) se base sur deux principes (je paraphrase N. Neiertz) : la loi du marché serait la loi du progrès, d'une part et d'autre part, c'est l'utilisateur (les chargeurs) qui est le mieux placé pour juger du mode de transport qu'il désire utiliser. Cependant, pour être applicable et mettre les différents modes sur un pied d'égalité, la théorie libérale exige que l'on libère les chemins de fer de leur obligation de service public. La seconde orientation prône l'intervention massive de l'Etat (plus d'Etat) par une politique de nationalisation des entreprises de transports et/ou l'élaboration

¹⁶A ces indications, il faudrait pouvoir en ajouter d'autres : la concentration des bassins de production, l'organisation taylorienne du travail, les progrès du moteur à explosion, etc.

d'une réglementation autoritaire et étroite de leur exploitation (c'est ce qui se fera en Grande Bretagne, les temps ont changé¹⁷). C'est finalement la politique intermédiaire du "mieux d'Etat" (N. Neiertz) grâce à la mise au point d'outils interventionnistes et régulateurs qui devient la plus probante.

C'est en 1934 que *«le Conseil National Economique propose un certain nombre de mesures dites de "coordination des transports qui aboutissent, en 1937, à la création de la SNCF, et soumettent les transports routiers à un régime d'autorisations administratives et à un contingentement»*¹⁸. Cela signifie que pour effectuer désormais des transports routiers de marchandises, il faut en demander l'autorisation à l'administration publique. De plus, ces autorisations, dont le principe perdurera jusque 1986, sont contingentées. On ne les donne pas à n'importe qui et pas dans n'importe quelles conditions. Il faudra donc attendre 1986 et la libéralisation du "secteur" imposée par la C.E.E. pour voir remplacer le système des licences.

2.2.4. L'appropriation sociale des lois de coordination : la constitution des transports routiers de marchandises en "profession"

Ces lois dites "de coordination des transports" ne sont pas les premières réglementations de l'Etat sur le secteur. Cependant, elles représentent une tentative de bouleversement de l'organisation globale des transports, de la répartition intermodale des flux de marchandises et, finalement, des différentes activités que chaque métier des transports met en place pour réaliser ses objectifs.

Elles scindent les opérations de transports par la route en deux formes juridiques distinctes : les transports privés, et les transports publics. Autrement dit, les transports en compte propre et les transports pour compte d'autrui. Entrent dans la première catégorie, toutes les opérations de transports réalisées par un industriel, un entrepreneur avec ses propres marchandises et ses propres véhicules (qui d'ailleurs peuvent être pris en location). La deuxième catégorie instaure une prestation de service industriel. Vendre l'organisation et la prise en charge d'un transport de marchandises pour le compte de quelqu'un d'autre (personne physique ou morale) devient un métier, une profession.

P. Hamelin¹⁹ a mis en évidence le flou de cette séparation apparemment tranchée. On pensera notamment à la location longue durée de véhicules qui deviendra, au fil des

¹⁷ La Grande Bretagne après avoir essayé la nationalisation a finalement choisi le tout libéral, même la grande compagnie nationale British Airways a été privatisée au début des années 90.

¹⁸ JOSSE P., cité précédemment, page 18.

¹⁹ HAMELIN P. : "Les transports routiers de marchandises : histoire d'un développement spectaculaire", pp 94-112, in P. TRIPIER : Travailler dans le transport, coll. Logiques Sociales, L'Harmattan, Paris, 1986.

années une solution intermédiaire entre le transport en compte propre et le transport pour compte d'autrui. Mais *«la partition entre transports publics et transports privés incitait des entreprises effectuant des transports pour leur propre compte à se déclarer comme transporteur en considérant que leurs camions pouvaient être rentabilisés, à terme, en effectuant aussi des transports pour d'autres»*²⁰. Mais cette séparation entre compte propre et compte d'autrui soulève aussi le problème de la propriété des biens transportés qui n'est pas toujours très évident à résoudre également.

Cependant, s'il existe une profession de transporteur, c'est bien dans cette scission qu'elle trouve son origine. En instituant cette séparation (je paraphrase P. Hamelin) l'Etat a élaboré les contours d'une profession. Finalement, alors que les transports routiers se faisaient sans organisation professionnelle, les nouvelles réglementations les instituent en profession. Les transporteurs, ceux qui sont inscrits sur le Registre, vont donc profiter de cette loi pour se constituer, à leur tour, en groupe de pression, en méta-acteur.

La loi voulait diminuer leur expansion en biaisant les termes de la concurrence et finalement, elle permet aux transporteurs de se trouver de nouvelles et fortes capacités d'actions globales. On ne parlera plus désormais de voituriers, l'Etat vient de donner un cachet de noblesse aux "professionnels de la route". La séparation juridique entre les modes de transports, c'est le début de l'épopée institutionnelle des transporteurs routiers de marchandises : désormais, c'est la "profession" prise dans son ensemble (salariés, patrons, sédentaires, roulants) qui, dans l'imaginaire social, va constituer un Tout²¹. fermé et définissable par lui-même.

En agissant de la sorte, elle donne le "coup de pouce" qui va permettre l'élaboration d'une culture refermée sur elle-même, se croyant du même élan devenue indépendante, créant des solidarités internes à ce "milieu", alimentant l'exotisme social dont sont déjà taxés les non-sédentaires. Bien plus tard, cette même vision des choses amènera les scientifiques effectuant des recherches sur les transports à se croire en situation assez spécifique pour constituer le transport routier en domaine de recherche autonome, avec des centres de recherches, des laboratoires (...) développant une vision *éthnocentriste* de leur domaine d'investigation. Bien sûr, il a fallu d'autres causes (qui étaient déjà des conséquences), d'autres conséquences (devenues causes à leur tour) -la loi n'a pas cette capacité si elle est seule-, mais **l'autonomisation des TRM comme secteur juridiquement constitué a donné aux transporteurs la marge de manœuvre**

²⁰ HAMELIN P. : même référence, page 104. L'auteur nous signale qu'en 1963, les entreprises "mixtes" *«représentaient encore 21 % du total des entreprises ayant des activités de transports publics»*.

²¹ Tout qu'elle n'a jamais constitué ailleurs que dans l'imaginaire de ceux qui ne connaissent pas les TRM et leur histoire.

dont ils avaient besoin pour accroître leurs potentiels d'action. Ce qu'ils firent.

La promulgation des lois dites "de coordination" a eu, pour l'Etat lui-même, un autre intérêt. Elle lui a permis d'investir massivement dans les transports routiers (de voyageurs y compris) sans avoir à transformer les acquisitions d'entreprises en entreprises nationales, et en leur conservant leur statut d'entreprises de droit civil. Et, rares sont les investisseurs publics qui se sont privés d'investir les TRM, notamment la SNCF, mais aussi les banques et compagnies d'assurances nationales. Mais nous en reparlerons après avoir examiné quelques points d'évolution du processus réglementaire dans les transports.

2.2.5. Après les lois de coordination de 1936 : un fait marquant : la Tarification Routière Obligatoire (dite T.R.O.)

La loi du 5 juillet 1949 ne va plus définir certains points pour les légiférer, elle est la première loi générique des transports. Elle définit les options gouvernementales, et arroe au gouvernement la possibilité de gérer les transports par décrets et règlements. Selon P. Josse²², *«l'objectif de la politique des transports en France est le coût minimum, et c'est sous cet angle qu'il conviendra d'apprécier et d'exploiter les qualités des différents moyens de transport ainsi que les effets des mesures tarifaires ou réglementaires qui organisent le marché»*.

• La Tarification Routière Obligatoire (dite T.R.O.)

Le libéralisme parvient dans les transports. Du moins en apparence. Parce qu'en définissant la recherche du coût minimum comme la raison du choix des modes de transports, l'Etat va tenter de prendre des mesures qui vont imposer (dans les deux sens du mot) aux TRM des tarifs : c'est la naissance (le 14 nov. 1949) de la fameuse T.R.O., tarification routière obligatoire qui sera modifiée en 1963 et 1979, pour être abrogée au 1er janvier 1989 par une ordonnance du 31 déc. 1986. Elle était fixée selon la valeur des marchandises transportées.

Il faudra cependant attendre 1961 pour que cette tarification obligatoire le devienne véritablement. Elle s'impose aux contrats de transports supérieurs à 150 kilomètres, ce que l'Administration Nationale appelle les "transports en zone longue" et ne concerne pas les denrées périssables et la "viande sur pied"²³. En quelques années et quelques

²² JOSSE P., cité précédemment, page 20.

²³ "Viande sur pied" : les animaux vivants. C'est également le terme qu'utilisent les conducteurs pour qualifier les auto-stoppeurs dérangeants ou pénibles.

mesures, la T.R.O. ne va plus concerner que les transports contingentés de zone longue (licences de type A, pour être précis) : ceux qui entrent en concurrence avec le chemin de fer.

La T.R.O. ne satisfait personne. Elle calcule un prix de revient kilométrique auquel elle ajoute une marge bénéficiaire arbitraire de 8,5 %. Les responsables de petites entreprises la trouvent insuffisante et n'arrivent cependant pas à l'imposer à leurs clients ; les gérants des grandes compagnies trouvent le principe anti-libéral. Chacun va donc mettre en place toute une série de mesures concrètes pour ne pas y être soumis, la contourner ou même ne pas s'en préoccuper. Les transporteurs prennent de la marchandise sans déclaration, ils font des convoys à titre gratuit, surchargent les véhicules, raccourcissent les distances théoriques entre les villes, (...).

• La loi comme capacité culturelle

Bref, comme les mesures de surveillance ne sont pas prises, que l'Etat ne donne pas aux forces publiques les moyens de vérifier plus de tractations, la T.R.O. est inefficace dans son objectif. Elle ne parviendra pas à imposer son caractère obligatoire, elle sert plutôt de référence. En demandant au législateur de la transformer en tarification de référence, le Comité National Routier ne fait qu'entériner la réalité concrète des faits. Le problème, c'est qu'une loi sert tout de même de référence à la négociation entre acteurs. Si elle n'est plus obligatoire, toute forme de tarification devient inutile. Les alentours tarifaires de cette T.R.O. représentaient le champ de bataille. C'est autour de ces tarifs que négociaient les acteurs du transport, même les opérations de convoi qui n'étaient pas soumises à cette mesure légale. La tarification de référence, non contraignante, ne peut plus avoir cet effet : les prix des transports routiers de marchandises, déjà orientés à la baisse vont diminuer considérablement en 5 ans²⁴.

• Le paradigme de l'intervention de l'Etat dans les transports routiers de marchandises

Il y a une cohérence de l'action réglementaire de l'Etat dans les TRM. P. Josse estime que l'on peut dégager quatre lignes directrices :

- les pouvoirs publics reconnaissent que les *« transports sont une condition indispensable du développement économique »* ;
- *les infrastructures de transport sont une affaire trop importante pour être laissées à la seule initiative des capitaux privés ;*
- *l'Etat doit se ménager des moyens d'intervention pour la protection du public* ²⁵;

²⁴ La disparition de la T.R.O. n'est évidemment pas le seul facteur de cette diminution (baisse des trafics, dérèglementation de l'accès au fret, bourses d'affrètement... etc.)

²⁵ JOSSE P., cité précédemment, page 20.

- les transports sont un service public qui ne doit pas être interrompu.

La loi d'orientation des transports intérieurs (dite L.O.T.I.) de 1982 reconnaît d'ailleurs "le droit au transport" défini comme devant permettre à *«toute personne de se déplacer librement, et de confier le transport de ces biens à l'organisme ou à l'entreprise de son choix»*²⁶. C'est la doctrine libérale qui peu à peu s'impose. Elle définit des aires nouvelles de liberté pour les acteurs et déplace le champ des contraintes de la sphère publique vers la sphère privée.

J.C. Thœnig, quand à lui, voit dans la réglementation des transports *«quelque chose qui est là et qui pèse sur le comportement concret des gens»*. Pour démontrer l'existence d'un paradigme de l'action étatique dans les transports, il part donc des situations concrètes, *«de ce que font quotidiennement les gens à la base»*²⁷. A travers le résultat de deux enquêtes, il montre qu'*«il existe une problématique de l'Etat, [...] paradigme comprenant trois éléments essentiels »* :

- Le transporteur est l'acteur central d'une politique de transport ;
- il est porté une attention particulière aux relations entre le rail et la route ;
- il semblerait que soit faite une différence entre l'action à très court terme et l'action à long terme.

Le problème, pour lui, n'est donc plus la politique de l'Etat, mais le paradigme de cette politique et ses conséquences dans les interactions entre les acteurs. Ainsi, il va démontrer que **le véhiculage n'est pas le problème**. Il renvoie le questionnement vers l'importance des auxiliaires et celle de la sous-traitance. Bref, des interactions entre les acteurs, comme j'ai tenté de le souligner depuis le début de cet exposé. **Ce n'est pas le convoyage qui pose problème, ce sont les relations, toutes les relations, qui existent entre les acteurs gravitant dans cet espace dynamique et complexe que sont les transports routiers de marchandises.**

Dans cet imbroglio interactionnel, ce nœud gordien, dirait Morin, il semble, apparemment, que l'Etat ait aujourd'hui pour ambition de devenir le grand scrutateur, l'arbitre qui vérifie si les acteurs en présence respectent les règles du jeu. L'Etat semble se dégager peu à peu de la bataille pour en devenir le Grand Régulateur.

²⁶ QUINET E. (sous la dir. de) : Les transports en France - situation au début des années 80 et politique nouvelle, Notes et études documentaires, La Documentation Française, page 293, Paris, 1982.

²⁷ THœNIG J.C. : "La réglementation des transports, comportements réels et effets de système", p 137, in Les transports et la puissance publique, sous la direction de E. QUINET, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1983.

Mais, si c'est bel et bien ce que nous montre les différentes formes d'investigation réglementaires de l'Etat dans le secteur des transports, c'est parce qu'en un siècle de motorisation des véhicules, l'Etat, peu à peu, s'est trouvé d'autres moyens, moins visibles, de devenir un acteur du transport routier de marchandises. C'est ce dont je voudrais discuter maintenant. **L'hypothèse est ici que l'Etat trouve un très fort intérêt à libéraliser le secteur des transports routiers de marchandises, parce qu'étant lui-même le principal transporteur de France, il a besoin du libéralisme économique pour que ses possessions continuent d'être viables.** En libéralisant le secteur, l'Etat non seulement se plie à la doctrine communautaire, mais il injecte un sang nouveau (peut-être déjà contaminé ?) à ses propres entreprises.

2.3. L'ETAT FRANÇAIS, PREMIER TRANSPORTEUR ROUTIER DE MARCHANDISES DE LA NATION

Le sens commun considère souvent que les responsables politiques nationaux sont *"au dessus de la mêlée"*, que les gouvernements prennent des décisions dégagées du point de vue des acteurs, que l'Etat étant juge ne peut être partie. Bref, que ses décisions sont objectivement construites pour satisfaire à l'Intérêt Général. Cette manière d'envisager le rôle des politiques fait oublier au plus grand nombre qu'exercer une fonction politique nationale, c'est aussi (parce qu'il ne faut pas exclure la première) se retrouver à une place de responsabilité décisionnelle de l'un des plus importants complexes industriels et financiers de l'histoire des sociétés occidentales. Un seul exemple, pour commencer : ce sont les membres du gouvernement et le Président de la République qui nomment les dirigeants des entreprises nationales. Ces dirigeants sont sortis des mêmes écoles que ceux qui les nomment, certains ont choisi la politique, d'autres ont opté pour l'économie.

Le rôle défini de l'Etat est de servir l'intérêt général. Cependant, la doctrine que les acteurs de l'Etat ont choisi pour servir l'intérêt général, est celle de l'entreprise. Le poids de cette gigantesque institution dans l'économie nationale est si important que chacun des décrets, des règlements ou chacune des lois a des répercussions sur les propriétés et le droit des unités de production appartenant à l'Etat. Outre leurs fonctions de régulateurs de l'ensemble de l'économie de la nation, les chambres parlementaires sont également le conseil d'administration élu du plus grand complexe financier et industriel de l'histoire économique française.

2.3.1. L'Etat français, un gigantesque holding

La typologie des entreprises, élaborée par les juristes, nous a fait oublier que le statut juridique d'une entreprise (S.A., S.A.R.L. ...) est largement dépendant du statut de propriété financière de cette entreprise car ce dernier représente la fonction orientative (direction de l'entreprise), décisionnelle et stratégique des compagnies : le statut juridique d'une société s'efface devant son statut de propriété. Or, l'Etat français est, de loin, le plus grand entrepreneur financier des transports de la nation. C'est le cas dans les transports ferroviaires, mais aussi dans les transports routiers (de voyageurs et de marchandises), dans les banques, les assurances, la métallurgie, la chimie, la production et la distribution d'énergie, la construction automobile, l'extraction et la transformation des minerais, l'immobilier, la production et la distribution des télécommunications...

Nous retrouvons d'ailleurs, dans l'organisation du gouvernement, en plus des spécificités liées à la volonté de satisfaire l'intérêt général (éducation, culture, santé publique...), toutes les fonctions administratives décrites par Fayol : prévoir, organiser, commander, coordonner et contrôler. Après avoir longuement regardé l'Etat comme régulateur des transports, intervenant par différentes législations, il sera regardé ici comme acteur, au sens plein du terme, de l'économie en général, et des TRM en particulier. Pour ce faire, le vocabulaire traditionnellement utilisé pour évoquer les entreprises doit être appliqué à l'Etat.

La fonction première du premier ministre est d'assurer l'unité dans le commandement. Il tient le rôle que le directeur d'une entreprise assure dans son unité de production. Le rôle du Président de la République est comparable au rôle du président-directeur-général d'un grand groupe : il est chargé de veiller au respect de la doctrine inspirée par la volonté des actionnaires (tous les citoyens, mais seulement les citoyens) dont l'Assemblée Nationale est l'expression légitime ; le Sénat servant à la fois de bureau de vérification et de stabilisateur, bref de directoire.

Regarder l'Etat comme une entreprise pourrait sembler parjure, car cela remet en cause une des dimensions primordiales du rôle qui lui est classiquement attribué de régulateur et de constructeur "objectif" de l'Intérêt Général. Pourtant, c'est le seul et unique moyen pour comprendre le paradoxe originel de l'Etat-acteur économique (et donc de l'Etat gestionnaire de ses propres richesses) et de l'Etat régulateur de l'activité des autres acteurs.

Cette paradoxale situation est le résultat de la doctrine choisie par les acteurs de l'Etat lors de son élaboration (au moins depuis 1945) selon laquelle l'Intérêt Général pourrait être satisfait par la participation active de l'Etat dans les intérêts économiques de

la nation. L'idée qui sous-tend cette orientation consiste à penser que l'intérêt de tous peut être acquis par l'enrichissement de l'Etat qui est censé être l'instrument des intérêts collectifs. Cependant, cette idée néglige le fait qu'à partir d'un certain seuil qu'il est impossible de définir à priori, une organisation ne peut plus satisfaire à la fois sa propre volonté (le but qu'elle s'est fixé) et sa propre existence. Dès lors, cette organisation se replie sur sa volonté de survie et perd de vue l'objectif qu'elle s'était fixée. Elle devient ce que Weber appelait une bureaucratie.

De la même manière, cela nous permet de comprendre une des dimensions primordiales de l'action politique. Si les membres du gouvernement ont à réguler à la fois l'Intérêt Général et les intérêts particuliers de l'Etat en tant qu'acteur économique, le ministre des transports, du logement et de la mer est à la tête du plus grand complexe immobilier et du plus grand complexe de transport de la nation. Chacune de ces décisions d'ordre politique aura donc des incidences sur les entreprises, les groupes et les sociétés dont il a la responsabilité économique. Il en va de même pour tous les membres du gouvernement, selon des formes juridiques différentes (les entreprises culturelles n'ont ni la même fonction sociale, ni le même statut juridique que les entreprises nationales de télécommunications). A cela, il faut ajouter toutes les entreprises qui appartiennent à l'Etat par l'intermédiaire de ses filiales et qui, donc, dépendent plus souvent du droit privé que du droit public.

Les Lois de Coordination des Transports, promulguées en 1936 et qui avaient pour objectif de séparer les transports en compte propre des transports pour compte d'autrui afin de limiter la concurrence entre les rail et la route tout en laissant le choix du mode aux chargeurs, **ont eu pour conséquence première de permettre à l'Etat de devenir le plus grand acteur économique des transports pour compte d'autrui** par l'intermédiaire des sociétés nationales.

2.3.2. Les entreprises étatiques de TRM

Les Grandes Entreprises Nationales de transport (SNCF, RATP, Air France...) sont connus d'à peu près tous. Mais les G.E.N., comme les nomment les statistiques, ne suffisent pas à illustrer la place de l'Etat dans les transports. Il faut leur ajouter toutes les entreprises affiliées, les entreprises de droit privé appartenant à l'Etat ou à l'une de ses compagnies (etc...). C'est pourquoi l'appellation "entreprises étatiques" sera ici préférée à celle d'"entreprises nationales".

• La SNCF investit les transports routiers de marchandises

Pour comprendre ce phénomène, il faut continuer à raisonner avec le vocabulaire de l'entreprise, et regarder la place de l'Etat dans l'espace de production des TRM. B. Lefèbvre signale le point suivant : *«Enfin, on peut faire la différence entre les entreprises de transport du secteur privé et les filiales routières de la SNCF. Dans les faits, elle reste une référence idéologique importante dans le milieu professionnel, mais cette distinction perd de son sens pratique puisqu'un transporteur privé peut affréter la SNCF et inversement»*²⁸. Citons d'abord la SNCF, bien sûr, propriétaire du groupe SCETA, du SERNAM (SERvice NATIONAL de Messagerie), bien connus. A celles-là, il faut ajouter la société Calberson et ses nombreuses filiales, la STEF (une des plus grandes sociétés françaises de transports routiers sous température dirigée), la société Bourgey-Montreuil (transports routiers par citernes et produits chimiques). Mais il y a également toutes les entreprises de transport appartenant à la Lyonnaise des Eaux, au Crédit Lyonnais, à l'UAP, aux AGF, au GAN, à la Caisse des dépôts et consignation, et toutes les sociétés de transports où les entreprises nationales ont des participations (majoritaires ou non). A cette liste, ajoutons, en dernier lieu, les entreprises artisanales qui font appel au financement des banques publiques pour démarrer leur exploitation.

Les lois de Coordination des transports terrestres ont scindé les opérations de convoyage en deux grandes catégories : les transports en compte propre et les transports pour compte d'autrui. Dans l'esprit du législateur, cette séparation couplée avec le contingentement administratif des autorisations de transports pour compte d'autrui, devait d'abord servir à limiter l'expansion de la concurrence de la route sur le rail²⁹. Cette mission a échoué, au moins dans les cinquante premières années de l'application de la loi³⁰. Cet échec était dû à l'incapacité conjoncturelle et structurelle de l'administration à appliquer les modalités de contingentement prévues par la loi et/ou à une mauvaise réglementation des modalités de contingentement qui n'a pas suffi à limiter l'expansion diffuse, mais de plus en plus importante, des transports routiers de marchandises.

Peut-être sont-ce là les éléments qui ont permis à P. Hamelin de conclure que les lois de coordination ont mieux servi les transporteurs dans leur volonté de se constituer en profession que l'Etat dans sa volonté de lutter contre la concurrence de la route sur le rail.

²⁸ LEFEBVRE B. : *"Entre bitume et macadam"*, page 179, in POUY J.B., HAMELIN P. & LEFEBVRE B. : *Les routiers, des hommes sans importance ?*, coll. Des gens, éditions Syros, Paris, 1993.

²⁹ Ce qui tendrait, d'ailleurs, à démontrer que la logique d'entreprise était déjà celle de l'Etat en 1934, et que l'Etat utilisait déjà son paradoxe originel (à la fois acteur et régulateur de l'économie) pour tenter de conserver non pas le monopole, mais au moins sa place dans l'économie nationale.

³⁰ Les nouvelles conditions politiques (nouvelles modalités de gouvernement), économiques (libéralisation du secteur, abandon progressif du contingentement) et sociales (prise en compte de plus en plus importante de la notion d'environnement) ont donné une nouvelle vigueur à la loi de coordination des transports.

Les investissements massifs de la SNCF et de ses filiales dans le secteur des TRM sont d'ailleurs un des éléments-clés de leur développement.

Cependant le coût de l'infrastructure routière était supporté presque entièrement (moins les péages, la TIPP, la taxe à l'essieu...) par l'ensemble des contribuables tandis que la SNCF supportait seule le coût de ses infrastructures : le transport par route s'avérait donc moins onéreux. La SNCF a donc investi massivement le secteur des transports routiers de marchandises tel que l'avait défini les fameuses lois de coordination. Cela d'autant plus qu'une très grande partie des besoins de transports se situent à l'intérieur de zones géographiques très limitées et qu'il est difficile de rentabiliser le transport par chemins de fer sur courtes distances. Mais **la diversification des entreprises nationales de chemins de fer vers les transports routiers et les investissements massifs qu'elles y réalisèrent sont une des raisons premières de l'expansion des TRM en France.**

• *L'Etat, premier transporteur routier de marchandises de France.*

Quels rapports l'Etat, en tant qu'agent économique et agent législateur, entretient-il avec les transports à la fois comme déplacement et comme secteur d'activités ou d'intervention ? Les investissements financiers et politiques ne sont-ils pas plus à même que le discours économique et le discours technique pour donner finalement une explication sociologique des transports ? La réponse est sans ambiguïté : on ne peut analyser un phénomène aussi important que le transport si l'on néglige ces deux dimensions que sont les politiques d'investissements et les politiques d'intérêts des groupes et des individus. Dans le cadre limité des transports, ce ne sont pas, en effet, l'économie et la technique qui font les sociétés des hommes, mais l'inverse. **L'état de l'économie et l'état de la technique sont des variables dépendantes de la volonté politique des acteurs et du résultat de leurs interactions.**

Un lourd travail d'approche juridique, financier et politique, détaché du point de vue des acteurs institués, reste à faire. On connaît cependant l'état financier des grands groupes de transports routiers français. Le poids réel de l'Etat dans ce secteur particulier qu'il s'est toujours évertué à contrôler et à maîtriser peut y être subodoré : la SNCF (secteur "marchandises") réalise, en 1992, 16 milliards de francs de chiffre d'affaires grâce à ses filiales routières et 12,4 milliards de francs grâce aux chemins de fer³¹.

³¹ cité par C. GERONDEAU in Les transports en France - quelques vérités bonnes à dire, éditions Transports Actualités, Paris, 1994.

Dans un organigramme financier élaboré par l'Officiel des Transports en 1992³², il apparaît environ 384 sociétés de transports. Ces 384 noms d'entreprises représentent les transporteurs les plus importants des TRM français. Parmi celles-ci, 134 (plus de 34 %) appartiennent directement ou indirectement à l'Etat français soit par l'intermédiaire de la SNCF et du groupe SCETA soit par d'autres sociétés nationales comme la Compagnie Générale Maritime (CGM), la Compagnie Générale Calberson. Parmi les plus célèbres nous pouvons citer : SCETA Groupe ; Calberson (SCETA) ; CAT (société de transports de Renault SA) ; la STEF ; TFE (Transports Frigorifiques Européens) ; Bourgey-Montreuil ; Chronopost SA (filiale de droit privé appartenant, en partie, à La Poste) ; SCETA transports SA ; la Compagnie Nationale de Conteneurs ; Combinés Novatrans (...). Ces neuf noms associent à eux seuls **34.125.615.000** (trente quatre milliards cent vingt cinq millions six cent quinze milles) **Francs de chiffre d'affaires pour l'année 1992**. Ils apparaissent également tous les neuf dans les trente premiers C.A. des sociétés françaises de transports routiers³³. Ces sociétés emploient, à elles seules, **57.554 personnes** (même source) sur les 380.000 actifs du secteur des TRM défini par les sources statistiques nationales (soit environ **15 % des emplois du secteur**).

Déjà très impressionnant, le constat ne s'arrête pas là. En effet, il faudrait ajouter les compagnies où l'Etat est l'actionnaire majoritaire : le Crédit Lyonnais, le Crédit Agricole, les AGF, l'UAP, le Crédit National, les Ciments français, Chargeurs SA, la Caisse des Dépôts et Consignation, (etc...) toutes soit propriétaires, soit actionnaires (majoritaires ou non) de sociétés de transports routiers. A la liste précédente, nous pourrions alors ajouter les sociétés suivantes : le groupe Tratel (Univrac...) ; le Groupe UTF ; le groupe Novalliance, le groupe Causse-Wallon, une bonne part de la société Financière S.A., la Financière de l'Atlantique, filiale financière de la Compagnie Générale Maritime dite C.G.M., elle même filiale de la SNCF (...).

En conséquence, **l'Etat français est à la fois l'agent législateur des transports et son principal acteur**. Il est fort à parier, au su de ces données, que l'Etat, par l'intermédiaire de ses filiales organise certainement plus d'un quart du transport routier de marchandises en France. Il possède aussi de nombreuses filiales étrangères, comme chacun des grands groupes internationaux de transports routiers. C'est pourquoi **la position stratégique de l'Etat est un des éléments importants pour comprendre l'avènement des techniques de télécommunications dans les transports** : premier transporteur de France, il serait à même de mettre en place une

³² "L'Organigramme financier 1992 des groupes français du transport routier", supplément publié en encart par l'Officiel des Transports dans son numéro 1699 du 04 avril 1992. Il a été réalisé à partir des documents fournis pas les entreprises citées et m'a été gracieusement donné par la revue.

³³ D'après le "Spécial Palmarès 1992-1993 : les 500", recensement annuel des 500 plus grosses entreprises de transports routiers français réalisé par la revue Transport Magazine.

stratégie d'équipement de ses entreprises qui modifierait certainement les données fondamentales du problème de la communication dans les transports.

De la situation décrite, provient l'un des principaux paradoxes de sa position : chaque fois qu'il tente de limiter la croissance des TRM, l'Etat s'attaque à son propre patrimoine. Pour démontrer cela, les seules possessions de la SNCF en matière de transports routiers (marchandises et voyageurs) suffiraient. Le groupe SCETA (filiale de la SNCF) est la plus grosse entreprise de transports routiers en France (premier chiffre d'affaires, plus forte valeur ajoutée, deuxième résultat avant impôts, troisième résultat net, premier "fonds propres", premier investisseur, premier sous-traitant, premier employeur de l'ensemble du secteur). Sans ambages, nous pouvons en conclure que **la SNCF est le premier transporteur routier français. La représentation sociale la plus commune concernant les transports en France affirmant qu'il existe une concurrence entre le rail et la route est donc tronquée.** L'entreprise "Etat français" et ses filiales ne sont pas d'ardents défenseurs du rail contre la route. Même si les "lois de coordination" semblaient vouloir atteindre ces objectifs, elles ont eu un tout autre effet : celui de permettre à l'Etat et à ses filiales d'investir massivement les transports publics de marchandises de droit privé.

En conséquence, le stéréotype affirmant que rail et route sont concurrents, discours officiel est un discours de propagande. C'est-à-dire une action exercée sur l'opinion pour l'amener à avoir certaines idées politiques et sociales. De cette manière, l'Etat contribue à l'expansion des transports routiers tout en tenant un discours faussé où il se fait défenseur du rail. Mais l'un et l'autre sont complémentaires, leurs aires de concurrence sont des espaces dérisoires comparés aux services que chacun des deux rend à la nation. Les raisons explicatives du décalage entre le discours des acteurs de l'Etat et leurs actes concrets restent à trouver.

Si le rôle de l'Etat-transporteur routier est méconnu du grand public, tous les acteurs du transport routier en connaissent les grandes tendances. L'omniprésence de l'Etat dans les transports revient souvent dans les conversations des acteurs des TRM. Pour la plupart, les transporteurs s'insurgent contre les méthodes d'intervention de l'Etat. Beaucoup d'entrepreneurs (et ce n'est pas le monopole des transporteurs) désireraient une administration nationale beaucoup moins interventionniste.

Chez les conducteurs de poids-lourds, la revendication est différente. Qui passe un moment dans un relais routier entendra souvent des chauffeurs se plaindre de leurs conditions de travail. Il entendra également souvent dire que si les entreprises de l'Etat respectaient la législation qu'il met en œuvre, la condition de tous en serait améliorée :

«Y'a que dans les transports que les employés de l'Etat ils bossent. Moi j'te dis que si déjà tous les chauffeurs des entreprises qui appartiennent à l'Etat respectaient les horaires, y'aurait deux fois moins de chauffeurs au chômage.»

Carnets d'observation, discussion avec un chauffeur dans un relais routier, juin 1992, sur la nationale 20.

«Bé, tu sais que les chauffeurs qui bossent pour des entreprises nationales, ils ne l'ont pas plus belle que nous. D'ailleurs, je suis sûr que des fois, ils ne savent même pas que c'est l'Etat qui les paye.»

Entretien avec Christian.

D'autre part, l'Etat s'est souvent servi de ses capacités d'intervention dans des domaines économiques particuliers pour dynamiser l'organisation du travail ayant cours dans ces "secteurs". C'est le cas des Houillères, par exemple, dont le statut des employés fut longtemps considéré comme un modèle par la culture ouvrière, c'est également le cas de la société Renault qui, du temps où elle était une régie, était une référence sociale, il ne *fallait pas désespérer Billancourt*. Or, il n'y a pas de politique globalement définie de l'intervention de l'Etat dans les entreprises de TRM. Ou, plutôt, l'Etat, en tant que transporteur routier, se comporte comme les autres transporteurs, en spéculant sur la fraude.

Agent de régulation le plus important des transports, puisqu'il est à la fois le seul législateur officiel et le plus grand transporteur, l'Etat aurait une influence considérable s'il mettait en place, dans les entreprises qu'il possède, une politique globale de télécommunications et de liaisons informationnelles entre les sédentaires et les conducteurs de poids-lourds. Mais ce n'est aucunement le cas. Le fait est d'ailleurs inenvisageable dans les conditions actuelles d'organisation des entreprises de transports routiers françaises.

Mais, que sont les transports routiers de marchandises pour l'Etat. C'est à travers la manière de définir les activités principales exercées que nous allons le voir.

2.4. LES TRM VUS PAR L'ETAT : UN SECTEUR FERME ET DEFINI

2.4.1. Les taxinomies en usage

• Un problème fondamental de classement

Dans les calculs réalisés par les instances nationales, les transports terrestres comprennent : les transports par route, par voie ferrée, par voie fluviale, et les transports par conduite (oléoducs). Apparaît alors une difficulté particulière liée à la définition du mode. En effet, ce ne sont pas les marchandises déplacées qui composent les modes de transports, mais les entreprises et notamment leur inscription au registre SIRENE de

l'INSEE dont les modalités de classement se font à partir de l'activité principale exercée (codes NAP et APE³⁴).

Or, les entreprises de transports, si elles ont un mode "principal" ne sont pas contraintes d'en utiliser un seul. Ainsi, les sociétés de transports aériens de marchandises, par exemple, utilisent de manière substantielle le camionnage comme interface entre les aéroports dans le but d'optimiser les chargements. La marchandise qui part de Lille-Lesquin vers Orly, par exemple, est comptabilisée comme "transport aérien" si le convoyage s'effectue grâce à un camion appartenant à (ou loué par) la compagnie aérienne. Il sera comptabilisé comme "transport routier" si la compagnie fait appel à un transporteur routier public. Une même nature de transport, réalisée dans des conditions circulatoires identiques, sur un même trajet peut donc s'inscrire juridiquement et économiquement dans un mode de transport qui n'est pas celui par lequel il a été réalisé. La définition par mode est donc un opérateur qui possède une validité légale, mais dont la validité sociale ou concrète n'est pas composée d'une frontière aussi imperméable.

• Une définition minimaliste de l'activité de transport

Qu'est-ce alors que le transport ? La comptabilité nationale en donne une définition très limitée à partir de la notion de déplacement : *"le transport est le déplacement de biens, de marchandises ou de personnes d'un point A vers un point B"*. Est-ce alors l'ensemble des entreprises dont l'activité consiste à réaliser ces déplacements. C'est, pour une part, effectivement le cas. Le rôle de l'entreprise de transport est bien d'organiser le déplacement des marchandises et des personnes. Mais de nombreuses entreprises, en France, réalisent du transport sans être des entreprises de transports et de nombreuses entreprises sont inscrites comme entreprises de transports sans qu'elles aient à gérer le déplacement concret des marchandises, grâce aux systèmes juridiques de filiation, de location, de sous-traitance. Les lois de coordination des transports ont établi un cadre réglementaire qui a scindé le convoyage en deux parties inégales et floues : le transport pour compte propre (ou transport privé) et le transport pour compte d'autrui (ou transport public).

La définition officielle du transport soulève quelques problèmes sur lesquels il est pertinent de s'attarder. Premier paradigme de cette définition : dans le secteur des transports, le convoyage serait l'action fondamentale (au sens étymologiques). Or, J.C. Thoenig et P. Hamelin affirment que **ce n'est pas le convoyage qui soulève problème, mais l'organisation qui lui est inhérente**. L'opération de déplacement est socialement la plus visible, mais cette définition laisse supposer que ce sont les

³⁴ NAP : Nomenclature des Activités Professionnelles ; APE : Activité Principale Exercée.

entreprises qui effectuent le transport qui sont les mieux placées sur le secteur pour agir. Une analyse en termes stratégiques, dirait que cette définition semble accorder, *a priori*, aux transporteurs des zones d'incertitudes maîtrisables grâce à des capacités culturelles dont ils détiendraient les règles. Bref, que les relations de pouvoir en œuvre dans les TRM bénéficieraient aux transporteurs. Il est nécessaire de relativiser très nettement cette appréciation. Cela d'autant plus que l'émergence des techniques de gestion de parc de véhicules est une tentative pour accroître ce pouvoir.

Le transport routier nécessite bien l'organisation d'un déplacement. Mais cette définition du transport n'est que la vision la plus simpliste qu'on puisse développer à partir des lieux communs sur l'idée de transport routier. Cela parce qu'il n'y a pas de symbiose entre la définition juridique des entreprises de transports routiers et la définition du transport qu'il soit de marchandises ou de personnes. Si les deux phénomènes ont une importante intersection (les entreprises de transport routiers effectuant uniquement du convoyage), chacun des deux conserve une part importante qui n'est pas liée à l'autre : bons nombres de transports sont réalisés par des entreprises qui ne sont pas des entreprises de transports et bons nombres d'entreprises de transports réalisent une part importante de leurs chiffres d'affaires grâce à des opérations qui ne sont pas des opérations de transport (commissionnaires, sous-traitance, entreposage, stockage, emballage, montage...).

L'inactualisation de l'inscription aux registres de l'Equipeement, des Chambres de Métiers, de Commerce ou de l'Industrie fait des nomenclatures qui structurent l'inscription légale des données stables qui ne tiennent pas compte des évolutions de chaque secteur économique et encore moins des évolutions des entreprises. Pour que les données impliquées par les deux définitions puissent être croisées, il faudrait que chaque établissement de bilan puisse modifier le code APE de référence de l'entreprise. C'est à dire que le code APE officiellement déclaré par l'entreprise soit effectivement représentatif de l'activité principale exercée durant l'exercice comptable écoulé.

C'est la technique adoptée par les statisticiens de l'OEST³⁵ qui établit ses statistiques en fonction "du chiffre d'affaires de chaque entreprise en activités élémentaires³⁶, en fonction des résultats recueillis sur le questionnaire d'enquête". Cette adaptation annuelle des statistiques n'est pas toujours répercutée dans le fichier SIRENE. Un entrepreneur peut alors être catégorisé dans SIRENE et se déclarer sous un code APE qui n'est pas celui que les statisticiens utilisent pour classer son entreprise. Inextricable

³⁵ OEST : Observatoire Economique et Statistique des Transports.

³⁶ Activités élémentaires : une subdivision des codes APE.

paradoxe duquel on ne peut s'extirper que si l'on admet que transport et entreprises de transports correspondent à deux réalités non pas disjointes mais sensiblement différentes.

2.4.2. Une circonscription difficile du "secteur"

- Une sectorisation malaisée

Parce que les critères juridiques ne suffisent pas à éclairer le social, il est difficile de circonscrire, avec précision, le secteur des transports routiers de marchandises. En effet, si les catégorisations juridiques (en terme d'entreprises) définissent ce que les acteurs ont le droit ou non de faire, les différentes observations conduisent à considérer que les stratégies des acteurs les amènent à agir en se servant du cadre juridique comme d'un outil mais rarement comme d'infranchissables barrières. Les théories interactionnistes de la déviance nous ont d'ailleurs montré la très forte relativité des catégories juridiques, catégories socialement construites³⁷. D'autre part, le GRETU (Groupe de Réflexion sur les Transports Urbains) a montré que *«les outils d'aide à la décision ne servent pas à ce à quoi ils sont destinés, à savoir prendre de bonnes décisions, mais sont utilisés en fait comme plaidoyer dans les négociations que constituent tous les processus de décision. [...] Chaque acteur a sa logique propre, ses objectifs particuliers vis-à-vis desquels il est parfaitement rationnel»*³⁸.

Une autre dimension vient corroborer le propos. Les analyses du secteur des transports réalisées par J.C. Thœnig et F. Dupuy³⁹ qui travaillent avec les outils de l'analyse stratégique ont montré que la fraude est une pratique généralisée. Pour eux, elle représente même un facteur essentiel de la division du travail au sein des transports. Ils recensent 5 types de fraude : sur la nature du fret, sur la quantité, sur la distance, sur la durée de travail et sur les tarifs.

Le principe de la relativité des cadres juridiques, permet de les utiliser pour définir les TRM. Une limite juridique ne doit pas être considérée comme fermée mais comme une notion théoriquement stricte plus ou moins perméable selon les capacités d'action des différents acteurs en présence. Malgré les critiques qu'on peut leur adresser, les catégories institutionnelles restent tout de même les plus utilisées à la fois par les chercheurs et les acteurs du transports⁴⁰. Les délaisser complètement rendrait le travail

³⁷ Cf Outsiders d'H. BECKER, Glencoe, The free Press, 1963, traduit de l'américain par J.M. Chapoulie, éditions Métailié, Paris, 1985.

³⁸ Quinet E. (sous la dir. de) : Les transports en France - situation au début des années 80 et politique nouvelle, Notes et études documentaires, La Documentation Française, page 12, Paris, 1982.

³⁹ DUPUY F. & THœNIG J.C. : Sociologie de l'administration française, Armand Colin, Paris, 1983.

⁴⁰ Cette scission entre les deux catégories est totalement théorique car de nombreuses institutions de recherche sont aussi des acteurs du transport (INRETS, Centre de Productivité des Transports, ENPC...).

illisible. D'autre part, nous admettrons que connaître les limites et faiblesses des catégories construites par les acteurs est un des moyens les plus efficaces pour pouvoir s'en servir.

L'appellation "secteur" de ces activités plus ou moins liées aux convois de marchandises trouve son origine juridique dans les lois de coordination précédemment étudiées. La nécessité d'établir des typologies assez simples qui permettraient aux acteurs politiques et juridiques de prendre des décisions concrètes d'intervention sur l'économie en est l'origine sociale. Bien que ces typologies soient perméables, elles sont incontournables sous peine d'élaborer un travail qui ne serait plus lisible.

• Eléments pour une définition des TRM

Pour les instances officielles, les TRM ne sont pas un espace spécifique, mais un secteur spécifié : le secteur des TRM. Il regroupe à lui seul l'ensemble des entreprises (et non pas des entrepreneurs) inscrites aux registres des transports. Ces registres sont gérés par les différentes Directions Régionales de l'Équipement (DRE). Éléments significatifs pour la constitution théorique d'une profession (dans le sens mertonien du terme) puisque ce ne sont pas les transporteurs qui ont la charge de gérer les registres de la profession⁴¹, mais une institution dépendante de l'État.

Pour s'inscrire sur ces registres, il faut avoir la volonté de faire profession de transporteur ou loueur, et pour être transporteur-loueur, il faut impérativement être inscrit sur ces registres. Dans tous les corps de métiers, il existe des différences (ou décalages, ou réajustements concrets) entre les registres d'inscription et la réalisation quotidienne des tâches accomplies par les acteurs. Pour le droit, on est transporteur ou on ne l'est pas. Cela provient sans doute du fait que, pour la résolution des conflits, les législations occidentales sont à la recherche permanente de responsables et/ou de coupables⁴² désignables nommément et individuellement. Cette manière de trancher les conflits provient d'une définition statique du pouvoir qui néglige sa véritable nature de relation négociée dans des termes plus ou moins déséquilibrés.

Les situations concrètes, dans les transports, sont loin d'être aussi manichéennes, et selon la précision de la définition qui en sera donnée, tel ou tel acteur entrera ou non dans la catégorie "transporteur routier de marchandises". L'archétype du transporteur routier serait un gestionnaire, décideur et chef dans une entreprise inscrite sur le registre des entreprises de transports routiers. Mais l'ensemble des tâches nécessaires à la réalisation

⁴¹ Pour Merton, cette "auto-gestion" de la professionnalité était un des éléments fondamentaux pour la constitution d'un corps de métiers en profession.

⁴² Nous séparons les deux puisque certains acteurs sociaux peuvent être l'un sans être l'autre.

de cette activité professionnelle varie si fortement, connaît tant de modalités, qu'on en arrive très vite à des situations particulières impossibles à généraliser sans perdre l'essentiel des informations nécessaires à la compréhension du social. Les éléments qui entrent dans la définition du transporteur composent une liste qui pourrait être sans fin parce qu'elle doit tenir compte de la dynamique permanente de l'ensemble social et du milieu que l'on observe à un moment donné.

Les transports, comme les autres secteurs d'activité, ne peuvent en aucun cas être isolés de l'ensemble social. Ils s'y intègrent, ils en font partie, et ne peuvent être regardés que comme tels. L'infinité de cette liste nous conduirait, à l'extrême, à donner de chaque transporteur routier et de chaque entreprise de transports une définition particulière. Ce qui, du coup, rendrait inutile le travail du sociologue qui vise à trouver les régularités que l'on peut rencontrer dans un objet d'étude. C'est là le paradoxe réducteur des sciences humaines⁴³. Cependant plusieurs variables peuvent être citées qui, chacune, peuvent aider à l'élaboration de la définition de transporteur selon les modalités qu'elles prennent :

- le statut juridique de l'entreprise ;
- la taille de l'entreprise ;
- le nombre de salariés ;
- le nombre et la forme juridique des filiales de l'entreprise ;
- les origines du capital financier ;
- le type de capital technique ;
- le niveau de formation des actants dans l'entreprise ;
- les marchés sur lesquels agit l'entreprise ;
- l'organisation et la division du travail à l'intérieur de l'entreprise ;
- la localisation géographique de l'entreprise ;
- la part du chiffre d'affaires réalisée en sous-traitance, en location ou les deux ;
- les rapports humains des acteurs de l'entreprise entre eux et avec l'extérieur ;
- la maîtrise du fret et les rapports avec les chargeurs...

Encore cette liste ne comporte-t-elle que des variables bien conformistes. Notons dès maintenant que l'introduction des nouvelles techniques n'apparaît pas dans cette liste car tout ce travail visera à développer l'idée que **le rapport des acteurs aux techniques nouvelles est une donnée transversale de l'ensemble de leur activité**. Chacun de ces points amène avec lui son lot de conséquences qui, à leur tour, en amènent d'autres. *«L'évolution des techniques apparaît donc comme un facteur*

⁴³ Existe-t-il, d'ailleurs, une science qui ne soit pas "humaine" ?

essentiel de la concurrence»⁴⁴. «Avec la technique, tout est conséquence de conséquences...» nous dit un transporteur rencontré lors de l'enquête.

Toutes se croisent, se chevauchent, se complètent ou se contrarient pour finalement donner les 37.037 entreprises françaises de transports routiers. L'hétérogénéité de la situation nous est montrée par les deux extrêmes. **Plus de 37.000 entreprises de TRM**, soit, mais des caractéristiques particulières qui vont de l'entreprise individuelle jusqu'à des groupes de transports routiers insoupçonnés du grand public, ayant jusqu'à 25.000 employés ou réalisant un chiffre d'affaires annuel de plus de 34 milliards de francs. **Les cinquante plus grosses entreprises d'Europe**, classées par leur chiffre d'affaires, **ont toutes plus de mille salariés**, et un chiffre d'affaire supérieur à 1 milliard 400 millions, tandis que **les 50 premières entreprises françaises** de transports routiers (par le CA également) **ont entre 300 et 25.000 employés** (La Poste, propriétaire du plus gros parc français de véhicules⁴⁵, exclue) **pour un CA qui oscille entre 354 millions et plus de 18 milliards de francs**.

Nous pouvons maintenant nous demander ce qu'est, pour les instances nationales, le secteur des transports routiers de marchandises. M. Girault, en 1982, en donnait⁴⁶ une définition proche de celle qu'en donne la comptabilité nationale : "le secteur des transports [Branche Transports (T31)] recouvre l'ensemble des entreprises dont l'activité principale est une activité de transport ou d'auxiliaire de transport". Immédiatement, il en soulignait l'ambiguïté avec un exemple : *"Ainsi le sous-secteur «transports maritimes de produits pétroliers» comprend la société maritime SHELL [...], entité juridique distincte de la société mère et considérée comme transporteur public, mais ne comprend pas les «départements transports maritimes» des sociétés ESSO-France [...] qui agissent pour leur compte propre"*. C'est l'ambiguïté, classique depuis 1934, entre transports privés et transports publics. Mais d'autres ambiguïtés sont à souligner dans cette définition du transport par la comptabilité nationale.

⁴⁴ LASSERRE J.C. & BERNARDET M. : Le secteur des transports -Concurrence et compétitivité, Economica, Paris, 1980, page 6.

⁴⁵ La Poste (créée par Louis XI) gère, en propre, un parc de 38.600 véhicules moteur en activité. Mais possédant un code APE spécifique (7503 : "service postaux et financiers"), chacun, le plus souvent, choisit selon les critères qu'il utilise si, oui ou non, La Poste est entreprise de transports. Son statut particulier d'entreprise publique, son quasi-monopole de marché (au moins sur certains créneaux), son système particulier de tarification et surtout le statut spécifique de la plupart de ses employés nous ont amené à l'écarter de notre échantillon. Nous ne pouvons cependant pas lui refuser l'appellation de transporteur routier et même de premier transporteur routier français en terme de nombre de véhicules, de chiffre d'affaires (50.588.000, en milliers de francs) et d'effectifs (environ 41.000 personnes, fonctionnaires, auxiliaires et sous-traitants, occupées aux fonctions du transport). Le transporteur "La Poste" étant historiquement un des premiers transporteurs nationaux organisé mériterait, à elle seule, un travail de recherche complet.

⁴⁶ GIRAULT M. : "Les entreprises de transports", pp 15-24, in Les transports en France -situation au début des années 80 et politique nouvelle sous la direction d'E. QUINET, La Documentation Française, Paris, 1982.

2.4.3. La notion d'Activité Principale et les TRM

L'activité principale d'un transporteur n'est pas le convoyage mais l'organisation de ce convoyage, ce qui va à contre-sens des classifications officielles basées sur la séparation entre compte propre et compte d'autrui.

Tout d'abord, les modalités d'attribution aux entreprises des codes NAP et APE soulèvent problème. Ensuite, la définition telle qu'elle est donnée fait référence à l'activité principale, alors que les chercheurs ayant le transport pour objet ne savent toujours pas quels codes APE logger sous l'appellation globale de "Transports routiers de marchandises". Droit et comptabilité nationale ont certes une validité reconnue et utilisée, mais ils sont tous deux des catégories constituées par des acteurs. Or, si ces typologies constituées par des acteurs leurs sont utiles, elles sont insuffisantes et incomplètes pour rendre compte de la réalité observable par le sociologue.

Parmi les codes APE classables dans le secteur des transports routiers de marchandises, deux, au moins ne peuvent en échapper :

- 6911 : TRM en zone longue ;
- 6912 : TRM en zone courte.

Ils s'intègrent en effet dans la section S691 : "Transports routiers de marchandises". Mais quels autres codes extraire de la nomenclature pour circonscrire notre terrain de recherche ?

• Les déménagements

Le 6924 : déménagements ? En terme juridique, déménagement implique déplacement et déplacement implique transport. Ils sont d'ailleurs intégrés dans les calculs statistiques de l'INSEE et de l'OEST. Cependant, au niveau des différents métiers, un ouvrier ou un patron déménageurs ne se présentent jamais sous l'appellation de chauffeur ou de transporteur. La qualification valorisante du déménageur n'est pas dans la gestion de parc ou la conduite de camions. Elle se situe dans le soin apporté aux techniques et méthodes visant à déplacer et à ranger les objets à déménager. Cette dimension primordiale et fondamentale chez les déménageurs n'est que très faiblement valorisée chez les acteurs du TRM (S691).

Le métier des déménageurs comporte d'autres différences. Ils ne fréquentent pas les mêmes espaces sociaux et possèdent une chambre syndicale autonome (syndicat d'entrepreneurs). Surtout, ils ne font pas le même type de travail : pour le déménageur, donneur d'ordre, client, expéditeur et destinataire sont souvent la même personne (civile

ou morale). Pour les acteurs du TRM (S691), chacun de ces 5 acteurs est le plus souvent différent.

Ce sont les raisons pour lesquelles, quand j'utiliserai les statistiques officielles, le code APE 6924 sera inclus. Cependant, j'ai délibérément choisi, vu le nombre de spécificités des entreprises de déménagements et de leurs acteurs, de les écarter de l'enquête qualitative. Comme les entreprises de déménagements ne représentent qu'à peine 4 % de l'ensemble des entreprises du "secteur", cette éviction ne fausse pas significativement l'image dégagée par les statistiques. De plus, en ce qui concerne les techniques de communication entre la base et les mobiles, sans que cette donnée soit généralisable, je n'ai jamais rencontré d'entreprise de déménagement qui ait équipé sa flotte de tels matériels. Les recherches d'amélioration technique des équipements, chez les déménageurs, se font beaucoup plus nettement dans la carrosserie intérieure de la caisse du camion qui est susceptible de recevoir des objets fragiles, et dans les systèmes de suspension des véhicules qui font l'objet de soins particuliers.

• La location de véhicules

Les donneurs d'ordres et chargeurs, publics ou privés, ont la possibilité, quand ils ne possèdent pas de flotte de véhicules, soit de faire appel à un transporteur, soit de louer des véhicules industriels. Tout transporteur peut louer ses camions (et autres véhicules) à un client. Le code APE 6925 "location de véhicules industriels" ne semble pas indiquer qu'il puisse être inclus dans le secteur des TRM. C'est toute l'appellation qui est trompeuse. La location de véhicules industriels peut amener avec elle un lot de services aux clients qui dépasse de loin le simple prêt, contre paiement, d'un véhicule industriel. Aujourd'hui, de très grandes entreprises de location de véhicules industriels (code APE 6925) sont de véritables entreprises de transports. Elles louent toujours des véhicules, d'où leur appellation, mais elles louent également des chauffeurs, des entrepôts de stockage, des manutentionnaires et surtout des services administratifs de gestion et d'optimisation des services transports de grandes entreprises.

Le code APE 6925 est devenu aujourd'hui la position intermittente entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui. Il regroupe des entreprises qui agissent sous une forme très particulière de sous-traitance : la location. Ce phénomène n'a rien de spécifique au transport et se retrouve dans l'ensemble des activités économiques, du textile au nettoyage industriel, pratiqué par les entreprises publiques comme les entreprises privées.

Comme le diplôme accordant l'autorisation de s'installer comme transporteur est le même que celui accordant l'autorisation de s'installer comme loueur de véhicules

industriels⁴⁷, il est très facile de passer d'une activité à l'autre. Tant et si bien que de nombreuses entreprises de transports (inscrites sous un code APE différent) réalisent une part plus ou moins variable de leur chiffre d'affaires grâce à la location. Ce phénomène donne un statut particulier aux chauffeurs-routiers qui "sont en location" (c'est ainsi que les nomment leurs collègues de travail), et nécessite une organisation spécifique du travail dans les entreprises de TRM (entretiens du véhicule, gestion des dossiers administratifs...). Mais elle est tout à fait compatible avec la gestion classique d'activité de transports publics.

Comme la plupart des entreprises inscrites sous le code APE 6925 effectue ce type de service, nous les inclurons dans les TRM. C'est ce que font les statisticiens également, mais que ne font ni le droit, ni la comptabilité nationale. En effet, le code "APE 6925 location de véhicules industriels", comme le code "APE 6924 déménagements", fait partie de la section S692 "autres transports terrestres", clairement différenciée de la section S691 "Transports routiers de marchandises". D'autre part, notre échantillon d'entreprises enquêtées, s'il contient des entreprises effectuant de la location, ne comporte pas d'entreprise qui soit enregistrée sous le code APE 6925.

2.4.4. Les entreprises de transports routiers de marchandises telles que définis par l'Etat :

En conséquences, nous pouvons donner le tableau suivant regroupant les entreprises qui entrent, selon l'Administration Nationale dans le secteur des transports routiers de marchandises :

Tableau 6 : Les entreprises du secteur des TRM⁴⁸, nombre et proportion par tranches d'effectifs salariés :

Effectif salarié (par tranche)	nombre d'entreprises	en %	Eff. total (salariés ou non)	en %
0 à 5 salariés	28.558	77,1	61.612	21,8
6 à 9 salariés	3.149	8,5	24.029	8,5
10 à 19 salariés	2.513	6,8	341.706	12,3
20 à 49 salariés	2.088	5,6	64.881	23,0
50 à 99 salariés	457	1,2	31.603	11,2
100 à 199 salariés	177	0,5	24.192	8,6
200 et plus	95	0,3	41.674	14,7
TOTAL	37.037	100	282.697	100

Source : OEST (enquête annuelle d'entreprise, résultats 1991)

⁴⁷ C'est l'«attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur et de loueur». Elle sera abordée dans le chapitre sur les transporteurs.

⁴⁸ L'appellation TRM regroupe ici les codes APE :
- 6911 Transports en zone courte ;
- 6912 Transports en zone longue ;
- 6924 Déménagements ;
- 6925 Location de véhicules industriels.

En France, 78 % des entreprises de TRM : 28.558 entreprises, codes APE 6911, 6912, 6924 et 6925, ont moins de 5 salariés, représentent 21,8 % des effectifs et réalisent moins de 17 % du CA total du secteur. Les entreprises dont les effectifs dépassent 200 personnes (affrétés non comptés) ne sont que 95 (0,3 % du secteur en nombre d'entreprises) emploient plus de 41.000 personnes (14,7 % des effectifs du secteur) et réalisent plus de 16 % du CA total du secteur. En terme de pouvoir économique, cela signifie que 95 entreprises ont, à elles seules, un poids économique presque identique à 28.000 autres. En termes sociaux, cela signifie que des capacités de négociation quasi-identiques se partagent d'un côté en 95 staff de direction et de l'autre en 28.558 entrepreneurs. Il en découle une très nette dépendance économique, politique, juridique et sociale des secondes envers les premières ; toutes logées sous l'appellation commune d'entreprises de transports routiers de marchandises. D'autre part, ces chiffres ne comptabilisent pas le code APE 7403 "Auxiliaires des transports terrestres et fluviaux" qui, à eux seuls, gèrent un parc de 16.436 véhicules industriels de transports routiers et emploient plus de 16.000 conducteurs professionnels.

Il est d'ailleurs significatif de rappeler les propos d'un des plus grands transporteurs de France pendant le conflit du début de l'année 1984 qui parlaient de la "profession" en disant «Nous, les routiers». Confusion et imbroglio sémantique qui possèdent des vertus idéologiques essentielles dans les différentes formes de négociation que les acteurs du transports peuvent avoir à vivre.

CONCLUSION DU CHAPITRE DEUXIEME :

Nous voyons qu'en définitive, l'Etat nous donne une définition statique et très limitée des transports routiers de marchandises. C'est pour cette raison qu'il a de nombreuses difficultés à réguler cet ensemble social complexe. L'exemple de l'ordre de mission illustre cet état de fait. **A donner une définition simple d'un phénomène complexe, on ne peut parvenir à le réguler.** Selon les situations concrètes, les mesures qu'il veut mettre en œuvre, l'Etat va devoir affronter les stratégies des acteurs qui vont user de leurs capacités d'action pour être considérés comme des acteurs du transport routier de marchandises ou non. D'autre part, il existe un décalage important entre la réalité concrète, où l'Etat a su se constituer en un des plus grands transporteurs routiers d'Europe et les instruments qu'il utilise pour mesurer un secteur auquel il donne une définition par trop limitative.

Malgré les critiques qu'on peut leur adresser, les catégories institutionnelles restent tout de même les plus utilisées à la fois par les chercheurs et les acteurs du transport. Les délaisser complètement rendrait tout travail illisible. Connaître les limites et faiblesses des catégories utilisées est un des moyens les plus efficaces pour pouvoir s'en servir à bon escient. C'est l'idée que l'on trouve exprimée par Lasserre et Bernardet⁴⁹ quand ils nous disent qu'*«en pratique, il serait absurde de chercher à construire une nomenclature originale, correspondant à notre propre définition du secteur des transports, qui aurait pour inconvénient décisif de ne pas faire référence aux statistiques disponibles»*. Les auteurs en concluent qu'il faut donc utiliser la définition de la comptabilité nationale. Or, nous ne pouvons pas nous contenter de cette définition si nous voulons comprendre dans quelles circonstances, et avec quels objectifs les techniques de télécommunication et de télésurveillance ont fait leur apparition dans ce système social complexe des transports routiers de marchandises.

Le rôle de l'Etat est plus qu'ambivalent, parfois même ambiguë. Ce que nous montre les deux dimensions ci-avant traitées, c'est qu'il est ubiquiste, il agit sur tous les "fronts", dans tous les espaces d'intervention possible. Chacune des mesures légales qu'il prend remet en cause son propre patrimoine. Les agents de l'Etat, ceux qui légifèrent, ceux qui exploitent ses richesses entrent donc en contradiction dans l'espace social complexe que sont les transports routiers de marchandises. Cette lutte intestine provient, pour une part, du décalage existant entre la définition théorique des transports, espace dans lequel les règlements tentent d'intervenir et la définition concrète et complexe

⁴⁹ LASSERRE J.C. & BERNARDET M. : Le secteur des transports - concurrence-compétitivité, Economica, Paris, 1985, page 11.

que l'on peut élaborer à partir des constats sur le terrain. Définition qu'ont parfaitement intégré les agents de l'Etat chargés d'intervenir directement dans cet espace social. **Ces décalages empêchent le législateur de mettre au point une politique globale de gestion des entreprises étatiques de TRM.**

Pour en élargir la portée, le chapitre suivant sera consacré à la vision que les transporteurs ont construit de leur propre activité. Elle donne une vision plus dynamique du secteur adaptée non plus sur une logique d'activités déclarées, mais d'activités réelles mesurées par le savoir concret des acteurs sur leurs propres collègues. Bien que catégorie constituée d'acteurs impliqués, elle nous semble la plus dynamique et la plus complète, car elle rend compte de la complexité non plus des typologies, mais des actions. Nous pourrions critiquer le fait que cette définition n'a rien d'objectif puisqu'elle est une représentation sociale élaborée par les acteurs les plus impliqués, mais tous les acteurs élaborant une définition des TRM sont impliqués, puisqu'en donner une définition, c'est déjà s'impliquer.

CHAPITRE TROISIEME :

LES TRANSPORTEURS : UNE REPRESENTATION SPECIFIQUE DES LIMITES DU SECTEUR

INTRODUCTION

L'Etat développe une vue particulière sur les transports routiers de marchandises qu'il sectorise. Le point de vue des transporteurs est quelque peu différent. Même si l'inscription sur les registres des transporteurs reste la base de l'intégration, la définition qu'ils en donnent revêt des frontières bien plus fluctuantes. Ces fluctuations se font principalement autour de deux axes :

- à l'intérieur de cet espace professionnel, la définition du "secteur" varie selon l'acteur qui s'exprime ;
- la délimitation externe des TRM fluctue également selon les acteurs avec lesquels les transporteurs entrent en interaction.

Ces deux formes d'intégration ou d'éviction de certains acteurs sont largement dépendantes des capacités culturelles des acteurs en présence.

En agissant de la sorte, les transporteurs, comme l'Etat ont l'impression de définir les transports routiers de marchandises. Or, il n'en est rien. De tels clichés, amalgames de codes statistiques prédéterminés, ne définissent pas les TRM, ils les figent. Ce n'est pas à travers la notion d'entreprises que nous pouvons définir les transports routiers de marchandises, mais à travers la notion de transports. Cependant, pour ce faire, nous avons besoin de savoir quelles réalités recouvrent la notion d'entreprises de transports. C'est l'objet de ce chapitre.

A l'intérieur de l'espace professionnel, la définition des TRM par les transporteurs se modifie selon la position de celui qui s'exprime. Pour la plupart des transporteurs, les TRM sont un secteur qui recouvre l'ensemble des entreprises inscrites au registre des transporteurs. C'est la définition la plus légaliste que l'on puisse en donner, mais c'est aussi celle qui se rapproche le plus de cette mythique (et inexistante) solidarité intra-professionnelle. Certains entrepreneurs de transports routiers incluent également dans le secteur, les entreprises dont seule une partie de l'activité implique l'organisation de convois pour le compte d'autrui -ce sont les entreprises de location de véhicules

industriels et les entreprises mixtes¹. D'autres encore voudraient exclure les acteurs qui semblent dominer les interactions dans l'espace professionnel.

L'imaginaire social des transporteurs qui n'est pas univoque peut être analysé autour de deux grands axes : ils s'imaginent comme entièrement dépendants du système global consommateur de déplacement ; et ils pensent que c'est dans l'organisation du travail interne à l'entreprise et au "secteur" des TRM qu'ils trouveront la solution à leurs problèmes.

Dans ce chapitre, c'est une définition possible des entreprises de TRM par les acteurs eux-mêmes, ou plutôt par des journalistes professionnels agréés (c'est-à-dire non contredits) par une partie de la "profession" qui sera exposée (section 3.2.). Préalablement, je donnerai une rapide description de la population des transporteurs (3.1.). En troisième lieu, j'essayerai de donner une définition des entreprises de transports routiers de marchandises (3.3.). **Ce chapitre montrant les grands axes de l'imaginaire quotidien des transporteurs nous permettra de comprendre une partie des conditions (internes aux entreprises) d'apparition des nouvelles techniques informationnelles de liaison, et notamment l'inégalité, chez les transporteurs, des chances d'accès aux nouveaux moyens techniques de contrôle et de surveillance de leur parc de véhicules.** Il soulignera également les disparités entre les transporteurs eux-mêmes, démontrant que leur imaginaire n'est pas univoque.

3.1. COMMENT PEUT-ON ETRE TRANSPORTEUR ?

3.1.1. Une homogénéité légendaire

Si l'on s'en tient à une définition légaliste², le terme de "transporteur" routier ne concerne que les entrepreneurs de transports routiers, c'est-à-dire les chefs d'entreprises ou les personnes morales ayant contracté droit de s'inscrire au Registre des Transporteurs. Cela ne signifie pas pour autant que tous les transporteurs routiers sont propriétaires de véhicules et/ou effectuent eux-mêmes les convois. Ils étaient 37.037 en 1990. Parmi ceux-là, 27.829 (soit 75 %) avaient moins de 6 salariés et 13.677 n'en avaient pas (soit 37 %)³ : *«Le transport routier de marchandises en France est donc*

¹ On appelle "entreprises mixtes" les entités juridiques qui effectuent à la fois des transports pour compte propre et des transports pour compte d'autrui.

² Afin d'éviter toute confusion sémantique, c'est la définition qui sera utilisée pour l'instant.

³ Source : "Enquête annuelle d'entreprise" (dite "E.A.E."), année 1990, page 45, Observatoire Economique et Statistique des Transports (OEST), *Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports*.

atomisé en petites, voire minuscules structures»⁴. Or, les artisans transporteurs ne sont consommateurs de techniques télécommunicationnelles que dans certains cas précis et relativement exceptionnels.

Comment peut-on être transporteur ? La question posée est ancienne mais il semble que, dans l'actuel contexte, il ne soit pas plus compréhensible d'être transporteur qu'il ne l'était, au XVIII^{ème} siècle, d'être Persan. Cela pourrait paraître trivial, mais doit cependant être précisé, devenir transporteur nécessite d'avoir eu, au préalable, un contact avec les acteurs du transport. **On ne s'improvise pas transporteur.**

Le sens commun assimile souvent les transporteurs aux chauffeurs-routiers. Faire cette assimilation revient à penser que la distinction sociale n'aurait pas cours dans l'espace des transports. Or, comme nous le signale P. Tripier⁵, les études de sciences sociales réalisées dans les transports ont permis de montrer que les groupes professionnels que définissait le sens commun n'avaient rien d'homogène.

La dimension imaginaire de l'activité de transport constitue, chez les acteurs sociaux, une représentation unitaire liée à la représentation sur l'exotisme de leur activité. Mais on trouve, dans les entreprises de transports de très fortes hiérarchisations, et, si ce n'est une très forte hiérarchisation entre les personnels, au moins une dichotomisation tranchée entre les entrepreneurs et leurs salariés (quand ils en ont). Malgré le stéréotype le plus commun, il n'y a pas plus, à l'intérieur des entreprises de TRM, de solidarité organique que dans la métallurgie ou l'exploitation minière. Les entrepreneurs de transports sont des patrons, leurs salariés sont des subalternes. En 15 ans de conversations avec les acteurs des transports routiers, je n'en ai jamais rencontré aucun pour en douter, qu'il soit entrepreneur ou salarié d'un entrepreneur.

Il subsiste cependant cette situation particulière d'une importante proportion d'artisans-transporteurs sans salarié, symboles extérieurs de la "profession", éléments constitutifs du mythe sur les "seigneurs de la route". Or ces artisans-transporteurs sont à la fois chefs d'entreprise et main d'œuvre de conduite.

D'autre part, il n'y a pas non plus, dans les transports routiers, de solidarité intraprofessionnelle : les entrepreneurs de transports sont, avant tout, des concurrents. Les différentes caractéristiques que nous avons déjà abordé nous l'ont montré quelque

⁴ LOMBARD J. : Entrepreneurs de transports dans le Nord de la France, rapport INRETS n° 180, mai 1994, Villeneuve d'Ascq, page 17.

⁵ TRIPIER P. : *"La contribution des recherches en socio-économie des transports à la transformation du champ scientifique en sociologie industrielle"*, pages 209-218, communication au colloque *"Travailleurs du transport et changement technologiques-Résultats de recherche en sciences humaines"*, Versailles, juin 1982.

peu : il existe une disparité très forte entre les entrepreneurs de transports eux-mêmes. Il y a peu de points communs entre un groupe financier employant plusieurs milliers de personnes (dont parfois un nombre important d'artisans-transporteurs, subalternes au statut juridique hybride) et les entreprises uninominales sans salarié.

En définitive, **tant à l'intérieur des entreprises qu'entre les entreprises elles-mêmes, l'homogénéité à laquelle le sens commun associe les transports routiers est un mythe.** L'unité socio-culturelle souvent tracée entre les acteurs du TRM par le sens commun trouve son origine dans une vision techniciste : la visibilité de l'outil de production (le camion).

3.1.2. Qui devient transporteur ?

• Quatre populations caractérisées

Nul ne connaît les motivations de tous les acteurs qui décident de faire profession d'organiser des déplacements de marchandises. Déjà, nous ne connaissons que les acteurs qui sont parvenus à le devenir, et ne savons rien de ceux qui ont tenté les premiers pas de l'expérience sans y parvenir. La caractérisation des différents types de créateurs d'entreprises de transports ici reprise est celle qui a été énoncée par les chercheurs de l'INRETS.

Si nous regardons la "création"⁶ d'entreprises de transports routiers, nous obtenons cependant quelques indications intéressantes : *«S'intéresser aux entreprises de transports routiers qui se créent, c'est aussi trouver une entrée pour mieux comprendre un système qui tend à se perpétuer. C'est s'interroger sur les conditions de production et de reproduction d'un groupe professionnel hétérogène [...]»*⁶.

Quand on cherche à connaître qui devient ou qui est transporteur, deux études peuvent servir de référence. La première, la plus ancienne, a été réalisée par P. Hamelin, sociologue et directeur de recherches à l'INRETS, à partir de 1979⁷. Le chercheur a continué cette investigation jusqu'en 1985. La seconde, entreprise en 1989 par S. Bredeloup, de l'INRETS également, s'est vue continuer par les chercheurs de la cellule "Traces" (Villeneuve d'Ascq), et notamment par J. Lombard⁸.

⁶ BREDELOUP S. : "Et si la création d'entreprise de transport restait un terrain à défricher ?", in Revue R.T.S. (Recherche-Transport-Sécurité, revue mensuelle de l'INRETS), n° 29, pp 47-56, mars 1991, Paris. L'article soulignait les défauts des différents fichiers qui ne nous permettent pas, en définitive, de comprendre exactement ce que peut signifier "créer" une entreprise de transport.

⁷ L'enquête réalisée par P. Hamelin à partir de 1979 reste encore aujourd'hui la seule grande enquête quantitative sur la main d'œuvre de conduite dans les transports routiers de marchandises.

⁸ Il s'agit en fait du suivi d'une cohorte d'entreprises créées dans la région Nord-Pas de Calais en 1989. Cette enquête a déjà donné lieu à l'établissement de trois rapports de recherche (voir bibliographie LOMBARD J.).

Grâce à ces différents travaux, nous pouvons tracer succinctement les quatre types d'acteurs (et leur proportion) devenus transporteurs routiers :

- des chauffeurs, anciens salariés d'entreprises de transports ou de chargeurs (58 %) ;
- des cadres de PME (18 %);
- des anciens commerçants (5 %);
- et certains autres, notamment des anciens artisans, agriculteurs ou ouvriers (17 %) et "sans profession" (1 %).

L'enquête menée par S. Bredeloup puis par J. Lombard porte sur 94 entreprises de la région Nord-Pas de Calais. Dans cet échantillon, *«[...] le tiers des fondateurs étaient, avant la création, demandeurs d'emploi»*⁹. Le rapport que les individus entretiennent à la création d'entreprise diffère quelque peu selon cette position antérieure. J. Lombard en dégager quelques grandes tendances :

- Ce sont, pour la plupart, des demandeurs d'emploi qui créent des entreprises de transports routiers ;

- La plupart des créateurs rencontrés avaient déjà une expérience dans les TRM : *«le mouvement de création d'entreprise de la part des demandeurs d'emploi a donc été plutôt le fruit de restructurations internes aux transports routiers de marchandises»*¹⁰. Le passage par les instances de demandeurs d'emploi permet d'obtenir des financements supplémentaires. Cette stratégie n'est pas systématique, mais elle peut être mise au point par les futurs créateurs ;

- *«Près de 60 % des fondateurs d'entreprise étaient chauffeurs salariés avant de démarrer leur propre affaire.»*¹¹. A ces acteurs il faut ajouter ceux qui, sans être conducteurs, travaillaient antérieurement dans les transports routiers (notamment les cadres de PME). Ainsi ce sont plus des trois-quarts des créateurs d'entreprises dans les transports dont les antécédents professionnels ont directement trait aux transports routiers.

En plus de cette dimension, P. Hamelin¹² nous apprend que, parmi les catégories de commerçants et "autres", il faut aussi compter ceux qui réalisaient du transport pour compte propre et ont pris la décision de *"se lancer"* dans les transports pour compte d'autrui.

⁹ LOMBARD J. : Entrepreneurs de transports dans le Nord de la France, rapport INRETS n° 180, mai 1994, Villeneuve d'Ascq, page 45.

¹⁰ LOMBARD J. : op. cit., page 46.

¹¹ LOMBARD J. : op. cit., page 45.

¹² HAMELIN P. : Artisanat et salariat dans les transports publics routiers, in RIBEILL G. : Frontières et identités professionnelles dans les métiers des transports, Paris, GRECO 130055, 1985.

• Les motivations conduisant à la création d'une entreprise

Deux raisons principales peuvent amener certaines personnes à prendre la décision de créer une entreprise de transports routiers (les acteurs du transport disent : "*se mettre à son compte*") : l'externalisation par une entreprise de son service "transports", et l'incitation, par les institutions s'occupant des chômeurs, à créer une entreprise. Ces deux raisons peuvent d'ailleurs être complémentaires. Elles ne suffisent bien évidemment pas, mais elles sont celles qui aident à la décision finale.

C'est dans le premier cas que l'on trouve la plupart des anciens cadres et dirigeants d'entreprises. La fondation de leur unité autonome passe souvent par des accords contractuels avec l'ancien employeur, futur donneur d'ordres. Ils créent plus souvent des sociétés de type SARL que des sociétés en nom propre. Dans l'échantillon de l'enquête précédemment citée, ils sont les seuls à créer des sociétés anonymes. Ils sont aussi ceux qui, le plus souvent, créent des entreprises avec du personnel salarié. On peut penser que cette situation reflète effectivement l'externalisation du service "transports" d'une entreprise : les cadres constituent leur entité juridique avec une partie des conducteurs salariés de leur ancien employeur.

Du second cas, les généralités sont difficiles à extraire. Ce que nous savons, c'est que la création d'une entreprise de transport n'est pas le signe ostentatoire d'une conjoncture favorable au créateur. Bien souvent, les anciens conducteurs créent leur entreprise pour s'éloigner des affres du chômage et d'une paupérisation due à une absence prolongée d'activité.

• Le cas particulier des artisans-transporteurs

Pour ces acteurs, la situation est beaucoup plus défavorable et précaire que celle précédemment décrite. Non seulement l'artisan va devoir créer l'entité juridique et acheter son matériel de production¹³, mais il va devoir s'inscrire sur le marché des transports et trouver des affrètements (d'où l'intérêt de connaître préalablement le "milieu" des TRM). Or, nous avons vu que la recherche de fret est une des données stratégiques essentielles pour comprendre la position de chacun dans le système des transports. Aussi, avant de créer leurs entreprises, les anciens chauffeurs recherchent-ils un ou plusieurs donneurs d'ordres susceptibles de leur fournir régulièrement des marchandises à transporter.

¹³ Le camion, d'abord, mais aussi tout l'outillage nécessaire à réaliser l'entretien courant (un établi de mécanicien équipé, une pompe à graisse, de l'huile lourde...). L'investissement initial dépasse souvent 700.000 de nos francs 1994.

L'artisan se trouve donc confronté à trois difficultés majeures : La première difficulté est insidieuse, elle est rarement exposée : il est de coutume de ne payer les transports qu'à 90 jours fin de mois, ce délai est même rarement respecté, le créateur d'une entreprise artisanale doit trouver la somme nécessaire pour assumer une trésorerie de près de 100 jours, non seulement pour assumer sa production¹⁴, mais également pour nourrir sa famille¹⁵. Il faudra plusieurs années pour récupérer ce handicap dont beaucoup d'artisans, d'ailleurs, ne se remettent jamais.

Les deux autres difficultés sont déjà connues : il lui faut trouver les modes de financement de son entreprise et un approvisionnement régulier en marchandises à transporter. Quelques artisans ont des contacts directs avec un ou deux chargeurs. Dans ce cas, la création de l'unité juridique de production de transports routiers spéculera sur la fidélité de ces chargeurs. Chez ces artisans, la perte de l'un des chargeurs principaux est souvent significative de dépôt de bilan à moyen terme.

Certains grands groupes de transports exploitent la situation particulière de ces artisans en recherche d'affrètement et de financement. Ils proposent à des artisans de créer leur propre société tout en signant des contrats d'exclusivité d'affrètement avec ce grand transporteur. Cette technique permet à l'artisan de créer son entreprise sans avoir de licence de transport¹⁶. Elle permet à celui qui deviendra le commissionnaire de l'artisan d'employer de la main d'œuvre de conduite sans avoir à investir dans le matériel de transport. Généralement, ces grands transporteurs traitent des contrats avec un constructeur de véhicules et vendent aux artisans un camion en crédit-bail. L'artisan se retrouve alors pieds et poings liés : sans licence de transport, il ne peut pas rechercher en son nom propre des marchandises à transporter. Il lui faut cependant réaliser un chiffre d'affaires assez important pour payer les traites du camion. Chiffre d'affaires qui dépend directement de son créancier. L'interaction stratégique devient alors aussi déséquilibrée que celle des canuts lyonnais au début du XIXème siècle :

«J'avais vu leur annonce dans France-Routes, alors je leur ai téléphoné. Ils m'ont envoyé les papiers. Ils garantissaient un chiffre d'affaires de 65.000 F mensuels. Alors j'ai fait mes calculs en tenant compte de tout, même le prix du bleu de travail, et c'est clair, c'est pas possible. Alors, je leur ai téléphoné et j'ai eu le mec au téléphone, je lui ai expliqué mon calcul et j'ai fini par lui montrer que ça tombait juste. Alors il me dit comme ça que j'ai oublié de compter l'assurance du camion et que je me comptais un

¹⁴ L'analyse de la comptabilité d'un artisan me permet de constater que produire des transports routiers en 1986 nécessitait 40.000 francs par mois de dépenses avec un camion articulé de 19 tonnes de Poids total autorisé en charge (ou Ptac).

¹⁵ Ce qui, au bout de 100 jours, peut représenter un déficit de trésorerie de près de 120.000 francs (1986).

¹⁶ C'est le groupe de transport qui en est propriétaire.

salaire trop élevé. Hé, 8.000 balles. «Je suis chauffeur, j'gagne 7.500, j'veais pas faire le patron pour moins, ça va pas», j'lui dis. «Alors, je peux pas assurer le camion, mais ça marche pour moi, on prend rendez-vous, je signe.» T'aurais entendu l'autre, j'aurais bien aimé voir sa gueule, il devait être vert, il bafouillait...

Christian, carnet d'observation et cassette, juin 1992.

Lors de mes séquences d'observation, j'ai eu l'occasion d'effectuer plusieurs voyages avec trois de ces "artisans-transporteurs" d'un type particulier¹⁷ "affiliés" ou "tractionnaires" dans deux grandes sociétés de transport routier. Leur dépendance envers leur créancier en fait l'exact illustration de ceux que le président F. Mitterand, parlant des conducteurs de poids-lourds, appela *"les serfs des temps modernes"*¹⁸.

Ils sont juridiquement propriétaires de leurs véhicules mais financièrement dépendants de leur fournisseur (à la fois pour la gestion des flux de marchandises et pour le matériel nécessaire). Dans ces grandes entreprises, les modalités de répartition de l'affrètement entre les affiliés dépendent de leur capacité à ne pas "heurter" la susceptibilité des affréteurs de la société et de leurs dirigeants. Or, la demande de transports n'est pas une donnée stable. Les sédentaires de l'entreprise devront donc, à certains moments, répartir les flux de marchandises sans pouvoir donner du travail de qualité égale à tous les "affiliés". Le *dirty-work* ("sale boulot", ou "bas-travail", A. Accardo¹⁹ le traduit en "sale besogne") sera, là comme partout ailleurs, distribué aux personnels les plus vitupérants. Quand un affilié devient trop revendicatif, on s'arrange pour lui attribuer les lots les moins avantageux, ceux où il va devoir effectuer des kilomètres "à vide" ou beaucoup de manutention (etc...). A court terme, l'affilié devra déposer le bilan de son entreprise :

«T'as intérêt à être sympa avec les affréteurs et à pas compliquer leur travail, et à pas râler quand ils te filent du travail pourri. Sinon, t'es pas dans la merde...».
Entretien avec Gérard.

Ces affiliés, inscrits au registre des transporteurs, ne sont en fait ni plus ni moins que des employés juridiquement et financièrement responsables de leur outil de travail sans en posséder librement les capacités de production.

Cette situation de servage n'est pas rare dans les transports routiers. Déjà les deux sociétés ayant fait l'objet d'une de mes séquences d'observation regroupent à elles seules

¹⁷ Je détiens en outre la comptabilité, sur 8 années, de l'un de ses "affiliés".

¹⁸ Allocution télévisée du 14 juillet 1992.

¹⁹ A. Accardo est le traducteur du livre de E. Goffman : *La mise en scène de la vie quotidienne-La présentation de soi*, page 48, éditions de Minuit, Paris, 1973.

plus de 2.000 affiliés de ce type (soit plus de 14,6 % des artisans sans salariés). Comme c'est la pratique la plus courante dans les transports de produits pétroliers et de produits chimiques (n'ayant pas fait l'objet d'investigation particulière), on peut penser que les artisans-transporteurs français, abusivement étiquetés comme "indépendants", sont nombreux à vivre cette situation.

• Les artisans et les techniques informationnelles de liaison

Dans ces entreprises, **l'équipement en techniques informationnelles de liaison, financé par l'artisan, est parfois imposé par les instances dirigeantes de l'entreprise.** C'est le cas de la plupart des artisans des deux sociétés étudiées, entreprises où les véhicules ont été équipés de systèmes de radio-téléphones. Les artisans ne pouvant refuser l'équipement sous peine, justement, de *heurter la susceptibilité* des dirigeants et donc de ne plus obtenir de lots intéressants à transporter. C'est une des rares situations où les artisans-transporteurs équipent leur véhicules.

Il en existe une autre : celle où les artisans (même plus "indépendants") ne peuvent compter sur quelqu'un d'autre pour gérer les contacts avec les clients fournisseurs de transports, ce que leur conjointe effectue habituellement²⁰. Dès lors, certains équipent leur véhicule de radio-téléphones. Il existait même, à ma connaissance, au 01/01/94, dans la région Nord-Pas de Calais, au moins deux artisans-transporteurs équipés d'un minitel embarqué²¹.

Il apparaît donc de manière parfaitement claire qu'on ne s'improvise pas transporteur routier : le contact professionnel avec les TRM est la condition *sine qua non* pour créer une entreprise de transports routiers. La connaissance de l'environnement est donc une des données essentielles pour comprendre ce que P. Hamelin appelle la perpétuation du transporteur indépendant²² dans le transport routier.

Mais on ne devient pas transporteur sur simple décision personnelle. Nous savons que les transports routiers sont contingentés par l'Etat, que créer ou reprendre une entreprise de transport nécessite l'inscription au registre des transporteurs. Or, pour se voir inscrit sur ce registre, il faut entamer une démarche administrative qui passe (entre autres) par l'acquisition d'un diplôme : l'«attestation de capacité à l'exercice de la

²⁰ Voir à ce propos le rôle de la femme de l'artisan transporteur et du chauffeur routier décrit par B. LEFEBVRE dans la communication qu'il fit au colloque organisé par le LERSCO de Nantes ("Crises et métamorphoses ouvrières") en 1992 : Intégrations locales et reproduction sociale des chauffeurs routiers : le rôle des femmes, non édité, 11 pages.

²¹ Vos les contacts établis avec les équipementiers fournissant ce type de matériel, nous pouvons dire que le nombre d'artisans équipés en minitel embarqué, s'il était supérieur, ne l'était pas de beaucoup.

²² Transporteur qui n'a bien plus souvent d'indépendant que la responsabilité financière et juridique de son véhicule.

profession de transporteur routier de marchandises, de voyageurs et de loueur de véhicules industriels».

3.1.3. L'attestation de capacité : la valorisation officielle des capacités professionnelles

Pour pouvoir être transporteur, il est nécessaire d'avoir obtenu cette "capacité". Tous les transporteurs sont titulaires de ce diplôme professionnel ou en ont obtenu une équivalence. Dans l'espace de production des transports, parfois même chez certains chercheurs, court depuis quelques années l'idée que l'examen de la capacité doit permettre de sélectionner de meilleure façon les nouveaux transporteurs. Le paradigme qui préside à cette idée peut se résumer dans le fait que les instances professionnelles et étatiques d'attribution du titre de transporteur pensent qu'une part des malaises du "secteur" est imputable à la mauvaise qualité du recrutement.

Cependant, outre la possibilité de devenir transporteur, l'«attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur(...)» joue, chez les personnels de conduite un rôle social majeur. Après en avoir observé les grandes lignes et leur récente réforme, nous aborderons la fonction pratico-sociale de cette attestation.

3.1.3.1. Les modalités de l'obtention et leur récente réforme

En 1989, la Direction Régionale de l'Équipement (dite D.R.E.) du Nord-Pas de Calais éditait une plaquette de 10 pages²³ relative aux résultats des candidats à cet examen. Sous son titre principal ("Accès à la profession"), peut se lire l'affirmation : *"Une capacité professionnelle garantie = des entreprises gagnantes"*. Outre les résultats obtenus par les candidats au jury de Lille, cette plaquette nous montrait les modalités d'accès à la profession de transporteur routier et de loueur, inaliénablement liées à l'obtention de l'attestation de capacité, ainsi que la réforme devant intervenir dans les années suivantes. En 1993, la même D.R.E. édite une nouvelle plaquette sur le même thème intitulée "Accès à la profession : la priorité". Cette dernière intègre la nouvelle réforme. Ces deux documents ont servi à l'exposé qui suit.

• L'ancienne capacité

Délivrée "par le préfet"²⁴, l'obtention de l'autorisation à devenir transporteur était subordonnée à l'obtention de l'attestation de capacité réglementée par des directives

²³ Direction Régionale de l'Équipement : Accès à la profession, "Une capacité professionnelle garantie = des entreprises gagnantes", Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, Octobre 1989, Lille.

²⁴ En fait, le préfet lui-même ne délivre rien, c'est l'institution préfectorale qui le fait. Mais la formule ici utilisée est la formule officielle.

ministérielles de 1974. Cette obtention pouvait se faire selon trois voies différentes : la filière diplômes, la filière expérience professionnelle et la filière examen.

Un arrêté ministériel de 1986 a fixé la liste des diplômes permettant l'obtention de l'équivalence à l'attestation de capacité. Les personnes obtenant l'attestation de capacité par cette filière, en 1988, dans la région du Nord-Pas de Calais, représentaient 06,39 % des personnes ayant obtenu l'attestation. Il s'agit de diplômes de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation juridique, économique, comptable ou technique permettant de gérer une entreprise ou d'un diplôme technique ou technologique sanctionnant une formation aux activités de transport. Si le diplôme obtenu ne comporte pas d'option liée aux activités de transports, l'intéressé devra subir une formation complémentaire en réglementation des transports ou justifier d'une expérience professionnelle d'au moins un an dans une fonction dirigeante d'une entreprise de transport.

La filière expérience professionnelle (24,82 % des obtentions) nécessite de la part de celui qui sollicite l'obtention de l'attestation qu'il établisse la preuve de son expérience. Ce sont les instances préfectorales qui décident de la validation possible ou non de cette expérience. Elles utilisent pour cela deux critères principaux : trois années consécutives dans l'exercice d'une fonction dirigeante ou d'encadrement, *«ce qui exclut notamment la prise en compte de la seule activité de conducteur routier»*²⁵ ; une "solide" connaissance de l'intéressé dans le domaine des transports routiers (*solidité* vérifiée par les instances préfectorales).

La filière examen (68,79 % des attestations attribuées dans la région Nord en 1988) nécessite l'obtention de l'attestation après passage devant un jury de personnes qualifiées dans les matières prévues au programme et comprend obligatoirement des représentants du ministère des transports, des organisations professionnelles et des organismes de formation professionnelle conventionnés. L'examen, oral avant la réforme, comprenait sept matières²⁶. Dans ces sept matières, c'est la gestion commerciale et financière qui était sélective. Elle se faisait par Q.C.M.. Le nombre de notes éliminatoires à cette épreuve, bien supérieur aux autres matières, dépassait les 15 %.

²⁵Direction Régionale de l'Équipement : Accès à la profession. "Une capacité professionnelle garantie = des entreprises gagnantes", Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, Octobre 1989, Lille, page 2.

²⁶Les sept matières : droit, gestion commerciale et financière, réglementation professionnelle, normes et exploitation techniques, sécurité et transports internationaux.

Selon la plaquette délivrée par la D.R.E., 47 % des personnes passant l'épreuve dans les 7 centres d'examen français étaient admises. En 1988, ce sont les candidats présentés par l'A.F.T. (Association pour la Formation dans les Transports), organisme de formation de la F.N.T.R.²⁷ qui étaient les plus nombreux (40,7 %).

Ces résultats ne nous étonneront pas si l'on s'en tient à l'origine des créateurs d'entreprises décrite par J. LOMBARD. En effet, nous pouvons subodorer que les connaissances originelles des anciens chauffeurs (les plus nombreux à créer leur entreprise) en gestion commerciale sont relativement faibles. L'obtention de l'attestation de capacité nécessite et nécessitait donc l'acquisition de connaissances qu'on ne trouve pas dans l'exercice du métier de conducteur routier. Seuls y réussissaient les candidats ayant travaillé cette matière par ailleurs. **On ne gère pas une entreprise de transport comme on conduit un camion, conducteur routier et transporteur sont bien deux métiers différents**. Mais nous reviendrons sur le rôle sociologique de l'attestation après avoir analysé le nouveau cadre de l'attestation de capacité.

• La réforme de l'accès à la profession

Aujourd'hui, et ce depuis la directive C.E.E. du 21 juin 1989, applicable en France depuis mars 1990, l'obtention de l'attestation de capacité appelée "capacité professionnelle", bien que réformée également, ne suffit plus à pouvoir demander son inscription sur les registres des transporteurs. Lui ont été ajoutées l'honorabilité et la capacité financière.

N'obtiendront théoriquement pas l'honorabilité les personnes ayant fait l'objet d'une condamnation définitive entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle et/ou de plus d'une condamnation définitive pour des infractions graves au code de la route et aux conditions de travail dans les transports routiers.

L'obtention de la capacité financière sera liée à la preuve que l'entreprise dispose des ressources financières "suffisantes et nécessaires" pour assurer sa bonne gestion et sa bonne marche. Cette capacité financière sera évaluée grâce à une fiche de calcul jointe au dossier indiquant que le candidat dispose d'un "niveau minimum" de capitaux propres et de réserves ou de bénéficier d'une garantie bancaire pour une valeur équivalente. L'estimation de ce niveau minimum, relativement floue, sera effectuée par les instances préfectorales. D'autre part, les deux adjectifs "suffisantes et nécessaires" sont également

²⁷ Sigle de la plus influente organisation patronale des transports routiers, en France : la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers.

laissées à l'estimation de la préfecture. Le préfet pourra soumettre les dossiers des candidats à une commission consultative régionale.

Outre ces deux caractéristiques, plus symboliques qu'efficaces, l'attestation de capacité (l'examen lui-même) a également été réformée. La transformation la plus importante réside dans le fait que désormais, l'examen se fait lors d'une épreuve de 4 heures comportant des épreuves de Q.C.M. et des études de cas pratiques exigeant une réponse rédigée. L'attestation de capacité était auparavant orale, elle est devenue une épreuve écrite. L'ambition de cette réforme est très claire : écarter les personnes dont la formation initiale est considérée comme trop faible. D'autres réformes ont également été mises au point. Ainsi, pour l'obtention de l'équivalence, ce n'est plus de trois, mais de cinq ans d'expérience professionnelle à un poste de direction (ou d'encadrement) d'entreprise qu'il faudra établir la preuve.

3.1.3.2. Le rôle social de l'attestation de capacité

La transformation de l'attestation d'oral en écrit soulève un questionnement sur la manière dont les acteurs institués du transport envisagent les problèmes de leur espace d'activités. D'autre part, on pourrait voir, comme le fait l'administration, dans l'attestation de capacité la volonté de devenir transporteur. Or, la corrélation est loin d'être aussi nette. En dernier lieu, on pourrait également croire que ce sont les personnes qui passent l'attestation de capacité qui gèreront la future entreprise. Là encore, rien de systématique. Cette réforme soulève donc des questions à plusieurs niveaux.

Tout d'abord, envisageons le lien entre celui qui passe l'examen et la personne qui deviendra effectivement transporteur. Lors de mon enquête, sans que l'on puisse généraliser la donnée, mais avec l'obligation d'en tenir compte, j'ai pu observé neuf artisans-transporteurs. Quatre de ces neufs personnes avaient fait passer à leur femme ou à l'un de leur fils l'attestation de capacité. Mais il restaient les seuls gérants de leur entreprise enregistrée sous SARL ou en nom collectif, sans que l'épouse ou le fils puissent intervenir sur les choix techniques et les orientations de gestion de l'entreprise. Il n'y a donc pas de lien systématique entre le passage de l'attestation et la gestion future de l'entreprise. L'entrepreneur est parfois un "prête-nom". Contre cette pratique, la réforme est inefficace.

D'autre part, et là je suis beaucoup plus sûr de la généralisation possible de mes observations, la plupart des chauffeurs routiers qui préparent et passent l'attestation de capacité ne le font pas dans l'objectif de devenir transporteur. L'affirmation peut d'ailleurs être étayée par les résultats de la grande enquête menée par P. Hamelin auprès des conducteurs de poids-lourds. Il avait ainsi montré que seuls moins de 1 % (0,8 %

exactement, réponses vagues et absences de réponses exclues) des conducteurs ayant des projets de changements professionnels espéraient pouvoir monter une entreprise²⁸.

Bien sûr, "se mettre à son compte" reste, pour certains, l'idéal à atteindre. Mais, le rôle social de l'attestation de capacité n'était pas, chez les conducteurs, de parvenir à devenir transporteur. Ceux-là, pour la plupart, préparaient l'examen pour valider officiellement une compétence de métier acquise sur le terrain :

«Pour que je me mette à mon compte, il me faudrait au moins 50 briques [500.000 francs] et j'ai pas un rond. Mais, tu vois, l'attestation, pour moi, ça voulait dire avoir un diplôme. J'ai aucun diplôme sauf l'attestation. J'l'ai eu Tu vois, je n'suis pas plus con qu'un autre [...]»

Claude , chauffeur routier, 36 ans, 14 ans de route.

«Disons que lors d'une période de chômage j'ai essayé et réussi à passer un examen qui me permettrait, le cas échéant, de devenir patron».

L'enquêteur : "Et c'était ton ambition ?"

«C'était mon ambition, si j'en avais eu l'occasion. Mais la communauté européenne empêcherait. Le marché de 1992, tout le monde en parle. Il n'y aura plus de petites sociétés, je crois».

L'enquêteur : "Tu dis "en avoir l'occasion". Qu'est-ce que ça signifie pour toi ?"

«Les moyens financiers, déjà pour acheter le matériel, pour créer la société, quelque soit le type de société qu'on choisit. Mais aussi avoir le type de travail qui permet de vivre convenablement, quoi. Si c'est pour vivre sur des dettes en permanence, c'est pas la peine».

Entretien avec Hervé réalisé en 1990, 10 ans de route. Titulaire de l'attestation de capacité.

«Moi, j'ai passé l'attestation, j'sais même pas pourquoi. Je voulais pas devenir patron, ah ça non. Aujourd'hui, pour devenir patron, pour monter son entreprise, faut plus de sous que j'en ai jamais eu dans toute ma vie. Non, non. Par contre, j'croyais que j'allais pouvoir trouver du boulot avec l'attestation. T'as été chauffeur, t'as l'attestation, moi j'croyais que j'allais pouvoir trouver un boulot dans le transport, chef de quai, chef de parc, agent d'exploitation, un truc comme ça. Au début, je m'suis renseigné, j'ai rien trouvé, et j'ai laissé tomber. Là, j'suis en train de préparer un B.E.P. de comptabilité et d'informatique par correspondance, alors tu vois, c'est pas pareil. Dès que j'peux, je quitte les transports, j'en ai marre. [...]».

Entretien avec Denis , 28 ans, 7 ans de route.

En définitive, nous voyons bien que le rôle social de l'attestation de capacité n'était pas de devenir absolument entrepreneur de transports routiers. Les chauffeurs-routiers ont une très forte conscience des difficultés inhérentes à la maîtrise des flux de marchandises et du coût d'installation d'une entreprise.

La réforme de cet examen, de l'oral à l'écrit, a pour ambition l'éviction de ces candidats. Or ils ne sont qu'une infime minorité à vouloir prendre le risque de devenir entrepreneur. D'autre part, nous avons vu que les problèmes du transport routier ne se

28 Hamelin P. : "Situation et conditions de travail des conducteurs de poids-lourds transportant des marchandises, origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie", rapport ONSER, mai 1985, tableau 34, page 57. On pourra lire également, du même auteur : "Le camionnage et les métiers de conducteurs-routiers, éléments pour une histoire", in L'aventure des routiers, Ecomusée Nord-Dauphiné, édition Cent pages, 1988, Villefontaine, page 88b.

situaient pas dans le convoyage lui-même. C'est l'avis des chauffeurs et entrepreneurs rencontrés, mais c'est aussi celui de presque tous les observateurs du transport.

Transformer l'examen de l'oral à l'écrit revient à penser que ce sont les acteurs qui ne savaient pas écrire correctement qui sont responsables des problèmes du secteur. La vision est quelque peu primaire et découle du raisonnement libéral : puisque les petits transporteurs acceptent d'effectuer des convoyages à vils prix, ce sont eux qui sont responsables de cet état de fait. Voilà une bien sinistre farce²⁹

Il est fort probable que cette réforme parvienne à augmenter le niveau de formation initiale des nouveaux entrepreneurs. Cela ne signifie pas pour autant que l'espace de production des transports routiers s'en portera mieux. La seule conclusion que l'on puisse envisager, c'est que la population des petits transporteurs, sous le joug des grands acteurs, aura un niveau de qualification initiale supérieur à ce qu'il était avant, ce qui ne diminuera aucunement sa dépendance. Il n'y a aucun espoir pour que cette réforme ait un poids quelconque dans les interactions entre les acteurs du transport, seul véritable problème de cet espace interactionnel de production.

S'il fallait en aborder les grandes lignes pour comprendre qui sont les transporteurs, il nous faut cependant constater que **ce ne sont pas les nouveaux créateurs d'entreprises de transports qui équipent leurs véhicules de techniques télécommunicationnelles**. Notamment parce que les entreprises nouvellement créées ont assez rarement du personnel sédentaire, ce qui limite les capacités d'utilisation des techniques de radio-communication³⁰ et confère peu d'utilité au contrôle des salariés peu nombreux. Une enquête menée par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Lille, nous montre que ce serait plutôt les entrepreneurs dirigeant une entreprise de plus de 5 ans qui s'équiperaient de systèmes de communication mobiles³¹.

Comme ce sont les méta-acteurs et les grands transporteurs qui dominent cet espace de production, nous allons nous attarder plus longuement sur la vision qu'ils développent des transports routiers de marchandises.

²⁹ Mais elle démontre que l'ensemble des méta-acteurs du transport responsabilise les artisans transporteurs des problèmes vécus dans leur espace de production.

³⁰ Là encore, il ne faut pas non plus généraliser cette donnée. Mon enquête m'a permis de rencontrer un artisan-transporteur ayant équipé ses véhicules de radio-téléphones dès le premier conducteur salarié. Cet artisan gérait son entreprise depuis son camion.

³¹ Enquête "Opération Ressources Logistiques-1991" CRCI de Lille, op. cit. in chapitre préliminaire.

3.2. UNE DEFINITION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS AGREEE PAR LES TRANSPORTEURS EUX-MEMES

Pour connaître la définition que les transporteurs donnent de leur propre secteur d'activités, nous avons choisi d'analyser un des organes de presse de cette "profession" : la revue Transports Magazine. Chaque année, cette revue fait paraître un classement général des plus grosses entreprises intervenant dans le transport routier (sous une autre forme que le compte propre) selon plusieurs variables de type économique : par le chiffre d'affaires, par la valeur ajoutée, par le résultat (net, avant impôt, négatif ou positif), par l'excédent brut d'exploitation, [...], plus fortes soustractions, par les effectifs, le parc moteur en activité, par quelques ratios, ...etc. Ce numéro spécial de la revue comprend également (entre autres), les fiches de présentation des 500 plus grosses entreprises intervenant dans les transports routiers³². Nous ne disons pas "500 plus grosses entreprises de transports routiers", parce que les codes APE recensés dans ce classement sont pour le moins étonnants, de par leur diversité et parfois leur intitulé.

3.2.1. Les choix de variables pour le classement des entreprises de TRM

Comme les statisticiens et les chercheurs, la revue et ses journalistes spécialisés effectuent des choix de classement. Cependant, leur connaissance concrète du terrain les amène à relativiser la portée des codes APE et à identifier les entreprises par leurs véritables activités, au moins en ce qui concerne les activités de transport routier.

• Des codes APE étonnants pour des transporteurs routiers

Ce classement annuel qui n'a pas de valeur juridique reflète correctement ce que les acteurs du transport routier considèrent aujourd'hui comme ressortant de cette activité. Il reflète les différents rapports de force et de pouvoir entre les acteurs logés sous cette commune enseigne et finalement peut nous servir d'indicateur pour comprendre l'évolution globale du secteur : une diversification d'activités et de statuts juridiques autour des notions fondamentales de convoyage et d'organisation générale des flux de marchandises (et de voyageurs) transportés par route. **Or, cette diversification d'activités est primordiale quant à notre sujet d'étude.**

Les fiches de présentation des 500 plus grosses entreprises du secteur tels qu'ils le dessinent révèlent l'utilisation de 12 codes APE principaux :

- 6911 TRM en zone longue ;

³² "Les 500 spécial palmarès 1992-1993", numéro spécial de la revue Transport magazine, édité par la Compagnie Française de Presse, dec./janvier 1993, Paris.

- 6912 TRM en zone courte ;
- 6925 location de véhicules industriels ;
- 7002 transports fluviaux de marchandises ;
- 7307 entrepôts ;
- 7308 entrepôts frigorifiques ;
- 7401 collecte de fret maritime ;
- 7403 collecte de fret terrestre et fluvial ;
- 7408 autres auxiliaires de transports ;
- 7600 holding ;
- 7712 travaux à façon divers ;
- 8121 location d'immeubles à usages industriels et commerciaux.

• Les raisons de ce choix

Dans le classement établi pour l'année précédente³³, les journalistes spécialisés expliquaient ainsi leur choix :

«Les fiches des entreprises que nous publions page 147 et suivantes comportent les codes APE. Ils ont l'intérêt pour beaucoup d'entre-eux de donner une indication claire sur la grande famille d'activités dans laquelle l'entreprise a choisi de se ranger et qui correspond souvent soit à son activité d'origine, soit à son activité dominante.»

Le vocabulaire utilisé nous montre que les codes APE ne sont plus considérés ici comme des contraintes administratives, mais plutôt comme le reflet des stratégies des entreprises. Ici encore ressort l'idée de communauté (la notion de "grande famille"), le mythe le plus couru des acteurs de cette activité professionnelle.

Continuons de citer le journaliste :

«Notons cependant 3 exceptions :

- le code 7600 qui est celui des holding et n'indique donc rien de précis quant à la nature des activités coiffées ;

- le code 7712 choisi par C. (une très grande entreprise française de transports) qui lui est assez curieusement dans la famille 77 "activités d'études, de conseil et d'assistance", et correspond à une activité déclarée de "travaux à façon divers" ;

- enfin citons le groupe J. qui a choisi le code APE 8121 qui est celui de l'activité de location d'immeubles à usages industriels et commerciaux.

«Tous les autres codes ont, comme on va le voir, un rapport plus direct avec les activités de transport et de logistique. [...] Nous avons classé dans les «500» et non dans

³³ "Les 500 spécial palmarès 1991", numéro spécial de la revue Transport magazine, édité par la Compagnie Française de Presse, dec./janvier 1992, Paris, page 12.

les classements spécifiques des loueurs de véhicules un certain nombre d'entreprises [...] bien qu'elles aient le code APE 6925 des loueurs de véhicules industriels. Cela tient à la nature particulière de leur activité, le transport de matières dangereuses en citernes. Il nous semble que dans leurs cas, les contrats de location longue durée avec chauffeurs qui sont l'usage le plus répandu dans ce secteur, s'apparentent en fait plus au transport public qu'à la location[...]»

La presse professionnelle outrepassa donc les critères juridiques et administratifs pour élaborer une délimitation du secteur des transports routiers publics qui s'éloigne très fortement de la classique section S691 "transports routiers de marchandises". Les choix subjectifs que réalisent les journalistes de cette revue semblent plus pertinents pour délimiter le secteur que les statistiques officielles car ces dernières développent une vision trop statique des entreprises et des acteurs.

D'autre part, la notion d'activité dominante d'une entreprise (notion explicite des codes APE) est une notion interne à l'entreprise. Or, une entreprise peut très bien ne pas avoir les transports publics routiers de marchandises comme activité dominante mais représenter tout de même un poids très important dans le secteur des transports. C'est le cas des groupes SANARA (CA global consolidé : 3 milliards 292 millions de francs en 1985), SNCF (avec sa filiale TRM : le groupe SCETA représentant, en 1985, 10 milliards 411 millions 725 milles francs de CA global consolidé) ou Bolloré-Technologies (avec sa filiale : la SCAC représentant, en 1985, un CA global consolidé de 5 milliards 914 mille francs)³⁴. Tous trois sont des intervenants importants du TRM et aucun des trois n'a le TRM comme activité principale. Dans une société où les capacités de négociation des acteurs dépendent pour une part importante de leur poids économique et financier, comment pourrait-on circonscrire le secteur des TRM sans tenir compte des plus influents ?

Pour conclure quant à la définition du secteur, nous pouvons d'abord observer quelques résultats issus des données récoltées par le magazine sus-cité et ensuite les comparer avec les données de l'OEST qui, dans son Enquête Annuelle d'Entreprise sur les entreprises de transports (année 1990) établit un classement, selon ses propres critères, des 200 plus grandes entreprises de transport (hors SNCF et RATP).

34 Ces chiffres nous sont fournis par J.M.. GUGENHEIM, C. POUTHIER & P. SELOSSE in Stratégies des groupes de transports français et évolution du secteur, OEST, septembre 1987.

3.2.2. Les grandes entreprises de TRM selon l'organe de presse professionnelle

• Quelques chiffres

Tableau 7 : Les 10 premières entreprises de TRM selon le classement établi par la revue "Transports magazine", résultats 1992-1993.

Nom de l'entreprise	Code APE	Effectifs	C.A. H.T.(KF)
SCETA Groupe*	6912	25.300	20.661.201
SDV/SCAC Delmas Vieljeux	7408	16.775	16.616.600
CALBERSON* (groupe SCETA)	7600	10.000	8.038.844
GEFCO	7403	4.841	6.995.172
NOVALLIANCE	8907	7.121	5.772.975
SAGA Groupe	7600	7.450	5.528.500
DUBOIS Groupe	7401	2.300	5.083.829
CAT* (Filiale de RENAULT et RVI)	n. c.	1.538	4.209.872
STEF*	7308	6.588	3.502.300
TFE*	7403	4.800	3.175.997
TOTAUX :		76.713	66.017.946

Source : Enquête annuelle sur les entreprises de transports routiers réalisée par la revue "Transports magazine", résultats 92.

nota : - Les entreprises notées d'un (*) étaient, au 01/01/1992, propriétés directes ou indirectes de l'Etat français ;

- Les effectifs et chiffre d'affaires hors taxe (en milliers de francs) réalisés par Calbersson apparaissent dans le total comme inclus dans ceux du groupe SCETA.

Tableau 8 : Répartition en nombre d'entreprises, selon les codes APE, des 200 premières entreprises françaises de transports routiers de marchandises (selon la presse professionnelle)

Classement : Codes APE	de 1 à 10	de 11 à 50	de 51 à 70	de 71 à 100	de 101 à 130	de 131 à 200	Totaux
6911	...	9	10	11	13	39	82
6912	1	5	2	3	3	7	21
7308	1	...	...	1	...	...	2
7401	1	1	...	...	...	...	2
7403	2	13	6	9	10	20	60
7408	1	2	...	...	...	...	3
7600	2	4	...	3	2	...	11
8907	1	...	...	...	...	...	1
Autres codes	1	6	2	3	2	4	18
Total :							200

Source : Enquête annuelle sur les entreprises de transports routiers réalisée par la revue "Transports magazine", résultats 92.

nota : - Attention, les classes ne sont pas identiques ;

- à noter également que 8 des 9 entreprises inscrites en 6911 dans la troisième colonne sont classées entre la 30ème et la 50ème place.

• Les trois codes principalement utilisés

Si les dix premières entreprises de transports montrent 8 codes différents (tableau 7), nous pouvons noter que sur les 200 premières, les codes APE 6911, 6912 et 7403 incluent 163 entreprises (tableau 8). C'est à dire 81,5 % du total. A cela nous devons ajouter deux autres caractéristiques importantes :

- les 11 sociétés de TRM de ce classement inscrites sous le code APE 7600 "Holding" chapeautent, le plus souvent, plusieurs entreprises inscrites sous les trois

codes sus-cités. Si nous en tenons compte dans notre total, nous obtenons 87 % de ces 200 entreprises ;

- en deuxième lieu, les petites entreprises de transports routiers de marchandises (les artisans, notamment) n'ont, quant à elles, pas le choix du code APE. N'ayant pas la possibilité stratégique de se prévaloir d'autres activités que des transports routiers, elles sont automatiquement inscrites dans les deux codes APE de la section S691 (6911 et 6912).

Nous pouvons donc en conclure que les codes APE traditionnels du secteur des transports sont bien les codes APE 6911, 6912 et 7403.

Nous ne pouvons cependant pas réduire le secteur des TRM à ces trois codes sous peine de négliger des unités de production ou de gestion des transports routiers qui ont un poids social important non seulement en termes économiques (plus de 76.000 actifs occupés et plus de 66 milliards de chiffre d'affaires) mais également en terme de négociation de pouvoir à l'intérieur et vers l'extérieur de la "profession". L'ensemble des 44 entreprises contactées lors de notre enquête est inscrit sous l'un de ces trois codes. D'autre part, comme le souligne M. Girault³⁵, *«classées selon leur code APE, les "grandes" entreprises à forte activité internationale sont classées de fait parmi les auxiliaires»* (la section S740, notamment le code APE 7403).

La revue "Transport-Magazine" établit donc un classement qui reflète les représentations sociales des professionnels quant à ceux qui appartiennent ou non au secteur des transports routiers de marchandises. Elle réfléchit en terme de groupes financiers et d'actifs occupés et non en terme d'inscriptions administrative ou légale et en effectifs salariés. Les codes APE sont ici considérés comme des outils stratégiques et non comme des données sectorielles définitives.

³⁵ in Girault M. : La dérèglementation des TRM en France-Analyse statistique et rapprochement de fichiers, publication de l'OEST, mars 1989, page 11.

• Une stratégie d'externalisation des services "transports" des grandes industries, l'exemple de la C.A.T.

La C.A.T. est le transporteur des sociétés Renault-Automobiles et R.V.I. (Renault Véhicules Industriels). Quelques informations concernant le processus d'externalisation ont déjà été données dans le paragraphe sur la création d'entreprise au début du chapitre. Le classement des entreprises de TRM sous les codes APE présente également des inconvénients quand à la définition du transport public. En effet, la CAT (7ème du classement), un exemple parmi d'autres, est une société de transports publics constituée par Renault et Renault Véhicules Industriels. Possédant un statut juridique autonome, elle réalise, en termes de droit, du transport pour compte d'autrui. Pourtant, son activité dédiée au transport des véhicules produits par les deux sociétés mères amène à penser que nous sommes confrontés à une externalisation juridique du service transport du groupe Renault sans qu'il y ait véritablement réalisation de transport public puisque le problème crucial de la recherche d'affrètement ne se pose pas pour cette société.

L'objectif de constitution de cette entité juridique a pour but de pouvoir organiser, en tant que transporteur, les flux réguliers de livraison et, en tant que commissionnaire de transports, la distribution vers des tractionnaires ou des petits transporteurs des flux irréguliers de véhicules neufs et de pièces à livrer. Ne possédant plus, en propre, que le parc minimum de véhicules transporteurs, les sociétés Renault, par l'intermédiaire de cette filiale, peuvent alors organiser une division du travail permettant l'externalisation du risque inhérent aux variations périodiques des commandes de véhicules. Celui-ci est ainsi reporté sur une kyrielle de petites unités de transport. En aval, la CAT, organisateur de transport, encaisse les commissions d'affrètement sur les tarifs appliqués aux convoyeurs. En amont, elle permet aux sociétés du groupe Renault de ne pas devoir assumer, le cas échéant, les pertes financières provenant des transports.

Ce sont d'ailleurs ces mêmes dimensions qui amènent aujourd'hui les chercheurs à rejeter l'appellation de "transporteur indépendant" en ce qui concerne les artisans³⁶. Cela nous amène, une nouvelle fois, à introduire une forte relativisation des catégories juridiques et administratives. Relativisation qu'avait déjà entamée S. Bredeloup dans son article paru dans RTS n° 29 de mars 1991 : "Et si la création d'entreprise restait un terrain à défricher ?" ou d'autres chercheurs (Hamelin P., Lombard J., Niérat P., Offner J.M., Ribeill G., Savy M., ...) ayant le transport pour objet.

36 LOMBARD J. & BREDELOUP S. : "Artisans transporteurs, nés de la dépendance ?", in "Hommes et terre du Nord", n° 1, 1992.

Cette pratique de diversification ou d'externalisation des services transports par la création d'entités juridiques autonomes est une des tendances les plus remarquables de l'activité économique des sociétés industrialisées. Elle se retrouve dans tous les secteurs d'activité. Elle a pour conséquence visible de reporter l'ensemble des risques sur les unités de production les plus faibles sans qu'il y ait d'apparente redistribution des richesses dégagées. Cela se remarque d'autant plus dans le transport où la création d'une entreprise individuelle est, le plus souvent, le résultat d'une volonté d'un ancien camionneur de s'éloigner du processus de sous-prolétarianisation qu'implique une trop longue période de chômage ou d'instabilité salariale.

• Encore une vision non-consensuelle

Nous avons vu, dans la section précédente, que le classement des entreprises selon les codes APE, puis leur intégration au sein d'un "secteur" des TRM ne trouvait pas de consensus chez les chercheurs. Bien qu'elle soit significative de la vision des professionnels les plus influents, la délimitation de l'activité "transports routiers de marchandises" par cette revue n'a pas, non plus, le consentement de tous les acteurs du TRM. Voici les propos d'un transporteur alors qu'il aperçoit un des numéros de cette revue dans mon porte-document :

« Ah, vous lisez ça, vous ? Ces revues-là, c'est rempli de conneries. Non, parce que moi, pendant longtemps, on parlait dans ces bouquins que tout était beau, que tout était rose, que des sociétés comme G.³⁷, c'était beau. Faut pas rigoler quand même. Ces gens-là, c'est pas des transporteurs, c'est des financiers, c'est pas pareil. Faut pas oublier que ce sont tous ces gens-là qui font énormément de tort à la profession, en exploitant de manière assez importante les chauffeurs, au niveau des salaires, au niveau temps de conduite, et par ce biais-là, pouvoir donner au client des prix compétitifs [...] ».

Entretien avec Patrick F., titulaire d'un D.U.T. transports, 38 ans, responsable d'un établissement d'une entreprise familiale qui en dénombre trois, 115 véhicules, 150 chauffeurs.

Il n'en reste pas moins que l'imaginaire des transporteurs à propos de l'ensemble de leurs collègues varie selon les acteurs. La vision de la presse professionnelle³⁸ que nous venons d'exposer n'a pas l'appui de tous parce qu'elle intègre dans sa comptabilisation certains grands groupes dont l'étiquetage comme transporteurs routiers pose problème à certains autres transporteurs. Ce que les transporteurs que j'ai rencontré discutent, ce sont, en définitive, les orientations prises par les grands groupes de transports (nationaux et internationaux) qui délaissent l'opération de convoyage, et qui, parfois, ne font pas eux-mêmes de convoyages. Certains ne possèdent même pas de

³⁷ Mon interlocuteur cite un grand groupe français de transports routiers.

³⁸ Il semblerait que les deux revues les plus lues par les transporteurs routiers soient "L'officiel des transporteurs" (une publication du groupe Liaisons) et "Transports Magazine" (ex-Camions-magazine).

véhicules (tous les véhicules sont en location longue durée ou appartiennent à des artisans-transporteurs affiliés).

Grâce aux techniques de sous-traitance, de filiation, de tractionnariat, certains groupes, parmi les plus importants, ne gèrent pas (ou plus) de véhicules, ils sont plus proches alors des commissionnaires et intermédiaires abordés dans le chapitre sur les donneurs d'ordres (les frontières ne sont jamais bien nettes³⁹). D'autre part, les transporteurs routiers les plus importants s'orientent vers des offres de prestations logistiques complètes où l'opération de convoyage n'est plus qu'une petite étape de la production de service :

Il y aura encore des transporteurs, mais ce seront des p'tits gars qui seront à leur compte, qui auront un, deux ou trois camions qui seront avec des partenaires un peu comme nous. Comment voulez-vous que, vous avez un camion, je ne vais jamais vous donner un trafic précis et régulier. Pour alimenter tous les jours tel magasin, telle central, bon, vous aurez toute votre bonne volonté, vous serez courageux, puis vous tombez en panne, qui est-ce qui va vous dépanner ? Qui est-ce qui va pouvoir assumer le transport et l'approvisionnement du client ? Nous, nous avons des caisses mobiles, des camions standardisés, on a une organisation qui est mise en place [...]

Entretien avec François L., directeur commercial d'un groupe de transports, 250 chauffeurs, 60 tractionnaires (environ).

Dès lors, le groupe logistique se dédouane d'une partie importante des opérations : toutes celles qui ne semblent pas stables, c'est-à-dire celles où il existe un risque financier comme celui que nous avons vu pour la société CAT. Ils font alors appel, pour le transport proprement dit, à des tractionnaires et des artisans sous-traitants. C'est d'ailleurs une des raisons principales qui justifie la perpétuation d'une très importante proportion d'artisans et d'entreprises artisanales dans cet espace de production que sont les TRM : «*L'enjeu est donc un resserrement du maillage des relations de dépendance entre les producteurs directs du déplacement physique des marchandises et les organisateurs de transport*»⁴⁰. Or, dans son analyse des TRM, la revue Transport magazine érige en grands transporteurs ces acteurs particuliers que sont les grands groupes polyvalents. C'est la raison pour laquelle certains transporteurs, notamment les plus petits, pensent que «**ces gens-là, c'est pas des transporteurs, c'est des financiers, c'est pas pareil**» et considèrent que ce sont «**tous ces gens-là qui font énormément de tort à la profession**» (Patrick F., entretien précédemment cité).

³⁹ «*La frontière qui protège l'autonomie d'un être vivant par rapport à l'univers qui l'entoure n'a de sens que si, en même temps que barrière, elle est lieu d'échanges et se laisse traverser*» Henri ATLAN, cité in Morin/Piatelli-Palmarini, L'unité de l'homme, tome 3 : Pour une anthropologie fondamentale, éditions du Seuil, coll. Points, Paris, 1974, page 24.

⁴⁰ HAMELIN P. : «*La perpétuation du transporteur indépendant dans le transport routier*», communication au colloque «Travailleurs du transport et changement technologiques-Résultats de recherche en sciences humaines», Versailles, juin 1982, page 38.

Le point de vue de Mr Patrick F. est étonnant dans le sens où il est co-responsable d'une société considérée comme déjà importante. Cependant, son ressentiment peut peut-être provenir du fait qu'il travaille sur des marchés et surtout sur un espace géographique (le quart nord-est, spécialement la région parisienne, de la France et le Bénélux) où la concurrence, notamment celle de très grands groupes, est forte.

Il n'y a donc pas non plus, chez les transporteurs, de consensus sur la définition de ce qu'est un transporteur. Ce système complexe connaît une hétérogénéité de situations sociales, juridiques et financières qui se reportent dans la constitution interne de la définition de la profession. Dès lors, on ne s'étonne plus guère, premièrement, de l'absence de déontologie entre les transporteurs et deuxièmement du "combat" perpétuel que se livrent les différentes organisations de transporteurs pour être les plus influents auprès du législateur.

3.3. PLAIDOYER POUR UNE DEFINITION FLUCTUANTE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

3.3.1. Une comparaison entre deux définitions des TRM

Nous avons vu la définition que les transporteurs donnent de leur activité. Revenons maintenant à une définition plus "officielle", celle que nous donne l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (l'OEST, instance officielle d'élaboration des statistiques sur les transports).

L'OEST élabore une classification à partir des codes APE du fichier SIRENE, le code officiel. Le classement des 200 plus grandes entreprises de transports (tous modes confondus)⁴¹, année 1990, n'est pas spécifique aux TRM. Parmi les codes APE dont les détenteurs sont susceptibles d'effectuer du transport routier de marchandises, ne sont retenus que les codes suivants : 6911, 6912, 6924 (déménagement), 6925 (location de véhicules industriels), 7403 (collecte de fret terrestre et fluvial) et 7408 (autres auxiliaires de transport). Réalisés à partir des codes APE et des effectifs salariés, les résultats ne tiennent compte ni des entreprises possédées, ni des affrétés, ni des affiliés, ni des tractionnaires et évidemment ne tient pas compte non plus des chiffres d'affaires réalisés à partir de ces populations non comptabilisées. Il s'en suit des différences notables entre les classements réalisés par les deux institutions (la revue Transports magazine et l'O.E.S.T.).

⁴¹ paru dans Les entreprises de transports. enquête annuelle d'entreprise, OEST, résultats 1990, octobre 1992, Paris, pp 223-227.

Reposant sur des choix subjectifs différents, le travail de l'OEST, avec un échantillon quantitatif de 13.179 entreprises, est plus complet et plus élaboré que l'enquête de la revue Transports Magazine. Les statistiques sont ici élaborées à partir des codes APE calculés, c'est à dire les codes correspondant à l'activité principale exercée durant le dernier exercice comptable, et non le code APE du fichier SIRENE.

Pour l'OEST, le secteur des TRM comprend les codes APE calculés 6911, 6912, 6924, et 6925. Or les quelques très grandes entreprises de TRM ayant choisi de s'inscrire sous d'autres codes ne peuvent être évincées.

Si les résultats d'enquête de la revue Transport-magazine sont faussés par une pratique d'amalgame des différentes entreprises et des holding d'entreprises⁴², le raisonnement par entreprise, comme le construit l'OEST, masque le poids véritable des grands groupes et de leurs orientations stratégiques qui entraînent avec elles toutes les entreprises leur appartenant. La circonscription du secteur sera différente et l'on pourra démontrer des choses différentes. Ainsi les hypothèses avec lesquelles travaille la revue professionnelle néglige la très grande hétérogénéité des entreprises de transports routiers en se référant principalement aux grands groupes de transports sans différencier les différentes activités internes à ces groupes (convoyage, location, sous-traitance, transports combinés...), ce qui a pour conséquence de donner une image des TRM élargie à l'ensemble des activités conjointes au convoyage. Et c'est cette image que rejette bon nombre de transporteurs effectuant eux-mêmes les opérations de déplacement physique des marchandises. D'un autre côté, les statistiques de l'OEST, en négligeant les instances financières dirigeantes des groupes de transports, ne permettent pas de comprendre les déséquilibres sociaux engendrés par la présence simultanée, dans le secteur tel qu'ils le définissent, d'acteurs ayant un pouvoir de négociation et un poids économique très importants et d'entreprises individuelles le plus souvent dépendantes de ces premières.

Mais la critique la plus importante qu'on puisse faire à ces définitions, c'est qu'elles estiment toutes deux que l'on peut définir les TRM en faisant une collection d'unités, empilées, rangées les unes à côté des autres. Pour comprendre les phénomènes à l'œuvre dans les TRM, il faut en élargir considérablement la définition et non seulement lui donner des frontières mouvantes et instables mais également définir les liens existants entre les acteurs.

42 Dans cette enquête, les résultats des entreprises peuvent apparaître plusieurs fois comme c'est le cas pour la société Calberson dont les résultats sont déjà inclus dans ceux du groupe Sceta.

Les TRM seraient une addition non computable d'entreprises inscrites sur un fichier : l'ensemble des entreprises inscrites au fichier SIRENE sous les codes APE 6911, 6912, 6924 et 6925. C'est la définition la plus statique qui puisse être donnée du phénomène. Cette nomenclature étant notoirement insuffisante pour réaliser des statistiques et comprendre les évolutions annuelles du secteur, les organismes officiels de recherche sur l'économie des transports lui ont conféré une dimension plus dynamique en ajoutant les entreprises dont l'activité principale exercée durant le dernier exercice comptable écoulé se situe dans le champ de ces codes APE et en ôtant les entreprises dont l'activité principale exercée durant l'exercice comptable écoulé ne s'y situe pas. Ce sont les "codes APE calculés". L'idée est intéressante, mais largement insuffisante.

En définitive, donner une définition stable des acteurs des TRM, c'est tomber dans le piège de la photographie comme reflet exact de la réalité. Les méta-acteurs sont nombreux qui se rencontrent dans l'espace des TRM : donneurs d'ordres, transporteurs, Etat, utilisateurs du réseau routier, constructeurs, équipementiers... Toutes les définitions que donnent les acteurs en présence sont en fait des capacités culturelles qu'ils peuvent utiliser pour modifier leur marge de manœuvre lors d'interactions avec les autres acteurs du système.

3.3.2. Le mélange des genres et le cumul des rôles

Nous avons signalé, au début de cette première partie que la définition générique d'un groupe d'acteurs n'est jamais qu'un abus de langage. Nous devons maintenant exprimer le fait que les acteurs définis ci-avant ne sont pas distincts les uns des autres. Ils se mélangent dans de complexes interactions où souvent les acteurs dominants sont ceux qui vont pouvoir réunir les capacités culturelles de plusieurs des groupes précédemment définis.

Les chargeurs font appel aux transporteurs, mais ils transportent également leurs marchandises : Plus de 40 % des transports intérieurs sont réalisés en compte propre. C'est à dire que ce sont les chargeurs qui les effectuent eux-mêmes, soit grâce à des flottes de véhicules dont ils sont propriétaires, soit par des véhicules en location. La location permet d'embuer la franche dichotomie instituée par la loi entre transports pour compte d'autrui (ou transports publics) et transports en compte propre (ou sous seing privé). Les entreprises mixtes ajoutent encore à la confusion. Les chargeurs ne sont pas que donneurs d'ordres, ils font parfois fonction d'organismes de transports et même de convoyeurs.

Les intermédiaires mélangent également les activités : commissionnaires en douane, affréteurs, mais aussi transporteurs : nous avons vu que les "auxiliaires de transports terrestres et fluviaux" gèrent une flotte de plus de 16.000 véhicules dont les Ptac est supérieur à 3,5 tonnes. A ceux-là, ils faut ajouter les sociétés dites de transports qui ne font appel qu'à des affiliés, tractionnaires ou sous-traitants. Ceux-ci sont bien plus proches de la définition des commissionnaires que de celle des transporteurs.

L'Etat qui, théoriquement, devrait organiser les réglementations et gérer les modes de transports considérés par le sens commun comme des services publics (aérien, ferroviaire) a fortement investi les transports routiers de marchandises. Il est le plus puissant transporteur par la route de France, si on conserve la définition qu'il donne lui-même du secteur des TRM.

Les transporteurs routiers eux-mêmes effectuent de multiples activités. Nous l'avons vu avec les différents codes APE des 50 premières entreprises de TRM en France. Nous pourrions également ajouter à cette liste ce nouveau métier, apparu dans les années 80, dont le nom trouve son origine chez les militaires : la logistique. Les logisticiens sont des acteurs qui prennent en charge toute l'organisation de la distribution des produits. Cela peut se résumer à plusieurs opérations de transports contenant du ramassage, du groupage, du stockage et de la livraison.

Lors de l'enquête, je suis allé visiter une entreprise de logistique qui, entreprise de transports (APE 6912), encolle des pare-brise d'automobiles, assemble des jantes et des pneumatiques pour livrer des roues, informatise les emballages par des codes-barres... etc. Là encore, les métiers se mélangent, se fondent dans un ensemble productif qui va accroître les capacités de négociations de l'acteur polyvalent⁴³.

Je voudrais souligner très succinctement l'existence d'intervenants directs ou indirects dans l'organisation des transports : les constructeurs, les équipementiers, et la pensée de sens commun. Ces trois acteurs interviennent également dans la réalité de ce que peut être une entreprise de transports routiers de marchandises.

Le sens commun, pour ce que j'ai pu en relever depuis le début de l'enquête, associe systématiquement le transport routier de marchandises avec son outil visible de réalisation : le camion. Cette vision erronée est une vision techniciste.

⁴³ C'est ce genre de polyvalence qui fait apparaître un vétérinaire dans les statistiques sur la structure des emplois du transport produits par l'INSEE : il y a quelque part, en France, un vétérinaire employé par un transporteur !

Les équipementiers et les constructeurs ont un rôle particulier à jouer dans l'introduction des techniques nouvelles dans les transports routiers. En effet, les techniques étudiées sont visibilisées par des outils installés dans les camions, sur le réseau routier, et dans les bases fixes des entreprises de transports. Constructeurs et équipementiers s'ils ne sont pas des acteurs directs du TRM, sont par contre d'importants interlocuteurs pour comprendre l'apparition des techniques de télécommunication et de télésurveillance dans les camions et les bases fixes des entreprises. Le niveau d'équipement du camion orientera, pour une part, les équipements électroniques et communicationnels que pourront lui adjoindre les équipementiers selon les désirs des transporteurs.

En dernier lieu, l'introduction des techniques informationnelles de liaison dans les TRM est assujettie, pour une part, à la dynamique des constructeurs et des équipementiers. Mais ces deux acteurs ne sont pas non plus indépendants de l'ensemble. Tous les constructeurs de véhicules industriels ont des possessions financières dans le secteur des entreprises de transports routiers. Ne serait-ce que par l'intermédiaire des sociétés de crédit qu'ils fondent pour vendre leurs véhicules. Ils ont des arrangements de normalisations techniques avec les équipementiers. Equipementiers, constructeurs et associations de transporteurs se réunissent parfois pour discuter de ces standardisations et chercher à imposer à l'Etat de nouvelles réglementations. Mais l'Etat est aussi équipementier grâce à France Télécom, notamment. Il est également constructeur (Renault véhicules industriels), etc...

Bref, la dynamique de l'espace de production des transports routiers de marchandises s'appuie sur le cumul des rôles et le mélange des genres entre les acteurs. Toute définition des entreprises de transports doit inclure la complexité de ces systèmes d'actions et d'interactions.

CONCLUSION DU CHAPITRE TROISIEME : Une tentative pour donner une définition dynamique des entreprises de TRM

L'agrégation statistique d'entreprises à travers des codes, si elle permet d'établir des statistiques, ne définit rien, elle ne fait qu'agréger. Le vocabulaire de maillage de chaîne habituellement utilisé pour définir l'organisation d'une opération de transport, bien qu'insistant sur l'existence d'unités et de liens entre ces unités est largement insuffisant. **Les opérateurs de transports ne sont pas juxtaposés les uns à côté des autres comme s'empileraient des boîtes sur une étagère. Ils ne se succèdent pas comme défile la marchandise entre leur entreprise comme**

une chaîne dont on pourrait, à coup sûr, désigner le premier et le dernier maillon.

Il est vrai que le résultat d'une opération de transport laisse à penser qu'un transport c'est le déplacement d'un bien ou d'une personne d'un point A vers un point B. Et c'est effectivement ce qui arrive à une marchandise ou à une personne transportées. Mais il ne faut pas confondre la marchandise déplacée et les organisateurs du déplacement car ceux-ci n'ont pas besoin d'être différenciés clairement.

Il s'avère que ce sont les acteurs qui cumulent les capacités d'action de plusieurs des groupes précités qui dominent les interactions. Voilà pourquoi, si les artisans transporteurs sont les plus nombreux dans le "secteur", ce ne sont pas eux qui réussissent à imposer leur point de vue. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas essayer de tracer une vision globale des entreprises de TRM sans aborder ces méta-acteurs.

En conclusion, la notion de "secteur" ne s'applique guère aux entreprises de TRM. Pour pouvoir utiliser le terme de secteur, il leur manque deux éléments essentiels :

-1) pour être un secteur, il faut d'une part, pouvoir tracer des frontières avec un extérieur (*Umwelt*) distinctif et distingué ;

-2) il est d'autre part essentiel que les éléments de ce secteur aient entre eux une certaine cohérence justifiée par des raisons internes au "secteur".

Or, aucune des deux conditions n'est réunie. Les entreprises de transports routiers de marchandises ne forment pas un secteur.

C'est l'ensemble des raisons pour lesquelles je parlerai plutôt d'«espace des transports routiers de marchandises». Bien que le terme déplaie à G. Balandier parce qu'il *«est, en quelque sorte, présent par excès, au point de figurer dans les identifications les plus ordinaires»*⁴⁴. Pourtant, l'espace dont nous parlons est bien ce lieu *«où s'effectuent la circulation, les parcours, les déplacements, les voyages et où toute évaluation se fait selon le temps nécessaire à leur accomplissement»*⁴⁵.

Cet espace des TRM, contrairement à ce que fait le sens commun, ce n'est pas autour de la notion de convoyage que je l'examinerai, mais autour de l'organisation nécessaire pour mettre en place des opérations de convoyage afin d'essayer qu'elles

⁴⁴ BALANDIER G. : *Le Dédale - Pour en finir avec le XXème siècle*, Fayard, Paris, 1994, page 59.

⁴⁵ BALANDIER G. : même référence, même page.

soient économiquement rentables pour ceux qui les organisent et ceux qui les effectuent. Chaque fois que l'organisateur n'est pas le convoyeur, nous devons nous rappeler que la viabilité économique de l'un entre en contradiction avec celle de l'autre.

Mais la dimension économique n'est pas, loin s'en faut, la seule dimension. Les transports routiers de marchandises nourrissent l'imaginaire social de tous les acteurs, que ceux-ci soient ou non inclus dans l'espace des transports. Les transports sont omniprésents dans notre vie. Tout ce que nous utilisons a été transporté, et il y a plus de neuf chances sur dix pour qu'il ait voyagé, un jour ou l'autre, dans une caisse de camion. Je n'ai jamais vu un coffre à jouets d'enfants, dans aucun milieu social, où il n'y ait pas d'objet rappelant l'importance symbolique et la fonction pratico-sociale des transports routiers.

Puisque notre objet est de comprendre l'apparition des techniques informationnelles de liaison dans les TRM, l'important reste tout de même qu'il faut savoir que **les éléments du contenu concret se cachant derrière les définitions que les acteurs donnent des transports sont directement utilisables par l'ensemble des acteurs sociaux comme des capacités d'actions lors des interactions qui fondent et alimentent le système.** Les entreprises de transports routiers composent un système social complexe dont le dessein est d'organiser et d'effectuer les déplacements de marchandises dont les autres acteurs ont besoin pour agir.

Dans cet espace de production, ce n'est pas le convoyage qui représente l'opération la plus délicate, mais la maîtrise des flux de marchandises à déplacer. C'est autour de cette maîtrise que doivent être analysés les actions des différents acteurs des TRM et donc autour des problèmes d'organisation et non pas de déplacement : la définition de la comptabilité nationale, insistant sur la notion de déplacement, masque les véritables enjeux des transports : l'interaction et la maîtrise des flux. **La maîtrise des flux est, en effet, l'enjeu de toutes les interactions mises en œuvre par les acteurs dans cet espace de production** dont les frontières sont bien plus floues et fluctuantes que ne le laissent croire les définitions traditionnelles données par les différents acteurs.

Enfin, **l'ensemble des entreprises de TRM ne fait pas les TRM.** Ceux-ci ne peuvent être définis que dans un ensemble beaucoup plus vaste qui tiendra compte à la fois des entreprises ayant des marchandises à déplacer (les donneurs d'ordres), des acteurs cherchant à réguler le comportement de ceux qui se déplacent (le législateur et, dans une démocratie, les citoyens), des acteurs organisant les déplacements (les

transporteurs) et des acteurs qui le réalisent (les agents de convoyages), et surtout de l'ensemble des interactions qui lient ces acteurs entre eux et qui les lient avec la société globale.

C'est pourquoi, si **dans ce chapitre ce sont les entreprises de TRM qui ont été définies**, l'espace de production des transports routiers de marchandises ne sera défini qu'après l'analyse des acteurs qui effectuent les opérations de convoyages : ceux que le sens commun appelle les routiers.

CHAPITRE QUATRIEME :

LES AGENTS DE CONVOYAGES

INTRODUCTION

Les chapitres précédents ont apporté bon nombre d'informations sur des acteurs du transport relativement peu valorisés par la connaissance sociale (donneurs d'ordres, Etat et transporteurs). Ce chapitre est le plus long de l'ensemble du travail. Il avance les données basiques qui permettront de **comprendre comment se constitue l'imaginaire des acteurs sur les techniques nouvelles et surtout comment se créent les cadres imaginaires qui permettront d'intégrer ces nouvelles techniques dans les interactions entre agents de convoyages et sédentaires des TRM**. Ils sont les utilisateurs finaux des techniques étudiées. Aussi leurs réactions à l'innovation représente la clef de voûte de l'ensemble organisationnel.

Les agents de convoyages, bien que le vocabulaire soit peu habituel, sont déjà plus connus parce que plus visibles. Ils sont une source essentielle de l'imaginaire populaire. Le nom le plus commun qu'on leur [et qu'ils s']attribue[nt] est celui de "routier", mention que certains syndicats corporatistes voudraient voir apparaître sur une carte professionnelle qui n'a jamais été créée.

Qui sont-ils, en fait, ces "hommes de la route" ? **Ils sont ceux qui, sans les avoir commandées, sans avoir émis le désir de voir transformer leur quotidien ou leur activité, voient s'implanter, dans le véhicule qu'ils conduisent, des techniques pour lesquelles ils n'ont, la plupart du temps pas été formés. Quelles sont alors les bases de leur imaginaire commun qui vont leur permettre d'intégrer ces nouvelles données ?** Ce long chapitre répond à cette question.

Forment-ils communauté ? La réponse à cette question est problématique, et n'a rien de figée¹. Possèdent-ils une culture qui leur soit propre qui leur permettrait de réagir de manière sensiblement identique à l'apparition, dans leurs véhicules, d'appareils de contrôles et/ou de télécommunication ? Les scientifiques qui ont écrit sur les camionneurs sont à ce sujet assez partagés. Mais ce partage dépend plus de la définition qu'ils donnent

¹ cf MAUNY P. : "Les routiers : une communauté professionnelle ?", in CLES (Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie), n° 16, 2ème semestre 1990, pp 103-118.

de la culture que de la vision relativement consensuelle que les observateurs développent de ces acteurs.

Concernant leur imaginaire quant aux techniques qui nous intéressent, et selon le principe de raisonnement circulatoire que j'ai choisi de mettre en œuvre pour exposer les résultats de mes investigations, je ne livrerai la réponse constituée que dans le chapitre final. Au préalable, nous aurons vu que tous les gestes mis en œuvre par les agents de convoyages dans l'exercice de leurs activités font simultanément appel à un savoir-faire et à une culture technique : une collaboration entre un humain et une machine. L'interrelation homme/machine/homme, problème fondamental de la technique, est une dimension essentielle pour comprendre la place que peut prendre l'introduction d'une technique nouvelle parmi ce spectre technique déjà très étendu et formant système.

Connaître les éléments du quotidien qui leur composent leur imaginaire social est essentiel. Pour ce faire, je scinderai la vie quotidienne au travail des agents de convoyages en deux dimensions : "le monde de la route", et "le monde des routiers", deux focales différentes d'observation de ces acteurs. **Le monde de la route** est proche de l'imaginaire social qui peut se constituer autour de ces acteurs spécifiés. Cette section éclaire le rapport au véhicule comme producteur d'imaginaire, et montre les interactions que peuvent vivre les agents de convoyages sur la route. **Le monde des "routiers"** concerne plus spécifiquement les interactions que vivent les agents de convoyages dans l'exercice quotidien de leurs tâches quand ils ne sont pas sur la route ou au volant. **Les deux dimensions réunies composent le travail des agents de convoyages si on leur ajoute la manière dont les acteurs gèrent l'interface entre ces deux espaces symboliques. C'est grâce à la notion de conflit que sera stigmatisée cette interface**

Les observations réalisées sur le métier d'agent de convoyages des TRM et les mythes qui en sont, à la fois, le résultat et un des éléments constructeurs font émerger ces deux dimensions, ou plutôt cette double dimension de leur activité professionnelle. La première est proche de la légende et des stéréotypes les plus communs, la seconde s'apparente à la sociologie du travail. Ces deux dimensions ne sont pas disjointes. Elles s'entrecroisent quotidiennement dans la vie des agents de convoyages comme dans celle des autres acteurs sociaux qui ont à rencontrer ces travailleurs d'un type particulier. Si c'est dans "le monde de la route" qu'ils créent et alimentent l'imaginaire sur leur travail en général et sur les techniques en particulier, c'est dans "le monde des routiers" que se trouvent les justifications concrètes de l'implantation de ces techniques et c'est dans la gestion permanente de la

décision (processus conflictuel dans son essence) que se construit la possible intégration des acteurs dans l'organisation.

L'imaginaire social des agents de convoyages s'articule autour de trois axes non disjoints : la dialectique liberté dans le travail/aliénation par le travail, la mythification de l'outil de réalisation du transport routier : le camion (un et indivisible), et l'adhésion aux valeurs individualistes et libérales du patronat. Cela ne signifie pas, évidemment, que les agents de convoyages développent une vision unitaire ou univoque de ces phénomènes. Simplement, la culture de ces acteurs est orientée autour de ces trois pôles, et c'est à partir de là qu'ils se définissent.

Après des précisions terminologiques (4.1.), nous verrons le monde de la route (4.2.) puis le monde des routiers (4.3.), terminant le chapitre par les conflits vécus dans le quotidien des agents de convoyages (4.4.). Ce chapitre concerne plus spécifiquement les agents de convoyages tels qu'ils se racontent que l'image des agents de convoyage par ceux qui ne le sont pas. Il permettra de comprendre les bases de la culture technique de ces acteurs. Au préalable, attardons-nous quelque peu sur le vocabulaire.

4.1. LE CHOIX D'UN VOCABLE

4.1.1. Une multiplicité terminologique

• De nombreux termes pour une population "connue" de tous

Camionneurs, "seigneurs de la route", professionnels de la route, hommes de la route, routiers font partie de notre quotidien d'utilisateurs du réseau d'infrastructures routières. On parle aussi de chauffeurs, de chauffeurs-routiers ou chauffeurs-livreurs (les deux sont sémantiquement liés), de chauffeurs de camion, de conducteurs de poids-lourds, de camionneurs. Il fut un temps (avant la mécanique automobile, surtout) où on parlait de voiturier, mais aussi d'automédon², et l'appellation juridique n'est pas des plus simples : "personnels de conduite des véhicules industriels affectés aux transports routiers de marchandises"³.

² Le terme est rare. Usité comme nom commun (masc.) et comme quolibet au XVIII^{ème} siècle, c'est en fait le nom du cocher d'Achille dans l'œuvre d'Homère.

³ Qui se différencie des "personnels de conduite des véhicules industriels affectés aux transports routiers de personnes" : les conducteurs de cars et d'autobus.

Les "routiers", "seigneurs de la route", peuplent les rêves de nos enfances aussi fréquemment que les personnages des contes de Grimm ou Perrault. Les seconds sont féériques, les premiers sont des archétypes de notre quotidien. C'est là le premier problème pour qui voudrait les définir afin de comprendre qui ils sont véritablement : il y a plus d'imaginaire social sur les "routiers" qu'il n'y en a sur l'ensemble du système de transport par route, à tel point que la visibilité des premiers masque l'existence et l'importance des seconds : *il y avait l'arbre qui cachait la forêt, alors on a rasé la forêt.*

Les outils visibles de production du déplacement (motrices, avions, navires, camions...) sont les symboles sociaux des activités de transports. Les acteurs ayant la conduite des engins de transport pour métier véhiculent et alimentent une pléthore de connotations subjectives. Celles-ci permettent chez l'ensemble des acteurs sociaux l'élaboration d'un imaginaire stéréotypé lié à l'impression d'exotisme que semble impliquer la mobilité spatio-temporelle dans l'exercice d'une activité professionnelle.

L'imaginaire social n'est pourtant pas univoque. P. Hamelin⁴ a montré que les "classes moyennes" ont une vision plus défavorable des agents de convois que les membres des classes dites "populaires" : bien que l'idée de classe entraîne des gènes intellectuelles et paradigmatiques, nous pouvons dire que plus on en est socialement loin, plus l'image qu'on s'en fabrique serait négative.

Les termes utilisés pour qualifier les conducteurs d'engins ont souvent une histoire ancienne. C'est le cas pour les "routiers" et les "chauffeurs".

• "Chauffeurs" et "routiers", une "sale" histoire

Selon J. Delorme⁵, les premiers "routiers" ne furent pas des gens bien sympathiques. Soldats (armée irrégulière), vagabonds, ils formaient les activistes résistants aux Anglais avant 1360. Ils permirent la mise en échec du shakespeareien Richard III. Après le traité de Calais (1360), ils s'organisèrent en grandes compagnies et se mirent à ravager les campagnes. Charles V les envoya se battre en Castille sous la direction de Du Guesclin, connétable du roi (et félon de la nation bretonne) puis fit une armée permanente de certains d'entre eux pour *"faire face avec succès aux Anglais quand la guerre reprît"*⁶.

4 HAMELIN P. : *"Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite"*, document consulté : original, 16 pages, paru in Culture Technique, n° 19, mai 1989, numéro spécial "Transports".

5 DELORME J. : Les grandes dates du Moyen Age, PUF, coll. QSJ ?, n° 1088, pp 106-108.

6 DELORME J. : même référence, page 107.

Le terme de "chauffeur", quant à lui, apparaît au XVIII^{ème} siècle et ne véhicule pas une meilleure image. Durant les années où Vidocq avait évincé Fouchet à la direction de la police, on appelait "chauffeurs" des bandes organisées de malfrats, violents dérobeurs d'économies. Les "chauffeurs", spécialités de nos septentrionales contrées (départements du Nord et du Pas-de-Calais), brûlaient la plante des pieds des paysans pour leur faire dire où ils cachaient leur pécule. D'où leur nom de "chauffeurs". Comme les "routiers", ils agissaient en bande.

Bien plus tard, on dénommera chauffeurs, les personnels des propriétaires des premiers véhicules automobiles dont il fallait "chauffer" le moteur. Le plaisir aristocratique de la conduite s'assimilait mal avec cette tâche salissante. Quand l'automobile cessa d'être réservée à quelques privilégiés, le chauffeur fut habillé en livrée et prît la place, socialement dévalorisée, du "pilote". La mécanique reproduisit ainsi les schémas anciens des fiacres et autres voitures hypomobiles : les anciens cochers devinrent des "chauffeurs". Annoncée comme une "révolution" sociale, cette technique reconduisit les inégalités sociales.

Les chauffeurs-routiers ne furent jamais la réunion de ces deux formes de brigandage et ne travaillent pas en livrée. Par contre les représentations symboliques les plus communes sur les conducteurs de poids-lourds contiennent les stigmates liés à une activité nomade, ils conservent également l'idée de groupes formant communauté. Les sédentaires ont toujours eu quelque méfiance à l'égard de ceux qui faisaient profession de mobilité⁷. L'imaginaire du "déplacement" souvent synonyme d'aventures et d'exotisme a son versant péjoratif (instabilité sociale et affective, si ce n'est sexuelle⁸). Mais les conducteurs de poids-lourds sont-ils véritablement des nomades ? Rien n'est moins sûr.

4.1.2. Un vocabulaire peu explicite sur leur métier

Le terme le plus habituellement usité de "routier" énonce une unité qui cache une multiplicité d'activités professionnelles, de métiers. Le terme avait d'abord été rejeté parce qu'il était une marque déposée, contrôlée et payante. Dans les années 1980, un long procès a opposé les représentants du syndicat "Les routiers"⁹ à une revue que ses éditeurs avait appelé "France-Routiers". Cette dernière a dû renoncer à l'appellation. En effet, il a été admis par le tribunal que l'appellation "routiers" était une marque puisqu'elle

⁷ La filmographie que nous pouvons voir concernant les anciens Compagnons du Tour de France relève souvent des mêmes registres symboliques. Connotations péjoratives que viendra diminuer l'Œuvre finale, preuve matériel d'un apprentissage technique réussi.

⁸ La réputation des marins aux longs cours ("une femme dans chaque port") est à ce titre significative.

⁹ Dépositaires de la marque commerciale "les routiers".

avait été déposée, simultanément au statut du syndicat corporatiste, en 1936 par un journaliste féru d'engins mécaniques, de catholicisme social et de brevets commerciaux : F. de Saulieu¹⁰, créateur du syndicat sus-cité.

En fait, le terme est le plus couramment admis, le plus fréquemment utilisé (autant par les chauffeurs eux-mêmes que par les autres membres du corps social). Il apparaît même dans la convention collective des transports routiers de marchandises. Pourtant, **appeler ces acteurs sociaux des "routiers" revient à faire penser que la totalité de leur travail s'effectue sur la route. Or cette vision de leur métier est une vision erronée.**

Si le terme de routier lie l'acteur à son espace d'activité, le terme de camionneur stigmatise la fonction principale de l'activité. Fonction principale, soit ; mais non fonction unique. D'autre part, B. Lefèbre¹¹ nous signale que le terme de camionneur désigne les chauffeurs-routiers qui ne savent pas faire le travail correctement, des *"chauffeurs du dimanche"*¹². Nous laisserons ce terme à ces connotations péjoratives.

Mais les conducteurs de poids-lourds, si on les compare entre eux ont des activités bien différentes les uns des autres. Certains sont soumis à la convention collective des TRM, d'autres conduisent des véhicules pour un entrepreneur qui n'est pas transporteur. Il en est qui ne quittent jamais leur arrondissement, d'autres vont au Moyen-Orient. Il en est qui conduisent des véhicules de 7 tonnes, d'autres dont les maxi-codes¹³ entraînent une charge de 44 tonnes (en Europe, mais 110 tonnes en Australie¹⁴). Ce ne sont pas ceux qui ont les charges les plus lourdes qui vont le plus loin. Il en est encore qui effectuent des rotations et ne reviennent au point de départ qu'après plusieurs opérations de convoyage ; d'autres effectuent, en permanence, des allers et retours entre deux points irrémédiablement fixés.

Comme l'a montré C. Germain, la nature de la marchandise transportée modifie les processus organisationnels du métier de conducteur routier. Les acteurs que la logique

¹⁰ Cet aristocrate, un des personnages historiques de l'histoire du syndicalisme corporatiste des chauffeurs-routiers, participa également au ministère de la communication sous le gouvernement de Vichy. Pour de plus amples informations, on pourra lire son livre Le travail et la peine des hommes, éditions S.E.J.T., Paris, 1985. Pour une analyse pointilleuse du syndicalisme dans les transports routiers, on consultera la thèse de B. Lefèbre (voir note suivante).

¹¹ LEFEBVRE B. : Les dynamiques d'un espace professionnel. le cas des routiers, thèse de doctorat nouveau régime sous la direction de R. Cresswell, Paris, 1992.

¹² L'expression est souvent utilisée par les agents de convoyages.

¹³ On parle de "maxi-codes" pour les véhicules ayant une motorisation susceptible de tirer quarante tonnes. Il s'agit, en fait, de moteurs de plus de 300 Chevaux (Din).

¹⁴ Il n'y a quasiment pas de réseau ferré en Australie, et les camions australiens, par leur puissance, font rêver de nombreux jeunes chauffeurs occidentaux.

naturelle¹⁵ surnomme les "routiers" ne composent pas un groupe professionnel homogène, encore moins une communauté. P. Tripier a montré que c'était là un des premiers apports de la recherche en sciences sociales sur les transports que d'avoir montré l'hétérogénéité des populations classées sous un même nom générique d'activité professionnelle¹⁶.

Seigneurs de la route, professionnels de la route, hommes de la route sont plus proches du registre de la symbolique interne aux métiers de la conduite de poids-lourds. Chauffeurs-routiers ou chauffeurs-livreurs ne seront utilisés que dans des cas particuliers. En effet, même si les termes s'utilisent isolément, ils se définissent l'un par rapport à l'autre : le chauffeur-livreur¹⁷ effectue de courtes tournées et la part la plus importante de son travail se situe autour de l'action de livraison et les problèmes qu'elle amène : stationnements, circulation urbaine (etc...). Le chauffeur-routier a la réputation d'avoir la conduite sur routes comme occupation principale.

Pour finir sur les raisons du choix de vocabulaire, le terme de "routier" constitue, entre les agents de convoyages, un enjeu social. A l'intérieur du "groupe professionnel" que le sens commun dénomme les routiers, l'appellation s'attribue selon des modalités qui dépendent surtout du type de travail réalisé par le conducteur au moment le plus valorisant de sa carrière. D'autres variables entrent également en jeu : le type de camion conduit, le statut de la personne, le type de trajets effectués, le statut de l'entreprise dans laquelle travaille la personne, etc.

4.1.3. L'appellation choisie : les agents de convoyages

Appeler les routiers "agents de convoyages" pourrait sembler lénifiant s'il n'était en fait question de globaliser par une expression apparemment "désenchantante" un ensemble d'activités très diversifiées. Mon ambition est de regrouper sous un terme générique moins symboliquement chargé que celui de routier, l'ensemble des acteurs ayant pour activité principale (mais seulement principale) la conduite d'un véhicule industriel affecté aux transports de marchandises par la route.

¹⁵ Notion psychosociologique qui qualifie les structures d'esprit de ce que les sociologues appellent "le sens commun".

¹⁶ TRIPIER P. : *"La contribution des recherches en socio-économie des transports à la transformation du champ scientifique en sociologie industrielle"*, in *Travailleurs du transport et changements technologiques*, Actes du Colloque, Versailles, juin 1982, pp 209-218.

¹⁷ LEROY J. a réalisé, dans le cadre d'un contrat RATP/CNRS, une enquête sur les chauffeurs-livreurs : *Activités et identités professionnelles. le cas du chauffeur livreur*, CNRS-IRESO, SAT-LSCI, Fév. 1991.

Avec les trois premiers chapitres, nous avons eu un aperçu de la complexité qu'implique l'organisation d'un transport par route. **Or, l'agent de convoyage ne fait pas que conduire, il participe également de l'organisation complexe du processus global de production des TRM.**

Dans une enquête réalisée pour l'INRETS en 1989-90, C. Germain se pose la question : "Le routier n'est-il qu'un conducteur de camion ?"¹⁸. Après avoir analysé une partie de la littérature disponible sur les conducteurs routiers et effectué une enquête de terrain par observation *in situ*¹⁹, C. Germain amène une réponse sans ambiguïté. A travers sept pôles observés (et modélisés) dans les journées de travail des conducteurs de poids-lourds (Conduite, manutention, formalités administratives, attentes, repas, pauses, sommeil), l'auteur en arrive à la conclusion que **«le conducteur routier est le gestionnaire d'un système complexe déterminant de multiples contraintes. Ces contraintes évoluent en fonction du produit transporté. [...] Le contexte environnemental est un facteur aggravant pour l'exercice de la profession»**²⁰.

Outre qu'il faille prendre garde à certaines terminologies (celle de profession, notamment²¹), que, d'autre part, il n'y a pas que le produit transporté qui fasse varier les tâches du chauffeur, les séquences d'observation que j'ai menées m'amènent à une conclusion identique : **les agents de convoyages ne sont pas, loin s'en faut, de simples conducteurs de véhicules.** Leur travail consiste effectivement à gérer des aléas dont ils n'ont pas la maîtrise préalable. Les aléas rencontrés sur les routes existent bel et bien, mais ils sont loin d'être les seuls.

D'autre part, les travaux menés par P. Hamelin²² sur les conditions au travail des conducteurs de poids-lourds avaient montré que leur statut social était très proche de celui des ouvriers sédentaires. Ce sont les raisons pour lesquelles j'ai choisi les termes d'«agent» (qui révèle un statut proche de l'ouvrier, de celui qui "exécute") et de

¹⁸ GERMAIN C. : Le routier n'est-il qu'un conducteur de camion ?, Rapport INRETS n° 114, Laboratoire Ergonomie Santé Confort (LESCO), Bron, février 1990.

¹⁹ C'est la technique de recueil de données la plus souvent choisie par ceux qui veulent comprendre qui sont les agents de convoyages.

²⁰ GERMAIN C. : Le routier n'est-il qu'un conducteur de camion ?, Rapport INRETS n° 114, Laboratoire Ergonomie Santé Confort (LESCO), Bron, février 1990, page 83.

²¹ C. Germain est ergonomiste, et le terme de profession ne revêt pas les mêmes connotations en ergonomie qu'en sociologie.

²² Contrairement à ce qu'affirme C. Germain, P. Hamelin n'est pas «le seul auteur, en France, qui s'est intéressé aux situations de travail des chauffeurs routiers» (même référence, page 5). En 1990, outre les travaux que j'avais effectué, il faut ajouter le travail de socio-anthropologie réalisé par B. Lefèbvre durant les années 80 qui donnera lieu à l'élaboration d'une thèse en 1992. La magistrale enquête quantitative menée par P. Hamelin sur les «*Situations et conditions de travail des conducteurs de poids-lourds transportant des marchandises, origines sociales, carrières professionnelles, éléments du genre de vie*», rapport ONSER-INRETS (cf bibliographie), reste cependant la seule référence quantitative sur les conditions de vie et de travail des agents de convoyages.

«convoyages» pour montrer l'espace d'activité et rappeler que l'organisation d'une opération de transports par route ne se limite pas à un simple déplacement. Sous cette appellation d'agents de convoyages, s'inscrit l'ensemble des *«personnels de conduite des véhicules industriels affectés aux transports routiers de marchandises»*.

La notion d'agent renvoyant à un référentiel organisationnel, la terminologie permet également de les distinguer des artisans-transporteurs roulants. Nous parlerons donc désormais d'agents de convoyages, n'utilisant les autres appellations que pour faire allusion à l'imaginaire social à propos de ces acteurs.

4.2. LE MONDE DE LA ROUTE

Il y a le monde de la route et le monde des routiers (une double dimension de l'activité professionnelle des agents de convoyages). La première a produit les légendes sur le conducteur d'engins, la seconde permet l'exposé des interactions vécues dans les tâches effectuées hors du réseau routier. Les médias et le sens commun ne reflètent bien souvent que les stéréotypes de la première. C'est pourquoi, avant d'exposer les différentes caractéristiques internes à ce métier, il faut établir la rupture avec la représentation sociale la plus courante sur les agents de convoyages : le rapport de ces acteurs à la "nomadité".

4.2.1. Les agents de convoyages sont-ils des nomades ?

Si l'on parle des "routiers", un interlocuteur des populations de condition médiane pensera souvent à un homme au volant d'un maxi-code, traversant les territoires à vive allure au volant d'un véhicule surchargé, dangereux, polluant. On lui accordera *a priori* des "gros-bras", un parler vulgaire, une attitude politique envers l'extrême droite (le syndrome chilien), etc. Ce "routier" archétypique et stéréotypique qui n'a pas d'existence concrète sera, de toutes manières, considéré comme un nomade. Bref, les classes moyennes, le sens commun le plus fréquent et les médias confondent "routiers" avec "routards", et encore, de bien mauvais routards. Il n'est qu'à lire les différentes inepties formulées dans la presse nationale lors des conflits routiers de 1992²³.

L'imaginaire des acteurs de plus modeste condition, à propos des "routiers", est différent. Il y a plus de 315.000 conducteurs de véhicules industriels en France. Lors de

²³ MAUNY P. : Le conflit de juillet 1992, Revue de presse sélective, 102 astides sélectionnés, non édité

l'enquête réalisée par P. Hamelin, plus de un million et demi de personnes était en possession d'un permis poids-lourds. Pour ceux-là, le permis peut, le cas échéant, servir de capacité professionnelle. Fréquemment, pour les deux raisons énoncées précédemment, les acteurs de modeste condition connaissent généralement quelqu'un qui fait ce métier : un parent, un ami, un voisin... D'autre part, la mécanique automobile est devenue depuis sa massification une des connaissances des cultures populaires.

Pour ceux qui ne les connaissent pas, les conducteurs de poids-lourds sont des nomades. Pourtant, ceux qui rentrent rarement chez eux ne représentent qu'une minorité de l'ensemble des conducteurs de poids-lourds. Nous devons donc nous attarder plus particulièrement sur cette dimension. Nous le ferons tout d'abord avec les travaux de P. Hamelin. Nous exposerons ensuite la justification des résultats du chercheur avec une autre unité de mesure (les distances des échanges réalisés) que celle qu'il utilise (le temps unitaire de transport).

• *Tous ambulants, mais peu de nomades*

En 1985, dans le rapport final de son enquête, P. Hamelin utilise une variable explicative de la situation des conducteurs de poids-lourds : la durée de l'absence du domicile familial qu'il nomme "temps unitaire des transports". Il établit les résultats suivants :

Tableau 9 : Répartition proportionnelle des agents de convoyages selon le "secteur" d'activité et le nombre de nuits hors du domicile chaque semaine :

Activité :	COMPTE PROPRE	COMPTE D'AUTRUI	ENSEMBLE
Nombre de nuits			
de 4 à 5 nuits	5,95	26,46	13,70
de 1 à 3 nuits	6,43	20,37	11,70
rarement	22,75	20,99	22,08
jamais	64,88	32,19	52,52
total	100,00	100,00	100,00

Source : P. Hamelin : "Situations et conditions de travail des conducteurs de poids-lourds...", op. cit., extrait du Tableau 22 : Le temps unitaire de réalisation des transports, page 80.

Le commentaire qu'en fait l'auteur est le suivant : *"La plupart des conducteurs réalisent leurs transports dans la même journée, mais un nombre significatif d'entre eux doivent partir plusieurs jours pour acheminer les marchandises. Sur ce plan, les secteurs d'activités sont très différenciés : le secteur des transports recrute la grande majorité des conducteurs absents plusieurs jours, le compte propre ceux qui rentrent tous les soirs"*²⁴.

²⁴ HAMELIN P. : op. cit., page 80.

En ce qui concerne ce que je voudrais démontrer, nous voyons qu'il y a toujours plus de 50 % des conducteurs qui, sauf exception, rentrent chez eux tous les soirs (53,18 % pour le compte d'autrui ; 87,63 % pour le compte propre et 74,6 % pour l'ensemble). Et seuls 13,7 % des agents de convoys sont absents de chez eux toute la semaine. La vision stéréotypée du chauffeur-routier toujours absent de chez lui est donc erronée.

• La longueur des trajets, un autre indice confirmant le précédent

L'idée peut être démontrée avec une autre variable, celle de la distance parcourue par les marchandises transportées. Pour cela, il faut considérer comme vraie l'hypothèse selon laquelle si le trajet est court, le personnel de conduite peut réintégrer quotidiennement ses pénates. Ces chiffres vont également nous permettre de démonter le stéréotype des agents de convoys, effectuant leur travail sur de longues distances. Puisque c'est le terrain sur lequel j'ai effectué mon enquête, je ne donnerai ici que les chiffres correspondant aux transports pour compte d'autrui.

Tableau 10 :

Proportion des opérations de transports selon la distance déclarée de l'envoi :

DISTANCE DE L'ENVOI	MILLIERS DE TONNES	
	Unités	%
moins de 25 kilomètres :	263.956	36,93
De 25 à 50	103.701	14,51
de 51 à 100	95.223	13,32
de 101 à 150	52.619	7,36
de 151 à 200	35.263	4,93
de 201 à 300	48.149	6,74
de 301 à 400	27.417	3,84
de 401 à 500	25.503	3,29
plus de 501 kilomètres	62.831	8,79
Toutes distances :	714.662	100,00

Source : O.E.S.T. : "L'utilisation des véhicules de TRM en 1990 (véhicules de 3 tonnes et plus). Données calculées d'après le tableau VII : "Répartition du trafic en 1990 selon la catégorie de trajet", page 31, Paris, 1992.

Plusieurs informations importantes peuvent être extraites de ce tableau. Tout d'abord, il ajoute un élément aux résultats de l'enquête auprès des chargeurs traitée par M. Guilbault²⁵ : l'auteur parlait de dichotomisation en abordant la taille des envois. Il y a aussi une dichotomisation notable entre les envois sur très courte distance et ceux qui s'effectuent sur plus de 500 kilomètres.

²⁵ GUILBAUT M. : Quels besoins pour les chargeurs ? Variété de la demande et choix de transport, Rapport INRETS n° 178, mai 1994.

Le tableau pourrait également concerner la concurrence rail/route. En effet, les agents de l'entreprise nationale de chemins de fer affirment eux-mêmes qu'un envoi par voie ferrée ne peut être rentabilisé au dessous de 500 km. Or, ces convoys ne représentent pas un dixième des transports réalisés par la route²⁶.

Cependant, le tableau 10 nous apprend que plus de 73 % des tonnes transportées le sont sur moins de 150 km. Comme me l'ont démontré mes observations, un chauffeur peut fort bien faire dans sa journée de travail un aller/retour Lille-Paris puis aller charger un nouveau chargement régional et revenir à l'entrepôt de son entreprise. Dans de telles conditions, à moins que son employeur ou l'un de ses agents demande au chauffeur de repartir immédiatement avec le chargement, ce dernier dormira chez lui. On peut donc estimer que les conducteurs du compte d'autrui qui effectuent des rotations inférieures à 600 km (A/R) rentrent chez eux tous les soirs. Ce serait alors plus de 47 % des personnels de conduite qui ne découcheraient jamais du domicile familial.

Dès lors, nous pouvons répondre à la question posée : **les agents de convoys ne sont pas des nomades**. B. Lefèbvre les dit "ambulants", le terme est plus près de la réalité observable. Nous devons donc quitter cette vieille aporie du "routier" qui part pour plusieurs jours avec un "gros" camion : *«Etre conducteur de véhicules destinés aux transports de marchandises ne signifie donc pas, loin s'en faut, prendre un camion pour organiser et réaliser un long trajet de plusieurs jours. Il signifierait plutôt prendre son camion tôt le matin dans la cour de l'entreprise et revenir dans le courant de l'après-midi ou en début de soirée après plusieurs heures de conduite, de manutention et d'attentes en séquences alternées»*²⁷.

Tout se passe comme si, quand nous pensons à un maçon, plutôt que de penser à celui qui pose et scelle les éléments préfabriqués d'un immeuble (le plus fréquent), nous pensions à l'ouvrier compagnon qui restaure les clochers de cathédrales. Plus prestigieux, soit, mais beaucoup plus rare. Si l'on en croit l'argumentaire développé dans l'ensemble des travaux de P. Hamelin, l'imaginaire social sur les agents de convoi masque les véritables conditions de travail de ces acteurs²⁸.

²⁶ Que l'on ne s'y trompe pas, cela ne signifie pas que les transports par route supérieurs à 500 km sont peu nombreux : presque 63 millions de tonnes transportées par an, le chiffre est considérable. Cependant, l'espoir de libérer les routes des camions en mettant les marchandises dans les trains est pure illusion sans réforme profonde de la société entière.

²⁷ MAUNY P. : *"Diversification de l'emploi des femmes vers les métiers traditionnellement masculins des transports routiers"*, page 37, Recherche commanditée par la Direction Régionale de l'Emploi du Nord-Pas de Calais, USTL-IFRESI-CLERSE, Lille, 1992, ronéo, 87 pages.

²⁸ Pour une explication plus directe, on consultera l'article déjà cité "L'histoire d'un développement spectaculaire les transports routiers de marchandises", in Frontières et identités professionnelles dans les métiers des transports, sous la direction de G. Ribeill, Greco 130055, juillet 1985.

4.2.2. Qui sont les agents de convoyages ?

La plupart des indications contenues dans cette section 4.2.2. proviennent de l'enquête menée par P. Hamelin auprès des conducteurs de poids-lourds²⁹. En cas contraire, les sources seront indiquées.

• leur origine sociale

Tout d'abord, il est relativement rare qu'on devienne agent de convoyages dès la première entrée dans la vie active : *«Les conducteurs de poids-lourds, pour la plupart, ont commencé leur carrière dans un métier ouvrier autre que la conduite (76,5 %) et très peu ont eu pour premier emploi celui de conducteur de poids-lourds (6,5 %)»*³⁰

La majorité des agents de convoyages est recrutée dans les classes populaires. De manière régulière, circulent des discours à propos de "routiers" ayant, comme ils le disent parfois *"la classe !"* :

«Moi j'ai connu un routier, il conduisait en costume. Enfin, pas en costume, mais avec des fringues super classe. Sa cabine était nickel, pas un grain de poussière. Attention, hein, il faisait que du lot complet, enfin bref. S'il fallait décharger, il obligeait le client à prendre des intérim. Pendant ce temps-là, lui, il lisait des bouquins dans sa cabine en écoutant de la grande musique [...]».

Un agent de convoyage, BRF de Marseille, Juillet 1989.

Personnage réel, mythique ? Nul ne le sait, mis à part celui qui raconte. Cependant, les agents de convoyages font pour la plupart un métier salissant, un métier où il ne faut pas craindre d'*"enfiler un bleu de travail"* (Les agents de convoyages conduisent généralement en blue-jean ou en pantalon de toile et ne mettent un "bleu de travail" que pour les opérations plus salissantes).

De manière simplificatrice, nous pouvons établir une typologie tridimensionnelle basée sur l'âge. Les jeunes routiers (entre 20 et 30 ans) sont de plus en plus souvent diplômés du CAP de conducteur routier³¹ mais ont, dans leur grande majorité, obtenu le permis de conduire au service national ou grâce à une subvention des ASSEDIC, un stage de l'ANPE. La différence est grande entre ceux qui préparent le CAP et ceux qui passent

²⁹ HAMELIN P. : *«Situations et conditions de travail des conducteurs de poids-lourds transportant des marchandises, origines sociales, carrières professionnelles, éléments du genre de vie»*, rapport ONSER-INRETS, mai 1985.

³⁰ HAMELIN P. : enquête déjà citée, page 24.

³¹ Depuis 1987, le système de formation français produit chaque année environ 3.350 titulaires du CAP. Source : OEST, *Mémento statistique des transports*, résultats 1991, édition 1992, Tableau II page 143.

uniquement le permis de conduire³². Les premiers sont très empreints des mythes américains du "routier" et ont envie de faire leur métier de la conduite. Les seconds voient dans l'obtention du permis poids-lourds un moyen pour s'éloigner de l'errance du chômage. Pour les deux groupes, l'origine géographique est souvent urbaine ou péri-urbaine.

Les conducteurs de poids-lourds qui ont entre 30 et 45 ans sont généralement fils d'ouvriers mais d'origine plus rurale. Ils ont été les plus marqués par les crises de valeurs (1968) et les crises économiques (années 70). Devenus agents de convoyages dans les années 60/70, ils étaient les derniers à choisir la route parce que le salaire y était confortable, ou du moins plus confortable que celui qu'on leur proposait à l'usine.

Les plus âgés sont en grande majorité fils de paysans. Ils ont choisi la route parce que quand quitter la terre s'impose, il est plus facile de s'orienter vers la maîtrise du réseau routier que vers l'usine : une manière spécifique des ruraux d'envisager l'espace de travail :

«A 16 ans, je bossais à l'usine, j'avais déjà compris à cette époque-là que je ne supporterais jamais d'être enfermé toute la journée, toute ma vie dans une usine. Et je m'en suis vite sorti. Pour beaucoup de fils de paysans comme moi, le choix se faisait entre s'engager, aller à l'usine ou partir sur la route. En ce qui me concerne, j'ai choisi la route.»

Entretien avec Jean, 34 ans de route.

Les agents de convoyages sont donc recrutés dans les classes populaires, les milieux du transport, de la mécanique et du bâtiment³³. Ils sont de milieux d'autant plus ruraux qu'ils sont depuis longtemps dans le métier.

• Les modes de recrutement

«C'est quand même un métier extrêmement particulier. On a peu de formations, les gens sont toujours arrivés à ce métier par erreur ou parce qu'ils ne savaient pas faire autre chose, parce qu'en rentrant de l'armée ils avaient un permis de conduire, euh, pour tout un tas de raisons.»

Entretien avec Marc C., transporteur, 150 employés.

³² En 1991, les préfectures métropolitaines ont attribué 41.788 permis poids-lourds contre 980.289 permis toutes catégories (poids-lourds compris). Source : OEST, Mémento statistique des transports, résultats 1991, édition 1992, Tableaux A.3 page 212 et 217.

³³ LEFEBVRE B. : "Routiers : identités professionnelles et représentations de l'espace urbain", in revue Terrain, n° 3, 1985.

Quand ils recrutent un conducteur, les entrepreneurs sont souvent à la recherche de quelqu'un qui ne comptera ni ses efforts physiques, ni ses heures. Ils ont également tendance à employer des personnels recommandés, plutôt des "gars du coin". En région parisienne mise à part, les conducteurs de poids-lourds sont très rarement d'origine étrangère.

Selon P. Hamelin, «*les conducteurs de poids-lourds sont recrutés selon des règles coutumières sur la base du seul savoir requis pour l'obtention des permis lourds et de savoir-faire non codifiés*»³⁴ par une institution : lors de son enquête, moins de 1 % avait le CAP. 47 % des agents de convoyages sont entrés dans ce métier grâce à l'appui d'amis ou de parents qui y étaient déjà ou qui connaissaient un transporteur qui recrutait. 13 % l'ont fait sur proposition d'un patron, 17 % en allant voir directement les chefs d'entreprises et 22 % en passant par les petites annonces et les institutions proposant des emplois.

Les modes de recrutement les plus importants sont donc le "bouche à oreille", les relations avec des amis, des voisins, des parents. Le recrutement local permet aux transporteurs de sélectionner les "bons éléments" par cooptation et selon les relations qu'ils ont avec le "parrain" de la potentielle recrue.

Souvent, affirme P. Hamelin, le patron après avoir vérifié que le candidat possédait bien le permis, effectue un test pratique des capacités du conducteur. Puis, selon l'âge, les antécédents du demandeur d'emploi, mais aussi sa propre personnalité, le patron met le postulant à l'épreuve des faits sur le tas. Les grandes entreprises utilisent de plus en plus fréquemment des méthodes de recrutement plus sophistiquées.

Outre les caractéristiques précédemment décrites, les enquêtes de P. Hamelin amènent d'autres renseignements sur cette population spécifiée :

- alors que les chercheurs et bien d'autres acteurs sociaux ont longtemps cru que l'ambition professionnelle des conducteurs de poids-lourds était de devenir transporteur, de "*se mettre à son compte*", moins de 1 % sur l'ensemble de la population enquêtée affichait cette volonté ;

- Le taux d'activité des femmes d'agent de convoyages est légèrement inférieur à celui des autres femmes d'ouvriers (56,5 % contre 57,1 %). Les travaux de B. Lefèbvre ont montré l'importance du rôle de la femme dans l'inscription sociale et les processus d'intégration dans la vie locale. En effet, les agents de convoyages, pour la

³⁴ HAMELIN P. : "*Le camionnage et les métiers de conducteurs routiers, éléments pour une histoire*", page 34, in *L'aventure des routiers*, pp 27-38, publication de l'Eco-Musée du Nord-Dauphiné, Villefontaine, 1988, éditions Cent Pages.

plupart, n'ont que peu de temps à consacrer à cette forme d'implication dans les activités de leur environnement social ;

- En 1993, le salaire moyen des agents de convoys (tous métiers : du chauffeur-livreur au routier international) était de 7922 francs³⁵ ;

- en 11 semaines d'observation *in situ* (51 journées de travail, plus exactement), j'obtiens une moyenne de 68 h 33 de disponibilité contrainte à l'entreprise des agents de convoys³⁶ et 56 h 05 de travail hebdomadaire moyen ;

- en dernier lieu, les agents de convoys vivent en maison ou pavillon individuels pour 71,4 % d'entre eux. Ce n'est le cas que de 52,3 % des autres ouvriers. Cette donnée vérifie l'hypothèse d'un rapport particulier à l'espace social des agents de convoys.

En définitive, les agents de convoys sont donc des ouvriers possédant quelques caractéristiques qui les isolent du reste de la population ouvrière. Ils ne sont pourtant pas des nomades. Quittant leur domicile à des heures où beaucoup dorment encore, regagnant leurs foyers à des heures où beaucoup ne sortent plus, ils vivent une situation sociale où seule leur famille nucléaire constitue un lien avec la population ayant un travail sédentaire.

Face à cette situation a-sociale, **les conducteurs de poids-lourds ont développé un imaginaire qui leur permet de trouver, dans la compagnie de leurs collègues, les formes de socialisation qu'ils ne peuvent construire dans leur quartier ou leur commune.** Ces valeurs sont articulées autour de trois pôles principaux : le sentiment de liberté dans le travail, le camion, et les interactions qu'ils vivent dans l'exercice de leur métier.

4.2.3. Liberté chérie

*Dans mon vieux camion, j'ai pas un rond,
Mais j'n'ai pas de patron [...]
Moi et mon camion, vous comprenez,
On aime la liberté...
Chanson interprétée par H. Aufray, circa 1970.
(paroles M. Dessca, musique A. Georget)*

La notion de liberté est un élément primordial de notre problématique sur les rapports que les acteurs entretiennent avec la technique et surtout leur environnement de travail. La question initiale, en termes d'effets, m'avait amené à penser que cette dimension primordiale de l'imaginaire des agents de convoys allait être remise en question par l'apparition des techniques informationnelles de liaison. **Mais en fait,**

³⁵ OEST : Note de synthèse (non paginée), n° 75, nov. 1993, article rédigé par A. BOUFFARD, D. LEMARQUIS et M. VIERINK (cf Annexe III).

³⁶ En comptant les nuits passées hors domicile

c'est cette dimension particulière et la vision du camion comme une unité technique indivisible, toutes deux articulations de leur imaginaire, qui vont permettre aux agents de convoyages d'intégrer ces nouvelles techniques dans leur quotidien et non pas le contraire.

J'ai déjà écrit quelques mots sur l'imaginaire des agents de convoyages à propos de cette notion de liberté, dimension moteur de leur activité. Il est temps maintenant de voir quelles sont les caractéristiques de cette sensation de liberté que revendiquent les conducteurs de poids-lourds, pleine d'ambiguïté, toujours liée à l'idée de dépendance, de coercition permanente.

Alors que je les croyais incompatibles, variant de manière inversement proportionnelle, les discours recueillis lors de l'enquête le montrent : les agents de convoyages tiennent un discours qui relève à la fois et pour beaucoup d'entre eux de la liberté et de l'aliénation. Dans l'imaginaire de ces acteurs, les deux sentiments ne sont pas incompatibles, mais complémentaires : ils se sentent à la fois totalement aliénés et jouissant tout de même d'une importante liberté. On peut même élargir le raisonnement : plus ils ont de fortes contraintes, plus ils revendiquent de liberté(s).

Quand on demande à un agent de convoyages pour quelles raisons il a choisi ce métier, le mot de liberté sera sans doute dans la réponse. Cette réponse sera bien souvent complétée par une remarque sur son absence :

«Je suis devenu routier parce que j'avais cette liberté. Il n'y avait pas sur nous ce système comme à l'usine...».

Francis, retraité, 34 ans de route

«On a des ordres, mais on est libre. Le patron n'est pas toujours derrière notre cul, prêt à nous contrôler...».

Bernard, 49 ans, 27 ans de route

«A l'école, on nous apprend que le métier de routier, c'est la liberté...».

Hervé, 35 ans, 15 ans de route

«Pour avoir une certaine liberté...».

Frédéric, 23 ans, 2 ans de route

«Je suis devenu routier pour l'idée de voyages, d'une certaine liberté...». Jean-Marc, 30 ans, 2 ans de route

Avant de savoir de quelle liberté parlent ces acteurs, il est nécessaire de se remémorer dans quel milieu ils sont recrutés, comment ils ont opté pour ce métier. Issus pour la plupart de milieux populaires, au moment du "choix" crucial du futur métier se pose la question de savoir ce que le travail peut bien apporter, quels sont les métiers

possibles pour un jeune issu de milieux populaires ? Et de nombreuses autres questions encore dont il va chercher une réponse dans son entourage.

Les jeunes des milieux populaires ignorent la somme des métiers qu'offre le marché du travail. Ils réfléchissent avec ce que les stratégestes appellent une rationalité limitée. Leur socialisation leur a généralement fait intégrer les stratifications sociales, et les individus commencent par et continuent à se comparer aux camarades de leur entourage, de leur âge, et intervenant dans leur environnement.

Pour les plus âgés des routiers, les choix se faisaient entre les métiers d'usine et ce métier nouveau : "routier". Ces fils de paysans craignaient l'enfermement dans une usine :

«C'est avec effroi que j'entrai pour la première fois dans le hall de l'usine Citroën, de Saint-Ouen. En pénétrant dans le boucan formidable, je me disais : «Mon vieux, tu vas souffrir. Est-ce que tu pourras tenir dans ce vacarme ?» [...] Les autres devaient être bâtis d'une matière spéciale, nécessaire à l'industrie. J'essayerais d'être fait comme eux. [...] Dehors, l'usine me suivait, elle m'était entrée dedans. [...] Au cinéma dans un documentaire, j'avais vu des Nègres du Congo avec leurs bateaux pêcher en bande sur un fleuve, ramener le poisson aux femmes du village, toute la tribu s'occuper à la culture du manioc, le récolter, les femmes le piler dans les calebasses. C'était ça pour moi la vraie vie, j'aurais voulu travailler directement pour la nourriture et toucher l'eau et vivre presque nu, comme eux. J'étais trop loin de la nature, je séchais.» Extrait de "Citroën", texte de Georges NAVEL in Travaux, édition originale : Stock, 1945. Edition consultée : Folio-Gallimard, mars 1994, page 99 et page 109.

Ce choix de la route comme espace de réalisation du travail se justifie par un besoin assez intense d'espace libre, et une appréhension du monde de l'usine considéré comme inhumain³⁷. Il existe chez les agents de convoys une forte volonté d'avoir quelque indépendance. Si nous reprenons la thèse de G. de Terssac sur l'autonomie³⁸, l'organisation des TRM semble laisser aux agents de convoys une autonomie plus grande qu'aux ouvriers vivant des situations de travail fortement hiérarchisées. P. Hamelin a démontré que les agents de convoys envisageaient leur activité en terme de mission et non de tâche. Or, pour G. de Terssac, gérer une mission est plus souple qu'accomplir une tâche : *«A ce niveau, il y a bien un certain assouplissement qui se marque par la notion de mission basée sur le groupe d'exécution au*

³⁷ Il y a bien sûr d'autres solutions : G. Navel sera tour à tour cantonnier, maçon, ajusteur, etc..., mais ne sera jamais chauffeur-routier.

³⁸ DE TERSSAC G. : L'autonomie dans le travail, PUF, collection sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1992.

détriment de la notion de tâche centrée sur l'individu [...]»³⁹. G. de Terssac parle du travail en usine, d'où une différence notable avec notre population. Le parallèle ne peut être fait pour ce qui est de la répartition des tâches entre un collectif en usine et l'organisation d'une "mission" d'un agent de convoyage. Mais la réflexion de l'auteur reste valide pour notre étude dans le sens où, nous l'avons déjà vu, la "mission" de l'agent de convoyages comporte, dès sa définition, plusieurs tâches (bien que ces tâches ne composent pas, loin s'en faut, la totalité du processus de production d'un transport) : *«Dans une entreprise de transport, ce qui doit rouler le mieux, c'est ce qui ne bouge pas : le centre nerveux qui organise le travail et régule le trafic»* (plaquette d'une entreprise vaudoise de transports routiers).

Pour les agents de convoyages, bien qu'ils n'emploient pas ce vocabulaire, l'usine est une institution totale⁴⁰. On pourrait d'ailleurs faire un parallèle avec le fait que les agents de convoyages vivent plus souvent en pavillon individuels que les autres ouvriers. La section sur le monde des routiers nous montrera que les routiers "connaissent" le travail d'usine.

Pour les plus jeunes, nombreux sont ceux dont le père, un membre de leur famille ou un voisin était conducteur de poids-lourds. Or, quand on se prépare à entrer dans le monde du travail, il semble *a priori* plus agréable de conduire un camion qu'une machine-outil, surtout quand on n'a encore manipulé ni l'un ni l'autre. Après une tentative en entreprise avec un métier de sédentaire, souvent une courte période de chômage, ils tentent de trouver une réalisation personnelle dans ce métier. Les camarades de leur âge sont souvent devenus ouvriers de l'industrie, du bâtiment. Quelques uns ont passé un concours de la fonction publique pour devenir agent de l'Etat, d'autres se sont engagés dans l'armée ou la gendarmerie⁴¹. C'est à cette population-là que les agents de convoyages comparent leur devenir professionnel :

«Si on est fatigué, on s'arrête, on dort, on va boire un coup, on se repose, et après on bourre, on tire. Si tu travailles à l'usine, ou menuisier, ou charpentier, t'es obligé de respecter le temps de travail. Si tu veux t'arrêter, tu bloques tout le monde, toute la chaîne, il faut te faire remplacer... etc.»

Francis.

³⁹ DE TERSSAC G. : L'autonomie dans le travail, PUF, collection sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1992, page 75.

⁴⁰ La traduction de la notion goffmanienne de "*total institution*" est problématique : institution totale, totalisante ou totalitaire ?

⁴¹ Nous remarquons ici une des dimensions du rapport de ces acteurs à l'espace. beaucoup de jeunes des milieux populaires aimeraient devenir agent de l'Etat. Mais pour cela, il faut accepter, au moins en principe, de quitter sa région d'origine. Devenir agent de convoyage permet de découvrir de nouveaux horizons sans se déraciner de ses origines géographiques.

«Si tu dois rouler 15 heures pour arriver à Marseille, que tu as 24 heures devant toi, le patron, il se fout complètement de la manière dont tu prends tes pauses. Pourvu que la marchandise, elle, elle arrive à l'heure chez le client».

Jean.

Bien qu'ils doivent jongler avec les horaires des clients, les donneurs d'ordres et les temps d'attente imprévus (douane, police, panne, accidents, déviations...), les agents de convoyages organisent leurs temps d'activité selon la mission à accomplir et non une organisation chronométrée par un bureau des méthodes. Ce qui est une liberté que ne possèdent pas les ouvriers qui travaillent en entreprise (ceux avec qui notre population se compare) :

«Je suis devenu routier parce qu'il n'y avait pas sur nous ce système comme à l'usine».

Francis.

Les agents de convoyage s'imaginent que derrière chaque ouvrier sédentaire, il y a un contrôleur et que derrière ce contrôleur, toute une hiérarchie surveille.

Ils disent plus rarement que chaque déchargement nécessite un coup de téléphone à l'entreprise pour savoir ce qu'on fait après. Et si l'enquêteur aborde la question, la réponse peut être celle-ci :

L'enquêteur : Mais vous ne devez pas téléphoner de temps en temps à l'entreprise pour savoir ce qu'il y a à faire ?

«Non, mais moi, je te dis le plus important. Ça, ça intéresse personne».

Eric.

J'extrait de mes carnets, l'observation suivante :

J'ai lancé, dans un repas, la discussion sur les routiers et leur liberté :

Francis : «Il faut le reconnaître, on est plus libre quand on est routier que quand on travaille à l'usine ou dans un bureau»

Quelqu'un lui répond : «Oui, peut-être, mais je te signale que moi, quand j'ai fini ma journée de travail, je laisse tout et je rentre chez moi. Je ne suis pas obligé de garder un œil sur mon bureau ou de repartir avec sur le dos, comme tu dois le faire pour ton camion.»

Extrait du carnet d'observation, Avril 1991.

Il est vrai qu'une fois qu'ils sont installés au poste de conduite, s'ils n'ont pas d'appareils de télécommunication qui les relient à la base de l'entreprise, ils pensent à ce qu'ils veulent, écoutent de la musique, la radio, communiquent avec la C.B. (de Citizen's

Band, prononcer cibi). Le camion, c'est leur domaine et personne ne vient les déranger "chez eux", ils n'ont donc pas l'impression d'être surveillés :

«Les privilèges, c'est en général, de ne pas avoir de chef, de supérieur en permanence à côté de toi. Tu as quand même cette liberté».

Didier.

«On devient routier parce qu'on est libre, on n'a pas le patron sur le dos, on n'est pas dans une usine, on a des contacts humains».

Francis.

Le mot de liberté est souvent associé à l'idée de mobilité, de voyages. Et dans le cadre des relations de travail, quels outils mieux que l'avion, la locomotive, le camion pourraient-ils être associés à cette idée ? La personne qui est au volant de son camion se sent libre de toute attache :

«Au début, je voulais faire marin, parce que je voulais faire un travail où on voyage. [...] Parce que les routiers, ils ne sont pas attachés à un lieu, ils sont attachés à un véhicule. [...] On a plus de liberté que certains ouvriers, parce qu'on est quand même des ouvriers.»

Hervé.

Alors, se dirait-on, les agents de convoyages sont vraiment des hommes libres ? La réponse, leur réponse à cet égard est significative. Des libertés espérées avant le début de la carrière ne reste que la sensation de ne pas avoir de supérieur hiérarchique dans la cabine même, ou derrière soi durant les chargements, les déchargements, les pauses, les repas. Nous voyons là l'intérêt de la définition que E.C. Hughes donne de la carrière qui est bien un ajustement entre des ambitions et une réalité professionnelle.

Ils se sentent aussi plus libres pour les raisons que Francis nous a dites précédemment. Mais, entre eux, ils ne parlent plus jamais de liberté dans le travail. Les séquences d'observation que j'ai réalisées m'ont permis de constater qu'ils parlaient en fait beaucoup des entraves et des contraintes qui empêchaient l'épanouissement tant attendu de cette mythique liberté. Pour cela, il n'est qu'à compléter les réponses reçues à la question "Pourquoi es-tu (ou "êtes-vous") devenu routier ?". Nous avons retranscrit au début de la section la première phrase de la réponse, en voici la suite :

«Je suis devenu routier parce que j'avais cette liberté. Il n'y avait pas sur nous ce système comme à l'usine...Mais finalement, on est seulement libre de travailler». Francis.

«On a des ordres, mais on est libre. Le patron n'est pas toujours derrière notre cul, prêt à nous contrôler... On a des ordres, une mission quoi. On doit l'accomplir coûte que coûte, c'est tout.».

Bernard.

«A l'école, on nous apprend que le métier de routier, c'est la liberté... [...] En fin de compte, j'ai pris le métier pour la liberté et j'ai vite déchanté. [...] Parce que finalement, notre seule liberté, c'est toujours dans le sens de faire gagner plus d'argent au patron.»

Hervé.

«Pour avoir une certaine liberté... Et là, j'suis dégoûté».

Frédéric.

«Je suis devenu routier pour l'idée de voyages, d'une certaine liberté...mais cette liberté, on la paye cher».

Jean-Marc.

Mais aussi dans d'autres entretiens :

«Ah non, c'est fini. Le routier n'est plus libre. Déjà, avec les appareils que tu me montres, il n'est plus libre. Il faut trop tirer sur les heures. Tout ça, ça vient du départ trop tardif de chez les expéditeurs».

Francis.

La phrase suivante est prononcée haut et fort dans un relais routier où une dizaine de convives écoutent les propos de Jean :

«J'ai commencé à bosser à l'usine sur une chaîne, mais là, toute liberté [est] interdite. Quand t'es routier, t'es libre... [Là, mon interlocuteur marque une pause dans son discours, il ménage son effet. Les autres personnes présentes approuvent] Ça fait 30 ans que je fais ça, et je sais qu'on est libre. On est libre de bosser et de fermer notre gueule !».

Le discours de Jean provoque un éclat de rire général et des marques d'approbation chez l'ensemble des agents de convoyages assis à la table. Extrait du carnet d'observation, Centre Régional de Transports, Lille-Lesquin.

«Les chauffeurs sont de plus en plus conscients. On a de plus en plus de gens qui sont formés, donc les chauffeurs sont de plus en plus conscients qu'effectivement ils font un métier et que ce métier, bon, n'est pas aussi libre qu'il n'y paraît à première vue. Donc, c'est une mentalité qui a tendance à disparaître».

Entretien avec Marc C., transporteur, 150 employés.

Et dans la littérature :

«Un cadenas sur la gueule, voilà ce à quoi on a droit, un cadenas à chiffre, et la bonne combinaison, c'est le patron qui la connaît... et s'ils viennent me tirer du lit un dimanche matin parce qu'il y a un transport urgent à faire, et que je leur dis non, on me donne mes huit jours pour le mois suivant, ou plus simple encore, je

ne dois même plus me présenter à la boîte, parce qu'il y a refus manifeste de travailler». Max von der Grün⁴².

Les chauffeurs-routiers conservent simultanément, dans leur imaginaire, cette idée de liberté et le sentiment d'être contraints, par le processus global de production des TRM. "Ne pas avoir de chef derrière son dos" reste la principale argumentation pour justifier de cette idée de liberté dans le travail. Pouvoir organiser et gérer les temps de travail et de repos en intériorisant les contraintes extérieures pour jongler avec est une des clés fondamentales du métier des conducteurs de poids-lourds. Mais parfois, se dégager de cette vision de totale autonomie est difficile. A la question "C'est quoi la liberté pour toi ?", voici une des réponses que j'ai pu noter :

«En fait, si on roule de 7 heures à midi, qu'on reprend à 13 h 30, et qu'on arrête à 20 h-20 h 30, ça ne fait que 11 heures de travail. Le reste du temps, on est libre.».

Mulhouse. Carnet d'observation, mars 1992).

Formulé de cette manière, la liberté devient prétexte à l'humour : *«Mon père, à cette époque-là, il travaillait à mi-temps, comme il disait. Il travaillait 12 heures par jour. Le reste du temps, il faisait ce qu'il voulait.»* (Coluche).

Les agents de convoyages mélangent donc liberté et fortes contraintes dans le travail que je me permets d'appeler "sentiment d'aliénation". **Cette apparente contradiction inscrite dans l'esprit des agents de convoyages confirme que c'est bien dans la notion d'imaginaire que nous allons pouvoir trouver des réponses pertinentes à la réaction des acteurs des TRM face à l'apparition des techniques informationnelles de liaison.**

4.2.4. Le camion

*«Le jour se lève et décline sur la route qui chemine,
il doit pousser sa machine car c'est là qu'est son usine [...]
le routier n'a jamais le temps de se perdre dans les champs [...]
De temps en temps y'a des villes, on y dort tout est tranquille,
tu les réveilles en passant dans ton gros camion hurlant [...].»*

F. Lemarque, éditions Beuscher, 1969, chanson interprétée
par Y. Montand

La compréhension de la place qu'occupe le camion dans l'imaginaire des acteurs sociaux est un des éléments les plus importants pour comprendre l'attitude des acteurs du transport envers les nouvelles

⁴² VON DER GRUN M. : Nappes de feu, éditions Messidor, coll. Romans, page 139, titre original : Flächenbrand, traduit de l'allemand par L. Putz, 1990.

techniques de liaison informationnelles. Un tableau de bord (le *piano*, comme disent les agents de convoyages) comportant entre 40 et 75 indicateurs d'informations⁴³ selon les modèles. Objet technique par excellence, mais objet technique composé de plus de 15.000 pièces, toutes aussi techniques les unes que les autres. **L'imaginaire des agents de convoyages sur leur camion (le "mille-pattes", le bahut...) est significatif de l'imaginaire qu'ils peuvent développer sur toutes les techniques liées à son utilisation.** Il varie peu selon le rapport de propriété qui existe entre le camion et son utilisateur. Lieu de vie et de travail, le camion, Pégase⁴⁴ des temps modernes est le "totem" des acteurs du transport routier. Il produit mythes et légendes. Le camion n'est jamais décrit par les agents de convoyages en pièces séparées : **il représente une unité technique indivisible. L'imaginaire sur ce produit technique est un imaginaire univoque ; quand il s'agit d'expliquer la production d'une mission, les agents de convoyages ne séparent jamais les divers éléments qui le composent. Ce qui fait marcher la machine et produire un convoyage fait partie du camion.** Ce constat est une des pièces maîtresses de ma démonstration. C'est la donnée fondamentale qui explique pourquoi les techniques nouvelles s'intègrent le plus souvent sans ambages dans les camions et les procès de travail.

• *Le camion, producteur d'imaginaire*

Comme l'indique l'œuvre de G. Balandier, les acteurs de nos sociétés agissent dans des systèmes ritualisés. C'est pourquoi j'ai choisi de **porter sur le rapport que les acteurs du transport entretiennent avec le camion un regard d'anthropologue observant les cérémonies rituelles d'une société mécanisée.** En effet, les cultes qui sont liés à l'usage des véhicules automobiles ne peuvent être entièrement intégrés dans une rationalité par rapport à des fins.

Comme l'indique P.E. Barjonnet, *«l'automobile est un objet culturel qui donne lieu parfois à un véritable culte avec ses rituels, courses et expositions, ses grands prêtres, coureurs et capitaines d'industrie, et malheureusement ses sacrifices»*⁴⁵. Chaque automobiliste évoquera sa propre rationalité, mais l'ensemble produit un concert dont on peut douter qu'il soit rationnel. Produisant 9.617 morts et presque 206.000 blessés⁴⁶ (en France uniquement) en une seule année, le culte de l'automobile en sort intact.

⁴³ Chiffre modeste par rapport aux instruments de bord d'un avion moderne, mais tout de même bien plus important que dans un véhicule de tourisme.

⁴⁴ Outre qu'il est utilisé dans la littérature sur les poids-lourds et leurs conducteurs, le terme est également le nom d'une marque espagnole de véhicules industriels. C'est une firme italienne qui en est propriétaire.

⁴⁵ BARJONNET P.E. : *"Comment prévoir les besoins des automobilistes à l'horizon 2000 ?"*, in Revue Générale des Routes et Aéroports, n° 661, mars 1989, copies adressées par S. Bredeloup (INRETS), numérotation des pages non visibles.

⁴⁶ Source OEST : Mémento statistique des transports, résultats 1991, édition 1992, Tableau 6.58, page 189.

Le camion, c'est l'outil final de réalisation du transport routier de marchandises. Si l'on en croit les publicités qui paraissent dans les revues professionnelles⁴⁷, les *"véhicules industriels affectés aux transports routiers de marchandises"*, malgré la pesanteur de cette appellation, revêtent des qualités si ce n'est humaines, du moins animales. Dans l'imaginaire des acteurs, les véhicules automobiles vivent, et ils ont, comme toutes les techniques, l'âme de celui qui se les appropriera. Quand ils en parlent comme d'un animal ou quand ils le comparent à une femme, les conducteurs de poids-lourds sourient : ils savent qu'ils ont quitté le discours rationnel.

Mais l'imaginaire n'a pas besoin, et surtout pas envie, d'être raisonné. D. Torrent le confirme, c'est bien d'animalité qu'il s'agit quand les agents de convoyages écrivent des textes sur leur camion : *«Cependant, de tous les mots utilisés dans la littérature du camion, c'est bien "monstre" (être, animal fantastique, terrible des légendes, des mythologies) que les auteurs routiers emploient fréquemment pour désigner le poids-lourds»* ⁴⁸.

Quelques uns des adjectifs publicitaires relevés à propos de la promotion des camions sont à ce titre évocateurs. Le camion, c'est à la fois le dinosaure et le cheval des temps modernes. Mais il reste simultanément un outil. Il peut être à la fois *puissant, performant, esthétique sans agressivité, rentable, fiable, fidèle, souple, maniable, exigeant, conquérant, docile, sécurisant, beau, fort, fin, racé, élégant, confortable, résistant, robuste, splendide, léger, harmonieux, prêt à bondir*, etc... Il doit avoir *"Le cœur et les muscles de l'athlète complet"*⁴⁹. Et bien que l'expression soit sujette à moquerie, on peut être *"beau (ou belle) comme un camion"*, les femmes, surtout. La comparaison est souvent établie :

«Mon camion, il est plus gentil avec moi que ma femme. Il m'emmène où je veux, il fait ce que j'veux quand je lui demande...»

Bernard.

«Moi, j'ai des meilleurs rapports avec mon camion qu'avec les gens» .

Eric.

⁴⁷ J'ai en fait relevé quelques uns des adjectifs rencontrés dans les annonces publicitaires des revues de transports ("les routiers", "Camions magazine", "Transports magazine", "France Routes" : en tout plus de 200 exemplaires de revue consultés)

⁴⁸ TORRENT D. : *Le routier : son métier, ses mythes, sa littérature*, éditions S.E.J.T., Paris, l'ouvrage n'est pas daté, réalisé après 1985, page 24.

⁴⁹ Slogan inscrit sur l'écusson couronnant la calandre des Bernard, société qui fabriqua des camions de 1929 à 1967.

«Hé ! Mâte la gonze, Oh dis donc, dis donc, elle est roulée comme un bahut tout neuf !».

Bertrand

«Aujourd'hui, les gars qui viennent à la route, c'est surtout par les beaux camions, parce qu'il y en a des beaux».

Francis.

Le camion, c'est bien sûr un instrument de production. Envisagé de la sorte, c'est aussi une machine-outil dont la principale caractéristique réside dans la mobilité. Mobilité qui ne se fait pas seule, l'engin a encore besoin d'un pilote⁵⁰. Outre cette dimension utilitariste, **le camion est également l'objet-totem des transports routiers**. Il a ses contes, ses légendes⁵¹. C'est autour de lui que s'organisent les rituels, c'est à lui que la symbolique des acteurs du TRM attribue les capacités productives. C'est également le camion qui rend visible cette activité.

Voici ce que dit Freud à propos de l'analyse du totem vu par Frazer : *«le totem est un objet matériel auquel le primitif⁵² témoigne un respect superstitieux, parce qu'il croit qu'entre sa propre personne et chacun des objets de cette espèce, il existe une relation tout à fait particulière»*⁵³. Et il ajoute quelques caractéristiques dont on peut se demander si elles ne sont pas applicables au camion :

- le totem est sexué. Comme D. Torrent nous le montre, l'association entre femme et camion est très fréquente chez les agents de convoyages ;

- *«Dans beaucoup de circonstances, le membre du clan cherche à accentuer sa parenté avec le totem, en se rendant extérieurement semblable à lui, en faisant graver sur son corps l'image de l'animal»*⁵⁴. Or, il arrive parfois de voir des chauffeurs routiers avec des tatouages de véhicules sur le bras. Ceux-là sont cependant regardés par les autres chauffeurs comme des "intégristes" :

L'enquêteur : T'as vu ? Il a un Kenworth tatoué sur le biceps.

Christian : Ben ouais, chez les routiers c'est comme partout. Y'en a des branques.

L'enquêteur : Des quoi ?

Christian : Des branques : des branquignols, des tarés, des fadas...

Carnet d'observation, mars 1992.

⁵⁰ Mais certains projets de haute-technicité voudraient déposséder le conducteur de sa présence au volant. Le process est d'ailleurs très avancé pour les pilotes d'avions, et mieux encore pour les métros dits "automatiques" (métros où le conducteur n'est plus dans le véhicule).

⁵¹ STEINAUER J. : Contes et légendes à trois ou quatre essieux, éditions 24 Heures, Lausanne, 1990, (par exemple).

⁵² Mais le terme de primitif ne s'applique guère plus, à personne.

⁵³ FREUD S. : Totem et tabou, Petite Bibliothèque Payot, Paris, 1965, page 157. Edition originale : 1923.

⁵⁴ FREUD S. : op. cit., page 160.

Plus modestement, le camion apparaît sur les visières des casquettes ; en adhésif, sur l'automobile personnelle, en écusson sur le dos des blousons, les porte-clés, les bracelets-montres, etc... ;

- Et enfin, «*il y a des cérémonies au cours desquelles l'animal est tué solennellement*». Et effectivement, tous les ans, sur un circuit de compétition automobile, plusieurs milliers d'admirateurs de camions se bousculent pour regarder des cascadeurs épuiser les capacités techniques de véhicules lourds.

Bien sûr, comme l'a montré C. Lévi-Strauss⁵⁵, ces caractéristiques ne suffisent pas à nommer un objet comme totem. Mais il y a bien là résurgence d'attributs mythiques à un objet technique focalisant l'existence potentielle du clan.

Non seulement le camion est la base matérielle du culte des acteurs du TRM, mais il est également leur emblème. Dans les entreprises déjà anciennes que j'ai eu l'occasion de visiter, il y a très souvent, au dessus du bureau du chef d'entreprise, la photo de l'ancêtre éponyme, créateur de l'entreprise, posant devant l'un de ses premiers engins motorisés. Le camion stigmatise l'imaginaire social. Tant et si bien connoté que le mot n'est quasiment jamais utilisé dans les rapports de recherche. On y parle de véhicules industriels, et de "flotte" ou de "parc" de véhicules quand le "troupeau" vient à s'agrandir. Mais le mot camion reste invisible, contenu en filigrane, bien trop connoté.

Déjà, la voiture (celle que les savants appellent automobile) stigmatise des représentations sociales : la D.S. de R. Barthes est en fait une déesse, celle des descendants d'André Citroën, un mythe⁵⁶. La Galatée du XXème siècle n'est pas en marbre, mais en tôle, en acier et en plastique. Son Pygmalion l'anime par la conduite, de l'intérieur : «*Le trucker⁵⁷ est inaccessible et déifié, pris entre son moteur de 500 chevaux turbo-compressés et le soleil de l'horizon.*» [...] Il «*se prosterne devant sa calandre comme devant une statue antique...*»⁵⁸.

En état de marche, le camion est "bichonné", on le traite avec égard. Neuf, il rutilé dans les salons (professionnels). On lui tend le tapis rouge, on l'installe sur un promontoire, une plaque tournante où il tournera doucement pour être vu de tous et de partout. On commentera son esthétique, sa silhouette, sa puissance. Les prêtres du culte se réuniront pour décider quel est le meilleur de tous. On lui décernera un diplôme. C'est

⁵⁵ LEVI-STRAUSS C. : *Le totémisme aujourd'hui*, PUF, 1ère éd. : 1962, 7ème éd. : 1991, Paris.

⁵⁶ BARTHES R. : *Mythologies*, éditions du Seuil, collection Point, Paris, 1970.

⁵⁷ Truck : mot américain qualifiant les maxi-codes. Le mot pour qualifier l'ensemble des véhicules industriels reste le terme anglais : "lorry". Le trucker, c'est le "routier", les deux mots semblent avoir les mêmes connotations. Le terme générique anglo-saxon est "Lorry-driver".

⁵⁸ MARTINEZ A. & NORRY J.L. : *Les camions américains*, cité par TORRENT D., op. cit., page 24.

ainsi que les véhicules identiques au diplômé pourront arborer le pare-soleil indiquant qu'il est LE camion de l'année, LE "truck of the year"⁵⁹ européen.

En usage, il est traité comme un être vivant, on le nourrit d'hydrocarbures (carburant, huile, graisse), on l'entretient, on lui fait subir des révisions :

- *«Lundi, et mardi, tu prends le camion de René, le tien part en révision. On lui fait un check-up complet.*

- *Ben, c'est pas trop tôt, chef. Parce que dans l'état où il est là, j'partais au casse-pipe tous les matins. Et René, il fait quoi, lui ?*

- *Il a pris deux jours. Il part en week-end.*

- *Ah bon, parce que lui aussi, il aurait bien besoin d'un ketchup, comme vous dîtes.*

Discussion un jeudi soir entre un transporteur et l'un de ses chauffeurs avec lequel j'ai passé la journée. Elle se ponctue par un éclat de rire.

Extrait du carnet d'observation, juin 1992.

Du camion, on fera rugir les chevaux, et, au ralenti, on écouterà ronronner ou ronfler le moteur : *«A l'arrêt, le véhicule tremble encore, chaud de sa course comme un cheval épuisé»*⁶⁰. Les habitués de la route les distinguent parfaitement les uns des autres. La vue d'une parcelle de pare-chocs, un aperçu de la silhouette du véhicule, le bruit du moteur suffisent à pouvoir dire quelle en est la marque. Les vrais connaisseurs savent aussi reconnaître les différents modèles de chaque marque.

Quand il peine dans les montées, le conducteur se fait tendre. D'une séquence d'observation, je retire les notes et l'enregistrement suivant : Nous sommes dans une déclivité assez forte, le camion est chargé "à mort", *"Bourré, ras la gueule"* comme le dit le chauffeur. Didier parle à son véhicule : *«Bon, là, Marcel, faut pas m'lâcher, t'entends. Tu vas la monter, celle-là»*. Je profite d'une pause, un feu tricolore, pour lui demander (magnétophone en marche) :

«Ça t'arrive souvent de parler à ton camion ?

«Ben toi, tu parles pas à ta voiture, toi ?»

L'enquêteur : Ben, je n'sais pas.

Le chauffeur, tout en souriant de son propre comportement, frotte le tableau de bord, tapotant le plastique comme s'il caressait un animal domestique.

⁵⁹ Tous les ans sont ainsi élus, par un comité de journalistes et de professionnels, le camion de l'année et la voiture de l'année.

⁶⁰ GUY M.H. : *Le cœur de pierre (almanach des routiers de 1957)*, cité par TORRENT D., op. cit., page 24.

«Ben, faut savoir y parler, tu sais que c'est capricieux un engin comme ça [un Scania 142, le véhicule a bien 15 ans, plus d'un million de kilomètres]. Faut un peu de respect pour les vieux, c'est normal. Et puis, des fois, ça s'met en panne, t'as rien vu venir. Si t'es pas gentil avec, il se vexe [...] Et puis, si je parle pas à mon camion, à qui je vais parler ? J'ai pas toujours un sociologue à côté de moi»

Enregistrement dans le camion de Didier, juin 1989.

En panne, il se fait réprimander, il est insulté. Quand il se remet en route, on en caresse la tôle en le félicitant et en le congratulant pour sa fidélité. Parfois, on lui donne un prénom. Vieux, on en choisit parmi leurs semblables quelques uns qui furent les plus valeureux. ils seront respectés, restaurés, installés dans des musées. Et il y aura des personnes qui viendront regarder le mobile immobilisé, privé de ce qui lui donne vie : la route. Le camion-totem finit comme il a commencé : sur un tapis rouge, dans un espace clos.

• Le camion, espace de production du travail

Comme dans la chanson chantée par Hugues Aufray, les histoires que nous racontent les agents de convoyages commencent souvent par *«Moi et mon camion...»*. Le camion, ce sont deux espaces roulant simultanément et cependant non assimilables sociologiquement. La législation en fait pourtant une unité pour en limiter la longueur, la hauteur, le poids.

D'un côté, la cabine, lieu d'appropriation du conducteur, vaste lunette sur le monde de la route, lieu de puissance et de maîtrise de la machine : la cabine encercle le moteur, lieu de l'expression de la qualité du travail accompli, lieu d'habitat et de séjour, salle à manger, chambre à coucher (pour les transports aux longs cours). De l'autre côté, derrière, un volume mort, l'utilitaire, l'inerte, la raison d'être de la cabine qui le "tire", pouvant contenir toutes les formes de marchandises transportables par la route -et il en est peu qui ne le sont pas- et dont la géométrie est adaptée au type de marchandises transportées : la caisse. C'est l'espace où celui qui aime conduire accomplit la part la plus désagréable de son travail : la manutention.

La cabine est le lieu par excellence de l'exercice du métier, le lieu d'accomplissement de la "vraie" fonction de celui qui aimerait devenir un "routier", et non pas être un agent de convoyages : conduire. N'ont-ils pas été embauchés pour cela ? Cette cabine, lieu de vie, devrait être confortable. Or, elle est conçue, avant tout, comme le lieu de production d'un travail. Les ergonomistes le disent : la cabine est *«non propice à un sommeil réparateur : vibrations, variations de température, de bruit et de*

lumière.»⁶¹. C'est pour cette raison qu'on admire les camions américains, spacieux et chromés.

Ne monte pas dans un camion qui veut. La visite du totem est encore plus malaisée quand le gardien n'en est pas le propriétaire (cas le plus fréquent) car les possesseurs de ces monstres fragiles conservent jalousement le privilège de la sélection à l'entrée. L'attitude élitiste est justifiée par un problème d'assurances, mais l'assurance n'est, en fait, que la technique de sélection à l'entrée :

«Si tu veux, tu peux venir faire un tour dans mon camion.

L'enquêteur : Tu as le droit ?

«Non, mais c'est MON camion, c'est pas un patron qui va me dire qui je peux monter dans mon camion»

Jean-Charles, rencontré à Donzères, Drôme.

«On est dans notre camion, on l'aménage comme on veut.»

Hervé.

Certains chauffeurs salariés font décorer à leur frais le véhicule qu'ils conduisent. Apprécier de rouler dans un camion qui ne lui appartient pas mais décoré à ses frais pourrait, chez un néophyte, dépasser l'entendement. Mais chaque fois que l'agent de convoyages s'arrêtera quelque part sortiront des bouches des sifflets admiratifs. Il y placera sa fierté. Les conducteurs de poids-lourds se sentent propriétaires du véhicule que leur confie l'employeur : ils le bichonnent, vivent dedans et autour (de 3 ou 4 heures du matin jusque 18 ou 19 heures le soir pour beaucoup, du dimanche soir au samedi matin pour certains).

Les employeurs confient souvent le même véhicule à leurs employés. C'est assez pour s'en sentir le maître. Et puis, quelle différence y'a-t-il entre le maître et le propriétaire ? L'usufruit est une notion juridique qui n'a guère de sens dans le quotidien des agents de convoyages. Si l'appropriation légale des moyens de production est de l'ordre de la révolution, il existe me semble-t-il une appropriation subjective de ces moyens de production. Elle est d'autant plus facile qu'une fois le camion hors de la cour de l'entreprise, l'agent de convoyage en devient le seul responsable. Cette appropriation subjective doublée de la mobilité éloigne les acteurs du transport d'une quelconque conscience de classe placée dans un schéma de conflits entre ces classes.

4.2.5. Les interactions sur la route

⁶¹ GERMAIN C. : Le routier n'est-il qu'un conducteur de camion ? Rapport INRETS n° 114, Laboratoire Ergonomie Santé Confort (LESCO), Bron, février 1990, page 12.

• Avec les automobilistes et les forces de l'ordre

Sur la route, les agents de convoys croisent, doublent ou se font doubler par d'autres acteurs sociaux. Les deux groupes les plus souvent rencontrés sont les autres usagers du réseau public routier et les forces de l'ordre. C'est du moins de ceux-là que les agents de convoys parlent le plus souvent.

Le permis qui donne droit à la conduite d'une automobile est dit de "tourisme". Cette appellation a pris, pour les conducteurs de poids-lourds, un sens extrêmement péjoratif empreint de mépris, et leur propos sur les touristes sont souvent très acides. Touriste est d'ailleurs, dans leur bouche, une insulte :

«Nous sommes tributaires des gens qui roulent avec nous... C'est toujours le routier qui a tort. On voit un accident de camion, mais on ne voit pas un accident de voiture. [...] On est la bête noire des caravanes et les caravanes sont nos bêtes noires.» Francis.

«Les automobilistes ? Ils nous emmerdent !». Jean.

«Moi, je préférerais rouler de nuit parce que la nuit, il n'y a pratiquement que des professionnels sur la route, et on roule bien». Didier.

«Par rapport à une voiture, on est les maîtres de la route. On a l'impression de dominer les automobilistes». Bernard.

«Les touristes, c'est tout ce qu'il y a sur la route et qui ne conduit pas un camion. [rires] La route, c'est notre terrain. Les autres sont là pour nous emmerder. Il y a une espèce de violation du lieu de travail. En fin de compte, le touriste ne nous aime pas parce que le routier n'aime pas le touriste». Hervé.

«On est tributaire de ces gens à la con qui veulent de la marchandise chez eux et qui ne veulent pas de camions sur les routes». Francis.

Leurs rapports avec les forces de l'ordre ne se déroulent pas sous de meilleurs auspices. Les forces de l'ordre obligent à respecter des règlements qui mettent les agents de convoys en porte-à-faux simultanément avec les expéditeurs, les destinataires et leur employeur. Les forces de l'ordre arrêtent les véhicules pour vérifier les papiers administratifs concernant le camion, son utilisation, la marchandise qu'il transporte et les papiers du conducteur. L'opération dure rarement moins de 25 minutes. Ce sont 25 minutes que les agents de convoys devront récupérer ailleurs s'ils veulent "tenir les délais". Comme ils ont à gérer des contraintes que nous considérerons "internes" aux systèmes de transports, les forces de l'ordre représentent des facteurs exogènes de troubles et de ralentissement de la nécessaire vitesse d'exécution de leurs missions. **Qu'en serait-il si, comme pour les chronotachygraphes en 1974, les "ordinateurs de bord" et autres appareils de contrôle devenaient**

obligatoires ? Placées sous le signe du défi, ces interactions sont très souvent conflictuelles : faire respecter les lois sur les dépassements d'heures de conduite entraîne systématiquement un net ressentiment si ce n'est la haine des conducteurs de poids-lourds envers les forces de l'ordre :

«Mais ce qui est le plus terrible, c'est ces messieurs de la gendarmerie, des contrôles [...] Le gendarme n'aime pas le routier. Alors qu'ils ont souvent des parents proches et même des enfants qui sont routiers. Et ben celui de leur famille c'est un gars bien, mais les autres, ce ne sont plus des gars bien. Le flic, c'est ça, il est buté.

L'enquêteur : c'est un peu tout le monde, non ?

- Non. Les flics, plus !». Francis.

«Il y a une espèce de rapport de forces entre le routier et le flic. Une espèce de concours pour savoir lequel sera le plus fort, lequel arrivera à entuber l'autre. [...] Heureusement qu'ils sont là. On ne les aime pas, mais heureusement qu'ils sont là.» Hervé.

«Moi, j'vois un képi, j'ai les poils qui s'dressent ! Rien que la manière dont ils te disent bonjour, t'as envie de leur foutre ta main à travers la gueule.»
Christian.

• Avec les autres agents de convoyage

S'il n'est pas dans son camion, c'est dans les relais routiers que l'agent de convoyage se sent le plus à l'aise. Ceux-ci sont souvent organisés plus comme une cantine d'entreprise que comme un restaurant classique. Les tables peuvent, en général, recevoir une dizaine de convives. Celles-ci se remplissent une à une. Rares sont ceux qui mangent seuls. S'il reste des places à une table, des chauffeurs viennent s'y asseoir. La table suivante, bien souvent, ne sera occupée que quand la précédente sera pleine. Dans ces conditions, il est impossible (et inutile ?) d'avoir une conversation intime. Tous les membres d'une table participent à la même conversation. Si le sujet abordé intéresse plus de personnes, ceux des tables voisines peuvent également s'intégrer à la conversation. L'ambiance des restaurants sur l'autoroute est moins conviviale. C'est pourquoi elle est moins appréciée par les vieux routiers. Il m'a semblé que les jeunes chauffeurs étaient moins sensibles à l'ambiance des relais.

Dans ces lieux quasi-réservés, l'apéritif à une fonction socialisante et même communautarisante (*Vergemeinschaftung* aurait dit Weber). Quand il rentre dans un relais routier, le chauffeur "connaît" presque toujours quelqu'un. En 36 ans de carrière, par exemple, Francis a dû se restaurer plus de 10.000 fois dans des relais. Et comme il le dit lui-même : *«Si on s'est pas vu à hue, on s'est vu à dia»*. D'autre part, si on ne se connaît

pas directement, on a certainement une connaissance commune. Alors on la cherche : par le biais de l'entreprise où chacun travaille ou par l'endroit dont vient l'interlocuteur.

Lors de la prise des repas, dans ce monde qui manifeste fortement sa masculinité et sa virilité, les conversations sont peu variées. **C'est là que va se distribuer la connaissance des systèmes de communication, des "ordinateurs de bord" et toutes les autres techniques nouvelles⁶²** : la nouvelle boîte de vitesse de tel ou tel camion, le nouveau siège de telle ou telle marque, la nouvelle direction assistée de tel véhicule, la nouvelle motorisation de tel autre, etc. Cette connaissance est improvisée. Il y en a un qui sait, qui en parle. Les autres essaient de deviner, de comprendre, d'imaginer.

Les conversations sont cependant liées à l'âge des protagonistes. Les vieux routiers refusent de parler de camions, ils préfèrent parler des femmes, pour en rire, le plus souvent. Cependant, la majorité des conversations tournent autour du travail. Mais le contenu des discussions semble moins important que le langage lui-même. Goffman parlait de trois types de langage : celui des enquêtés, celui des sociologues et celui des lecteurs, soulignant cependant l'importance de l'interaction. En effet, le langage de chacun varie en fonction de l'interlocuteur. Quand ils s'adressaient à moi, les enquêtés faisaient attention, essayaient de parler correctement :

Deux routiers de la même entreprise, alors qu'ils se croisent chez un expéditeur, parlent de ma présence. J'étais avec Pascal la veille, je suis avec Claude aujourd'hui :

Pascal : *Salut ! Ah, toi aussi, tu te tapes le sociologue ?*

Claude : *Hé, reste poli, tu veux !* [Ils rigolent tous les deux, moi aussi]

Pascal : *T'as vu comment il parle ? Et tu comprends tout ce qu'il dit, toi ?*

Claude : *Ben ouais. Y'a rien d'sorcier.*

Pascal : *Quand même, faut y parler correc' à l'intello.* [Le chauffeur accentue son accent du Nord] *T'as intérêt à faire gaffe à ce que tu dis, parce que lui, il note tout.*

Moi (en lui montrant le magnétophone en marche) : *Ben non, pas tout à fait, des fois j'enregistre aussi.*

[Carnet d'observation et cassette, mars 1992].

Le langage que parlent les conducteurs de poids lourds⁶³ est brut, c'est le langage de l'action comme dirait M. Verret : *«La parole ouvrière est toujours un geste qui parle : attachée à la tâche, par elle à la situation comme un indice de ce qui s'y passe, de ce qu'il*

⁶² Le chapitre treizième nous livrera les formes de cette distribution.

⁶³ Pour une étude précise, on se reportera au livre de D. TORRENT (op. cit.).

y a à y faire, comme un appel à le faire. Geste parmi les gestes, elle conservera généralement cette attache à l'action.»⁶⁴.

Dans un relais routier, le groupe est indifférent à l'avis de l'individu, mais s'il veut se créer une certaine légitimité, l'individu doit être attentif à la réaction du groupe. Pour cela la discussion est possible, mais les mots sont largement insuffisants. Ils sont accompagnés de grands gestes, de grimaces, de mimiques et surtout d'éclats de rires⁶⁵. On assiste ici au triomphe du "fais moi rire et je t'écouterai" sur le "qu'en penses-tu ?".

Le langage des conducteurs de poids-lourds entre eux, *alerte et impersonnel* disait Steinbeck, sert à délimiter la frontière entre le Eux et le Nous. Il donne la définition des ensembles sociaux auxquels le sujet s'identifie. "Dis-moi quelque chose, et je te dirai si tu es des Nôtres ou des Autres". La présentation de soi est une étape importante dans le dialogue, et les menteurs (car ils existent) sont vite "*remis à leur place*". Celui qui prétend être allé en Finlande doit se souvenir du nom du premier restaurant rencontré ou du nombre de virages avant la douane ou de mille autres détails sous peine de n'être pas cru. Car le résultat de cette mini-enquête servira aux convives momentanément rassemblés à classer le parleur dans une des hiérarchies qui structurent le métier⁶⁶.

4.2.6. La solidarité des agents de convoyages

La solidarité, prise dans son sens le plus global, serait une relation entre personnes ayant conscience d'une communauté d'intérêts qui entraîne pour les uns l'obligation morale de ne pas desservir les autres et de leur porter assistance. Cette définition du dictionnaire commun envisage deux niveaux de relations. La première est de ne pas desservir les autres. Elle rejoint ce qui pourrait être appelé "esprit de corps" qui amène les agents de convoyages à se sentir obligés de défendre les gens du métier quand ceux-ci font l'objet d'une critique de la part de personnes qui ne sont pas conducteurs de poids-lourds. Effectivement, les agents de convoyages sont solidaires les uns envers les autres devant «*les gens qui n'y connaissent rien*». Bien qu'aucun d'eux ne veuille assumer l'ensemble des "*erreurs dans le travail*" (*mistake at work*, E.C. Hughes) que peuvent

⁶⁴ VERRET M. : *La culture ouvrière*, ACL éditions, San Sébastien, 1988, page 111.

⁶⁵ Dans les rapports d'enquête, les enquêtés sont souvent posés, graves, parfois cordiaux mais toujours distants, sérieux. Et il est rare que l'on rit à la lecture d'un rapport de recherche. Pourtant, durant les 11 semaines d'observation que j'ai faites en situation ces 6 dernières années, j'ai beaucoup ri. Est-ce là une spécificité des acteurs du TRM ? ou serait-il anti-scientifique de montrer que les acteurs enquêtés ont le rire facile ?

⁶⁶ En ce qui concerne les hiérarchies subjectives entre les agents de convoyages, je ne pense pas qu'elles soient un critère pertinent pour juger de l'intérêt des techniques nouvelles de liaison. Aussi je ne m'y attarderai pas. Pour de plus amples informations à ce sujet, cf MAUNY P. : "Les routiers : une communauté professionnelle ?", in *CLES* (Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie), n° 16, 2ème semestre 1990, pp 103-118.

accomplir leurs collègues. Ainsi, si on aborde le sujet des accidents de la route, les agents de convoyages donneront souvent une réponse mitigée :

« Bien sûr, y'a des cons, qui roulent comme des malades, ou même parfois qui boivent. Mais les journaux et la télé, ils abusent toujours quand un camion est mêlé à un accident. Même si le camion n'est pas responsable, il aura droit à une allusion sur le danger qu'il représente. »

Benoit (entretien réalisé en 1989).

Pour bien conduire un véhicule automobile, affirme le "Dictionnaire des symboles"⁶⁷, *« il faut discipliner ses impulsions, être sûr de ses réactions et avoir le sens des responsabilités. Il faut également observer le code de la route, la règle du jeu de la vie »*, et aussi la part inéluctable de conventions et convenances qui permettent l'exercice du métier sans mettre en danger la sécurité des autres usagers du réseau routier. Il me semble que c'est dans ces limites que se situe la solidarité des agents de convoyages face aux gens qui ne le sont pas. Les agents de convoyages sont solidaires les uns envers les autres face à une critique émanant d'un extérieur. Cependant, il ne leur sied guère qu'on accole au nom de leur métier, l'ensemble des incidents imputables à des individus effectuant ce métier. En ce sens, il n'est pas sûr que cette forme de solidarité ne soit pas générale à toutes les formes d'activités de travail.

La seconde partie de la définition fait appel à un niveau de relation dans l'action, la difficulté. Aux débuts de la mécanique, la fiabilité des engins motorisés était faible. Les routes étaient moins praticables qu'aujourd'hui, le réseau de stations de ravitaillement en carburant (et d'autant plus les ateliers de réparation mécanique) était moins élaboré. Il y avait peu de moyens de communication et le nombre de chauffeurs était bien moins important. C'est pourquoi une solidarité active était la bienvenue pour ces "aventuriers". Un certain type de déontologie de métier s'est développé face au manque d'infrastructures nécessaires à l'accomplissement du métier dans de bonnes conditions.

Les agents de convoyages, face aux difficultés (mécaniques, le plus souvent) s'entraidaient, établissant ainsi un réseau de solidarité en circuit fermé où chaque acteur pouvait avoir besoin, à tout moment des capacités des autres, et où beaucoup d'entre eux se sentaient prêts à partager leurs propres capacités pour rendre service dans l'espoir où, quand lui-même aurait besoin des autres, ceux-ci seraient prêts à l'aider à son tour. Ce

⁶⁷ CHEVALIER J. & GHEERBRANT A. : Dictionnaire des symboles, R. Laffont, coll. Bouquins, 1982.

n'est donc pas une solidarité institutionnelle (comme dans les corporations), ni altruiste, mais une solidarité pragmatique et rationnelle. Il s'agit, en fait, d'une forme de *Kula*⁶⁸.

A partir de ces données, nous pouvons dire quelques mots de la solidarité entre les agents de convois. Tout d'abord, les chauffeurs ont conscience que leur métier, comme celui des autres, connaît des comportements individuels qui ne sont pas approuvés par l'ensemble des collègues :

«Ah, il y a des brebis galeuses, comme partout...»

Francis.

Ensuite, l'esprit de corps jouant tout de même un rôle, les agents de convois sont prêts à se défendre face à des critiques qu'ils considèrent comme non justifiées ou abusives :

«...mais les gens sont toujours prêts à nous casser du sucre sur le dos.»

Francis.

Il faut également préciser que la reconnaissance de l'existence d'une solidarité entre les agents de convois est apparue dans les années trente. En ce temps-là, le mythe du camionneur-aventurier, basé sur la légende de "la voie royale" (les événements de la première guerre mondiale) et le commencement d'une conquête par les camions des empires coloniaux a été reprise par les syndicalistes corporatistes et les journaux.

En définitive, la solidarité que l'on reconnaît habituellement aux agents de convois a des causes endogènes et des causes exogènes. Mais, si elle permet de dégager une image unitaire du "routier", les agents de convois ne sont pas persuadés de l'existence de cette solidarité :

«Nous exerçons une profession dans laquelle il faut faire preuve plus que jamais d'une solidarité à toute épreuve. Ce qui ne semble pas être le cas.»

Courrier des lecteurs, France-Routes n° 65.

C'est certain que nous, on pense d'abord à nous en tant que routier. Quand on est sur la route, c'est certains qu'il est plus facile d'aider un routier qu'un touriste, sauf si elle a de belles jambes.»

Hervé.

Dans les entretiens réalisés avec les chauffeurs plus anciens, la solidarité n'apparaît même pas : Francis et Jean avec lesquels j'ai passé plusieurs heures à faire des entretiens

⁶⁸ MALINOWSKI B. : Les Argonautes du Pacifique occidental, Tel, Gallimard, Paris, édition renouvelée 1989.

et de l'observation n'ont jamais abordé le sujet. Par contre, quand on est dans le véhicule, on note à des gestes ou des comportements, qu'il existe des formes de solidarité qui, peut-être ne se disent pas, mais peuvent s'observer : radio-guidages par CiBi, arrêt sur le bas-côté de la route pour aider à changer une roue, prêt d'argent dans un relais avec le patron du relais comme témoin, aide à la recherche de marchandises, informations sur des entreprises qui embauchent...).

Il existe donc bien des formes de solidarité entre les agents de convoys. Elle a d'abord des causes endogènes : l'histoire de la mécanisation automobile, notamment. On peut également ajouter à cela la stigmatisation des acteurs sous un terme générique. Elle n'a rien de spécifique aux "routiers" : si quelqu'un parle des fraiseurs, tous les fraiseurs vont se sentir concernés. Il existe d'autre part des causes exogènes de solidarité. En effet, les autres acteurs sociaux, relayés par différents médias, ont pris pour habitude de pratiquer l'amalgame. On parle du "routier" comme s'il n'en existait qu'un, divisé en 300.000 actifs. Mais la solidarité entre chauffeurs n'est pas une caractéristique qui n'appartient qu'à eux : *«Un camarade n'est pas un parent, on ne naît pas avec. Ce n'est pas non plus un ami, on ne l'a pas choisi. Mais ce n'est pas non plus un étranger : on le côtoie, on le connaît. Et il a cela de commun avec vous de gagner son pain à la sueur de son front. C'est assez pour l'échange, pour l'entraide, pour l'agrément d'être ensemble.»*⁶⁹. C'est en fait le contexte de travail qui suffit à justifier la revendication d'une solidarité sur "la route".

Nous avons longuement abordé les dimensions que les agents de convoys vivent dans le monde de la route. Restent à envisager les autres facettes de leur métier. **Or, si c'est dans le monde de la route qu'ils créent et alimentent l'imaginaire sur leur travail en général et sur les techniques informationnelles de liaison en particulier, c'est dans le monde des routiers que se trouvent les justifications concrètes de leur implantation.** C'est pourquoi nous allons maintenant nous intéresser aux interactions que les agents de convoys vivent dans leur quotidien.

4.3. LE MONDE DES "ROUTIERS" : DES INTERACTIONS DIFFICILES⁷⁰

⁶⁹ VERRET M. : "La culture ouvrière", éditions ACL, San Sébastien, 1988, page 30.

⁷⁰ Le titre "le monde des routiers" a déjà été utilisé par P. Hamelin ("Le monde des routiers, histoire et image d'un groupe professionnel composite", in *Culture technique*, n° 19, op. cit.) pour décrire les activités des agents de convoys et la situation socio-économique des TRM dans la société globale. Nous ne décrivons ici qu'une part de l'activité de travail des agents de convoys.

Le monde des agents de convoyages ne se résume pas à la route. Sinon, l'appellation de "routier" aurait pu garder droit de cité. Certes, ils travaillent dessus, c'est là que nous les rencontrons, mais le travail de l'agent de convoyages ne peut être résumé à la conduite de son véhicule et des heures de repos et repas. Il sera ici question du "monde des routiers". Celui-ci ne s'oppose pas au monde de la route, ils représentent deux facettes d'un même univers : celui des conducteurs de véhicules industriels. Dans la première, les agents de convoyages sont envisagés comparativement à leurs collègues, comme intégrés à une chaîne de solidarité entre collègues, entre gens de métier. Dans la seconde, l'agent de convoyage est regardé comme un des éléments du processus de production d'une opération de transports. Processus qui permet aux producteurs de faire parvenir leurs produits jusqu'aux consommateurs.

Si la position qu'il occupe dans le premier espace est relativement valorisante et stable, il a par contre des difficultés à se positionner et à se stabiliser dans la seconde. Nous aurions pu aborder ici les rapports que les agents de convoyages entretiennent avec leur famille⁷¹ (lointains et conflictuels), ou encore le niveau de leurs salaires (plus élevé que celui des autres ouvriers, mais ridiculement faible par rapport au nombre d'heures de mise à disposition du salarié envers son employeur). Mais ces dimensions de la vie quotidienne des agents de convoyage, déjà traitées ailleurs, n'interviennent guère dans le rapport aux techniques nouvelles⁷².

Comme précisé dans l'introduction générale, **les nouvelles techniques informationnelles de liaison ont pour objectif de répartir de manière différente, entre les mobiles et la base des entreprises, la gestion des aléas qui apparaissent dans l'opération terminale de convoyage.** Or, ce n'est pas sur la route que se font jour les principales difficultés du métier de l'agent de convoyages, mais dans les opérations de transbordements, et dans la gestion des interactions entre les acteurs intervenant dans celles-ci.

Une variable illustre cet état de fait : les accidents déclarés (une infime minorité des incidents) des conducteurs de poids-lourds. Comme l'affirme B. Lefebvre, « *Cette profession, comme tout travail ouvrier, est sujette à des risques physiques mais 90 % des*

⁷¹ En ce qui concerne les rapports familiaux, voir par exemple :

- LEFEBVRE B. : "Intégrations locales et reproduction sociale des chauffeurs-routiers, le rôle des femmes", communication au colloque "*Crises et métamorphoses ouvrières*", Université de Nantes, LERSCO, 1993 ;

- LEFEBVRE B. : "Etre routier : s'engager, se reconverter ou s'installer dans le métier", "*Annales de Vaucresson*", 1/1987, n° 26, pp 259-276 ;

⁷² Pour des indications chiffrées, précises et récentes sur les horaires et salaires, cf OEST : Note de synthèse (non paginée), n° 75, nov. 1993, article rédigé par A. BOUFFARD, D. LEMARQUIS et M. VIERINK (Annexe III).

accidents du travail ont lieu à l'arrêt lors des opérations de chargement, déchargement ou d'entretien mécanique»⁷³. Dans son rapport annuel sur les causes d'arrêt de travail des conducteurs de poids-lourds, la Caisse Nationale d'Assurances Maladies fournit les indications suivantes (années 1993) :

- Accidents du travail survenus à l'arrêt :	91,3 %
Pendant les opérations de :	
- Manœuvre d'éléments du véhicule :	23,2 %
- Bâchage, arrimage :	4,0 %
- Accès au véhicule :	19,4 %
- Transbordements :	47,8 %
- Autres :	
14.4 %.	
Problèmes déclarés (en pourcentages non-cumulatifs) :	
- Lombalgies, dorsalgies, hernies :	23.2 %
- Chutes de hauteur du véhicule	20.8 %
- Accidents transbordements	47,8 %
- Accidents spécifiques "savoyardes" ⁷⁴	11,5 %
- Accidents dûs aux moyens de manutention	8,8 %

Si ces chiffres n'enlèvent rien aux drames que sont toujours les accidents de la route, c'est bien dans le monde des routiers que les agents de convoyages vivent le plus de situations à risques. Cette proportion d'accidents peut être reconduite pour l'ensemble des aléas rencontrés par les agents de convoyages. Si tel est le cas, environ 90 % des raisons qui amènent le conducteur à devoir contacter la base de son entreprise proviennent des tâches hors conduite.

Seront exposés dans cette section les interactions que les agents de convoyages ont à vivre dans la réalisation quotidienne de leur travail. Si **"le monde de la route"** montre les bases de l'imaginaire de ces acteurs, c'est l'ensemble des interactions qu'ils ont à vivre dans leur quotidien qui va orienter les décisions, par l'employeur, d'implantation des techniques informationnelles de liaison dans leurs véhicules.

4.3.1. Les interactions avec les ouvriers

Au cours de leur travail, les agents de convoyages entrent en contact avec d'autres acteurs sociaux que leurs collègues. Les plus fréquemment rencontrés sont les ouvriers des entreprises et usines où ils chargent et déchargent ainsi que les manutentionnaires de ces entreprises.

⁷³ LEFEBVRE B. : "Les risques du métier, ethnographie des conducteurs de poids-lourds dans les petites entreprises en région Rhône-Alpes", page 242, in *Culture technique*, n° 19, pp 241-249.

⁷⁴ Les savoyardes sont un type particulier de remorques (bâchées, avec des ridelles).

• Avec les ouvriers d'usine

«Non seulement je m'admirais, mais en plus, et c'était la conséquence logique de mon admiration, je méprisais les autres.»
Marcel Pagnol : le "Schpountz".

La description que les agents de convoyage donnent des ouvriers leur est peu favorable, comme s'il était nécessaire d'affirmer sa différence par l'exclusion. Les extraits suivants d'entretiens permettent de comprendre comment les agents de convoyages perçoivent le métier des ouvriers d'usine. Hervé et Didier ont tous les deux invoqué le film de C. Chaplin "Les temps modernes", Francis invoque l'absence de volonté des plus jeunes au travail et l'irrespect de l'outillage. Pourtant, les agents de convoyages ont une très forte conscience ouvrière. Même s'ils ont l'impression d'accomplir un travail moins répétitif, plus attrayant que celui des ouvriers d'usine :

«Si on est à l'usine, on ne peut pas s'arrêter. On est obligé de respecter le temps de travail. Il y a une seule chose qui compte : c'est que la marchandise parte bien et qu'elle arrive bien chez le client dans les délais et temps prévus. Alors, c'est à nous de nous organiser.»

«Je me suis toujours senti supérieur à l'ouvrier d'usine. En réalité j'étais à égalité avec lui, mais ayant un beau camion dans les mains, voyageant en international, pour moi, l'ouvrier d'usine, c'était le balayeur du bled, il fait, il est automatique. Il n'a pas de responsabilité à prendre, il a la machine qui tourne, il n'a qu'à regarder. Et encore, il y en a qui laissent passer des mauvaises pièces.»

L'enquêteur : Mais ne penses-tu pas que l'ouvrier d'usine aime autant sa fraiseuse que toi tu aimais ton camion ?

«Offffff..., euh, non. Non, non. Parce qu'il s'en fout. Au contraire, il donnera un coup de pied dedans et marche si t'as envie. Et puis au contraire, si elle est en panne ça va faire une coupure, et je vais prendre mon temps, avoir du repos.»

«Les gens ne travaillent plus. Ils n'ont plus le respect du travail comme nous on avait. Maintenant, si tu demandes à un ouvrier de faire une heure supplémentaire, il fait la gueule.»

Entretien avec Francis.

«On est ouvrier. Avec certains avantages, mais on est des ouvriers. les privilèges, c'est en général de ne pas avoir de chef, de supérieur à côté de toi [...] Les ouvriers sur chaîne, ils n'ont pas tellement de liberté. [...] Au point de vue des salaires, on se sent plus dans le milieu des ouvriers. Un gars qui travaille en chaîne, il n'a aucune intelligence à développer pour faire marcher sa machine. C'est "les temps modernes", tu sais, le film avec Chaplin. Les mecs sur chaînes, c'est des robots. Je ne veux pas dire que le robot c'est le truc qui ne réfléchit pas parce qu'on a quand même une intelligence, c'est fait pour s'en servir, mais disons que, arrivé à un certain moment, tu fais un travail ça devient instinctif.»

Entretien avec Hervé.

Les agents de convoyages invoquent donc trois raisons principales pour se différencier des ouvriers d'usine : la répétitivité systématique des tâches, la présence immédiate, sur le lieu de travail, des supérieurs hiérarchiques et l'inflexibilité des horaires.

Outre les ouvriers d'usine, les agents de convoyages rencontrent également les manutentionnaires des entreprises où ils effectuent des transbordements.

• Avec les manutentionnaires

S'ils peuvent comprendre les difficultés qu'ont les ouvriers d'usine à se réaliser dans leur travail, si même ils affichent une compréhension face aux restrictions de production que ceux-ci peuvent mettre en œuvre, la vision qu'ils développent des manutentionnaires est, quant à elle, très négative. Les interactions entre les agents de convoyages et les manutentionnaires sont en fait le reflet de deux espaces de travail régulés selon des modes bien différents. D'un côté les agents de convoyages et leurs mission à réaliser coûte que coûte, de l'autre, des manutentionnaires, dernier échelon des hiérarchies des entreprises, hommes et femmes à tout faire pour le plus bas salaire légal (pas toujours équivalent au SMIC).

Il existe des entreprises avec des manutentionnaires qualifiés. Mais ce n'est jamais de ceux-là que parlent les agents de convoyages. Ils prennent pour illustrer leur animosité l'exemple des entreprises où ils rencontrent des difficultés, les hypermarchés, notamment :

«Dans ces sacrées grandes surfaces, il n'y a aucun respect : un chef d'exploitation d'une grande surface ne respecte pas le gars de la cour et celui qui réceptionne notre marchandise, vu qu'il n'est pas respecté par le haut, il ne nous respecte pas non plus. C'est une chaîne sans fin.

Francis

«Une fois j'ai attendu 24 heures devant la grille pour livrer deux palettes. J'ai fini par les mettre sur le trottoir en allant prévenir le réceptionnaire, comme ils appellent ça, que je laissais tout ça là».

Jean.

Tous les chauffeurs rencontrés responsabilisent les manutentionnaires de cet état de fait. Mais c'est bien la rencontre entre deux mondes différents qui rend ces interactions difficiles à gérer pour les ouvriers de ces deux espaces professionnels. Manutentionnaires et agents de convoyages vivent une relation de pouvoir significative des deux logiques de production que représentent leurs entreprises réciproques. Ce sont les manutentionnaires qui dominent l'interaction, au moins la plupart du temps. Ils ne sont pas habitués à se plier aux exigences des agents de convoyages qui voudraient voir charger ou décharger leur véhicule dès leur arrivée. Les agents de convoyages estiment que les manutentionnaires devraient être à leur disposition.

A ces données, il faut ajouter le rapport aux horaires de travail. Les manutentionnaires tiennent à leur droit de salariés, les agents de convoyage ne les respectent guère. Par exemple, si les manutentionnaires ont le droit à une pause, ils la prennent à l'heure imposée par leur chef de service, même s'ils sont en train de charger ou décharger un camion. Dans cette situation, le routier tempête contre leur fainéantise. "Des manutentionnaires qui ne manutentionnent pas sont des paresseux". Le chauffeur, lui, voudrait ne pas perdre de temps pour une opération de transbordement. Il arrive donc très souvent que les agents de convoyages entrent en conflit ouvert avec ces personnels, conflits qui peuvent aller jusqu'à l'échange de coups, la bagarre. Cela d'autant plus que le nombre de manutentionnaires embauchés par les entreprises est souvent inférieur à ce qu'il devrait être⁷⁵.

• Avec les autres travailleurs

Les relations avec les autres travailleurs sont plus distantes mais ne se vivent pas dans un climat plus clément. Parmi l'ensemble des métiers que les agents de convoyages ont l'habitude de côtoyer, les agents de bureau sont les plus détestés. Les agents de convoyages appellent indifféremment "fonctionnaires" ou "bureaucrates" ces acteurs qui travaillent assis dans un bâtiment. Là encore, citons quelques extraits d'entretien illustrant ces interactions :

⁷⁵ Le nombre d'heures de travail est respecté, mais les camions arrivent souvent à des heures sensiblement identiques devant les entrepôts. Dès lors, les manutentionnaires doivent assumer une pointe de trafic au dessus de leur capacité.

«Heureusement que tout le monde n'est pas fonctionnaire, sinon, qui c'est qui travaillerait ?»

Un chauffeur, carnet d'observation, mars 1992.

«Par les affréteurs, on est considéré comme leur gagne-pain, leurs esclaves. En fin de compte, on est assez réduit dans l'échelle sociale. Y'en a, c'est par politesse qu'on ne leur tape pas dessus, ou par peur des représailles, mais l'envie elle est bien là».

Hervé.

«Un administratif, c'est un gars qui a le cul vissé huit heures par jour sur une chaise. Un bureaucrate, quoi. [...] Un bureaucrate, c'est quelqu'un qui travaille dans un bureau et qui remplit les papiers à la vitesse où il veut pour te faire chier».

Hervé.

«Ils sont à dix dans un bureau où on fait le travail de deux. Mais enfin, ça fait des chômeurs en moins. Mais je crois qu'on ferait mieux de les payer au chômage, ils seraient plus rentables que de travailler dans un bureau à emmerder tout le monde, à faire des paperasses pour rien.»

Francis.

«Moi, j'attends pas de voir. Je prépare le BEP d'agent du transport. Après, je rentre chez un expéditeur, et je fais comme les autres : je m'assois derrière le bureau, j'attends la paye à la fin du mois en réfléchissant à ce que je vais faire quand je serai en retraite».

Un chauffeur, carnet d'observation, juin 1992.

«Notre boulot prend du temps. On en va pas se laisser pourrir la vie par des planqués, des types qui ne sortent jamais de leurs bureaux et qui se foutent de nos dix douze heures de travail quotidien.» in Moi, Tarzan, par D. Leiffet, Editions

J.C. Lattès, coll. Confessions, Paris, 1993, page 25.

La téléphonie peut, le cas échéant, devenir une des pièces maîtresses des capacités culturelles des agents de convoyages dans les difficiles interactions qu'ils peuvent vivre avec les travailleurs sédentaires ; la radiotéléphonie, bien plus encore. Nous le verrons plus loin.

4.3.2. Les interactions avec les employeurs

• L'employeur, dans les transports, c'est le "patron"

Si dans l'industrie et le commerce, on parle plus souvent aujourd'hui de directeur, de président directeur général, d'employeur, de "boss" (...), les agents de convoyages n'emploient qu'un seul mot pour qualifier leur employeur (pour les petites entreprises) ou celui qui leur transmet le travail (dans les plus grandes) quand il est

également gérant de l'entreprise : **le patron**. Si nous désirons comprendre l'imaginaire des acteurs à propos des techniques, cette relation est la plus importante. Le "patron", c'est le chef, mais c'est aussi le guide, la forme à suivre, pas seulement pour les couturiers.

En effet, **c'est la relation avec celui qui donne les ordres et /ou celui qui contrôle l'activité de l'agent de convoyage qui va orienter sa réaction aux techniques informationnelles de liaison. De l'idée que se fait l'agent de convoyages sur celui qui lui donne du travail va dépendre l'intégration réussie ou non de ces techniques. Plus les rapports sont cordiaux, plus la technique nouvelle a de chances d'être acceptée, et peu important les caractéristiques de la technique en question.** Il faut donc analyser les formes d'interaction entre les agents de convoyages et les acteurs sédentaires de l'entreprise, notamment les entrepreneurs de transports.

Derrière l'utilisation de ce terme de patron se cache une manière particulière d'envisager les rapports hiérarchiques. Ce terme est à la fois empreint de respect distancié et de "fraternalisme", de sens de la confrérie, de traditionalisme, de paternalisme et de mimétisme.

Dans les corporations de l'ancien régime, dans les hôpitaux d'aujourd'hui, on trouve également des patrons. On parle également des patrons de l'industrie. Mais ces deux derniers sont des intouchables. Rares, parmi leurs subalternes, sont ceux qui connaissent le patron d'industrie, ou le grand patron de l'hôpital. Le patron des transports routiers, quant à lui, est là, dans l'entreprise. S'il n'est pas le dirigeant de la société ou son propriétaire, il est le chef de service. L'appellation patron, dans les TRM, se mérite.

L'utilisation de ce terme se justifie par l'histoire des TRM. En effet, beaucoup de transporteurs d'aujourd'hui sont d'anciens chauffeurs qui ont eu, au cours de leur carrière, la possibilité de "*se mettre à leur compte*". Même s'ils ne sont pas la majorité des employeurs, cette image du routier devenant artisan transporteur, puis transporteur (c'est-à-dire non-roulant) fût pendant longtemps l'idée de la carrière la mieux réussie. Elle est encore la base de l'imaginaire des acteurs du TRM. D'ailleurs, si on demande à un transporteur quelle est sa trajectoire, il va essayer de montrer que sa carrière l'amène à connaître la vie quotidienne au travail de ses employés :

«Moi, je suis né dedans. C'est quelque chose qui me passionne énormément.

[...] Moi, je connais le métier de chauffeur, parce que je l'ai fait plusieurs fois, alors, je sais de quoi je parle. Et les gens qui sont là-bas (Il me montre deux agents d'exploitation à leur poste de travail : un grand planning, des postes téléphoniques,

un télécopieur, un téléscripneur) eux aussi, ils savent de quoi ils parlent parce qu'eux aussi, ils ont été chauffeurs. Et ça, les clients, ils aiment bien».

Entretien avec Patrick G., directeur commercial, 150 employés.

«Comment j'en suis arrivé là, et bien tout simplement parce que je suis fils de transporteur, donc les camions, les problèmes de transports, les problèmes de camions, j'en connais, puisque j'ai été élevé à travers ça, je suis même quasiment né dans un camion.»

Entretien avec Alain D., transporteur, 11 employés.

«J'étais pas du tout destiné aux transports. [...] J'ai fait le début des études de médecine. [...] Ce monsieur m'a tout appris du transport et comme à cette époque-là, le transport, c'était transporter d'un point à un autre, j'ai été avec lui dans tous les pays. Il m'a permis avec les chauffeurs d'apprendre le métier sur le tas.

L'enquêteur : vous avez été chauffeur ?

«Non, mais j'ai voyagé comme un chauffeur, j'ai déchargé des camions...»

Entretien avec Jacques L., directeur commercial, 300 personnes.

• L'adhésion aux valeurs patronales ou la rupture

Les relations des agents de convoyages avec leur employeur donnent très rarement lieu à des conflits ouverts. Sans doute parce que la majorité des entreprises de transports publics sont de petites unités où les relations avec le patron sont individualisées. A cela il faut ajouter qu'en terme de stratégie, l'agent de convoyage a très peu de capacités d'actions sur son employeur. Il en est stratégiquement dépendant. L'exercice de son métier dans des conditions acceptables passe par une bonne entente avec l'employeur, surtout dans les petites unités.

Les syndicalistes connaissent d'ailleurs de très grandes difficultés à rester dans les mêmes entreprises. Dès que l'employeur s'aperçoit que l'un de ses employés est syndiqué, il s'en méfie. Les syndicalistes, ce sont des dénonciateurs. Or, la plupart (pour ne pas dire toutes) des entreprises de TRM, si elles parviennent à réaliser des bénéfices, le font grâce à la fraude. Alors, le militant syndical, même modéré, est souvent considéré comme un danger. Au moindre faux pas, le militant sera licencié ou l'employeur s'arrangera pour qu'il soit docile :

«Dès qu'il a su que j'étais syndiqué, il a commencé à me donner le boulot le plus pourri. Je restais à quai pendant plusieurs jours et tout, sous prétexte que le travail manquait. Alors moi je lui disais "OK !, le travail manque, mais on partage les galères entre tout le monde". Lui, il me répondait que si je faisais moins le con je repartirais en route. Quand je lui demandais faire le con c'était quoi, il répondait pas. En fait, faire le con, c'est être syndiqué. Voilà, on vit dans une société qu'est comme ça.»

Entretien avec Jean-Claude, chauffeur syndiqué (F.O.).

«R. (le nom du patron) m'attendait au tournant. Il a accumulé les griefs contre moi. j'ai reçu, paraît-il, des lettres que je n'ai jamais lues. Il a surtout voulu se débarrasser d'un chauffeur peu docile. Il appréciait pourtant mes qualités professionnelles.» in Moi, Tarzan, par D. Leiffet, Editions J.C. Lattès, coll. Confessions, Paris, 1993, page 26.

La répartition du *sale boulot*, (*dirty-work* comme disait E.C. Hughes) se fait dans ces conditions-là. En effet, rester dans l'entreprise, cela signifie non seulement gagner moins d'argent (absence de frais de route, de primes) mais également ce que craint le plus un agent de convoyage : ne plus conduire de camion, et avoir toujours le chef sur le dos. Il semble donc important de bien s'entendre avec ceux qui restent à l'entreprise et qui distribuent le travail entre les agents de convoyages. Mais quand ils en parlent, la plupart des chauffeurs donnent de leur relation avec l'employeur une image de coopération volontaire :

«Quand on a un petit patron, non pas par la taille, mais par celle de l'entreprise, qu'il est vraiment sympa, compréhensif et attentif aux soucis et desiderata de tout un chacun, on doit obligatoirement entretenir un esprit coopératif.» L'Indien, in France-Routes, n° 69.

«J'ai toujours eu de bonnes relations avec le patron. [...] Le bon routier, il a premièrement le respect de son patron [...] Etre routier, c'est une coopération à fond avec le patron».

Francis.

Même quand ils ne sont pas intéressés aux bénéfices, les agents de convoyages défendent la recherche de rentabilisation des camions. Ils parlent de la relation au patron en terme de rentabilité du travail :

«Ecoute, mon patron, il me paye impec'. Je gagne bien ma vie. Alors, les semaines où il faut rentabiliser le camion, parce qu'en plus j'ai un beau camion, je bourre. Je me mets debout sur les pédales, je me mets des allumettes pour tenir les paupières ouvertes et je roule... Si tu le fais pas, pas de beau camion. Si pas de beau camion, pas d'pub', si pas d'pub, pas d'client, si pas d'client, pas d'boulot. Tu vois que j'ai raison.»

Jean-Charles.

«Parfois, avec les exigences du client, le patron il est coincé... Un chauffeur routier, il est autant patron que le patron, parce que, quand il arrive des pépins sur la route, c'est le premier à trinquer.»

Didier.

Mais en définitive, la raison primordiale qui pousse les agents de convoyages à "respecter" leur employeur, c'est l'espoir d'obtenir un meilleur salaire et que celui-ci fournisse un "beau" camion, l'orgueil de ces acteurs :

«On se dit toujours que peut-être, si on fait plaisir au patron, le patron nous fera plaisir, par une augmentation de salaire, une prime exceptionnelle, mais c'est rarement le cas.»

Hervé.

«Si je veux avoir du bon matériel pour travailler, il faut bien le payer et le rentabiliser. C'est là où mes intérêts et ceux de mon patron convergent en ce sens que lui ne peut se permettre de m'offrir un beau camion que si à mon tour, je fais le maximum pour rentabiliser l'ensemble. Je pense que vus sous cet angle, nos intérêts vont bien dans le même sens.»

L'Indien, in France-Routes, n° 69.

Si le consensus ne se fait pas, si l'agent de convoyages n'accepte pas la logique libérale -mais ils sont rares-, les employeurs changent de méthodes pour convaincre leurs agents de fournir un travail plus conséquent :

«Et y'a le patron qu'est derrière nous et qui nous dit : "si tu ne fais pas ça, je te vire !" En fin de compte, le patron a de gros moyen de pression sur nous».

Dominique.

«Y'a rien de plus facile que de se débarrasser d'un chauffeur. Une lettre, deux lettres, trois lettres, viré !» . Alain D., Transporteur.

«On est son gagne-pain. On est de plus en plus considéré comme des esclaves par les patrons. On aimerait de la chaleur humaine dans les contacts, mais pour eux, on est des numéros. On est l'objet de valeur qui va leur rapporter de l'argent. Alors, les relations avec les patrons, c'est comme dans toutes les entreprises : ils donnent des ordres, on exécute.»

Hervé.

Les formes de gestion des ressources humaines, dans les entreprises de transports routiers correspondent à des formes traditionnelles de paternalisme de l'entrepreneur. Les relations entre agents de convoyages et entrepreneurs de transports sont donc basées soit sur un consensus défini par les employeurs, soit sur un rapport conflictuel soutenu par l'organisation paternaliste de ces métiers. Organisation paternaliste qui permet la discrimination individuelle entre les conducteurs salariés.

Cette forme de gestion des ressources humaines est acceptée par la majorité des agents de convoyages. La plupart même la défendent, refusant toute forme de collectivisation de leur démarches revendicatives, se méfiant des institutions syndicales, les considérant avant tout comme des "faiseurs de discours", préférant, de très loin, régler

les problèmes d'homme à homme, même si les capacités d'action, et ils le savent, ne sont pas partagées de manière égalitaire : *«Les processus de réajustements, les négociations de salaires, de conditions de travail ou encore les tractations économiques se font avec l'employeur, d'homme à homme, en privé, selon un code de l'honneur dans lequel les partenaires doivent s'engager dans une relation qui devient de fait difficilement rationalisable.»*⁷⁶.

Dès lors, si nous voulons comprendre les relations entre les conducteurs de poids-lourds et leur base, c'est vers la compréhension des conflits du travail qu'il faut nous tourner. Mais les conflits du travail, ce ne sont pas que les grèves ou les "opérations escargots" ou encore les barrages sur les routes. Ce sont avant tout des réajustements concrets entre des éléments contradictoires dans le déroulement quotidien de l'activité des acteurs des entreprises de TRM. Ce sont des interactions comportant des éléments mal vécus par l'un ou l'autre des acteurs. La combinatoire finale dépendant des rapports de force entre les acteurs et de leurs capacités conjoncturelles à faire des concessions. **Je pose l'hypothèse que les conflits collectifs ont peu d'influence sur les relations que les acteurs du TRM entretiennent avec le spectre technologique qui permet la réalisation de leurs activités quotidiennes. Aussi, ne seront abordés ici que les conflits intervenant dans les interactions mises en place pour organiser le travail.**

4.4. LES CONFLITS INTERPERSONNELS DANS LES TRM

Pour comprendre les réactions des acteurs du TRM face à l'implantation de techniques nouvelles de liaisons informationnelles, nous devons comprendre les modalités interactionnelles qui existent entre les différents acteurs des entreprises de TRM. Celles-ci peuvent être analysées par le conflit. En effet, **les conflits au travail sont une exacerbation des relations de pouvoir entre les intervenants.** C'est à travers l'analyse de ces situations conflictuelles que seront expliquées les interactions quotidiennes dans les entreprises de TRM. **L'analyse en terme de conflits, mais avec une définition étendue de la notion aux limites de la psychologie sociale, permettra de comprendre sur quelles bases s'intègrent les techniques dans le processus de travail et dans l'imaginaire des acteurs.**

4.4.1. Un positionnement théorique

⁷⁶ LEFEBVRE B. : "Les risques du métier, ethnographie des conducteurs de poids-lourds dans les petites entreprises en région Rhône-Alpes", page 248, in *Culture technique*, n° 19, pp 241-249.

Les conflits ouverts sont une forme particulière de négociation d'une relation. Contrairement à la représentation sociale la plus commune concernant les transports, les conflits auxquels les acteurs du TRM participent ne sont pas uniquement les "opérations escargots" ou le blocage des routes et autoroutes. D'autre part, contrairement aux représentations sociales les plus souvent explicitées, les conflits visibilisés par les médias ne composent pas, loin s'en faut, les seuls conflits que connaissent les acteurs du TRM.

Une vision trop simpliste de l'action sociale consiste à ne souligner que le conflit collectif géré par des organisations (dont la "révolution prolétarienne" est une caricature). Or, le contexte du travail, dans les transports comme ailleurs, est un contexte conflictuel permanent. Le consensus développé, dans sa théorie, par l'Ecole des Relations Humaines (E. Mayo, par exemple) vise la rationalité par rapport à une fin et l'adhésion de tous les acteurs d'une organisation à l'idéologie officielle de cette organisation. Tous les acteurs d'une entreprise auraient, semble-t-il, intérêt, s'ils veulent conserver leur mode de vie, à ce que le but poursuivi par l'organisation soit atteint.

Cette vision rationaliste et utilitariste présuppose que tous les acteurs de l'organisation auraient des ambitions personnelles identiques et une volonté semblable d'intégration⁷⁷. Soit, tous les acteurs de l'organisation ont des objectifs. Mais le travail divisé est une contrainte sociale. Les objectifs de chacun sont bien plus souvent situés hors-travail. Le travail n'est qu'un moyen "socialement normal" pour parvenir à des fins qui, généralement, ne concernent pas l'espace socio-culturel du travail. La typologie quadripartite de R. Sainsaulieu sur les identités au travail le démontre (retrait, fusion, négociation, affinités)⁷⁸.

La relation de travail induit pourtant la participation à des organisations. La réalisation concrète d'un objectif nécessite pour un individu, comme pour une organisation, que les acteurs œuvrent ensemble, ou encore, composent des interactions. Il y a bien hiérarchisation/domination, mais **le dominant trouve la justification de son existence dans le dominé sans qui il ne peut rien dominer**. Les uns sont imprescriptiblement liés aux autres : *«La hiérarchie dépend, dans son existence même de ce qui dépend d'elle»*⁷⁹. En ce sens, chaque interaction humaine, dans le travail au moins,

⁷⁷ Intégration et satisfaction au travail sont deux des notions-clé de l'Ecole des Relations Humaines.

⁷⁸ SAINSAULIEU R. : L'identité au travail. Les effets culturels de l'organisation, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1977, 2ème édition : 1985, Paris. Mais aussi du même auteur : Sociologie de l'organisation et de l'entreprise, pp 173-177, PFNSP, Paris, 1987.

⁷⁹ MORIN E. : La méthode, tome II : La vie de la vie, page 313, coll. Points-essais, éditions du Seuil, 1980. Cité également in GOSSELIN G. : *"Sociologie de l'imaginaire et retour du sujet"*, p. 88, in Actions et recherches sociales, déc. 1986, n° 4, éditions Erès, pp 85-98.

nécessite d'abord la reconnaissance sociale, par l'ensemble des participants, de l'espace socio-culturel de travail et ensuite la mise en place d'une volonté d'action sur, dans, pour et contre le système d'action. La volonté d'action est composée à la fois par des données de type consensuel et par d'autres du registre conflictuel : les acteurs agissent à la fois pour et contre le système dès le moment où ils participent à ce système.

La position socio-culturelle⁸⁰ de chacun dans une entreprise est le résultat de la permanence de ce conflit/consensus. La reconnaissance sociale de l'espace socio-culturel du travail, si elle ne se fait pas sans coercition, reste tout de même la dimension consensuelle basique de la participation aux organisations. Chercher à modifier les modalités concrètes de l'organisation, c'est déjà, pour une part, en reconnaître la validité. Dès lors, la notion de conflit peut être regardée comme le moteur du principe innovant, comme le pense S. Moscovici.

Quand, pour le définir, on s'inspire du vocabulaire de l'analyse stratégique, un conflit, c'est une tentative de reconquête de déséquilibres perçus dans un rapport de force ou, plus généralement, une tentative d'accroître son potentiel d'action. Il n'est ni bon (comme le croyait K. Marx in "Les luttes de classe en France" ou Dahrendorf in "Classes et conflits de classes dans la société industrielle") ni mauvais (comme le pensait E. Durkheim in "de la division du travail social"). Il est ce que les acteurs, par leurs rapports de forces déséquilibrées, sont capables d'en faire, c'est-à-dire tout et rien à la fois.

La situation de travail, au moins dans les sociétés industrialisées, est un permanent rapport entre des forces conjoncturellement opposées et structurellement interdépendantes. Ce rapport varie en fonction des interactions en jeu. Il a peu de choses qui soient permanentes contrairement à ce que pourrait nous laisser croire la notion figée de classes sociales.

Bien qu'étant les plus prisés par les analystes⁸¹ :

- 1 les conflits collectifs ne sont qu'une modalité particulière de conflits ;
- 2 les conflits sociaux gérés par des organisations syndicales sont encore une modalité particulière des conflits collectifs ;

⁸⁰ Non pas la position socio-culturelle que mesure la statistique, trop proche de la position économique et statutaire, mais la position d'équilibres intellectuels socialement construits (ou si l'on veut la culture) d'un individu. Cette dimension a pour mérite de ne pas placer l'individu comme élément intégré et ingéré par l'organisation mais comme individu constitutif de l'organisation.

⁸¹ A ce titre, le Que Sais-je ? n° 2035 (1982) : Sociologie des conflits du travail, de J.D. REYNAUD, nous avait troublé quelque peu, car le titre est faux. J.D. Reynaud fait ici une sociologie de la grève, pas une sociologie des conflits du travail. Appellerait-on "Traité de Botanique", un poème sur les roses ?

-3 et les grèves organisées dont les médias font leur choux-gras ne sont encore qu'une modalité particulière des conflits sociaux gérés par les organisations officielles.

Instants précis d'une dynamique créatrice de l'organisation sociale et de sa perpétuation, les grèves ne suffisent donc pas à rendre compte des conflits au travail. Elles ne peuvent, par conséquent, illustrer que partiellement la complexité des rapports entre les acteurs composant une organisation.

Nous citerons l'exemple de J.D. Reynaud qui passe de son titre "*sociologie des conflits du travail*" à la question "*Qu'est-ce qu'un conflit social ?*" (première ligne, page 5), pour répondre enfin "*entendons par là, comme on le fait généralement, les conflits entre employeurs et salariés*" (dixième ligne, page 5). Vision obtuse, pour le moins. Quel cas ferons-nous alors des conflits quotidiens qui opposent O.S. et "petits-chefs" ? Ou encore des conflits dans les entreprises publiques dont l'employeur n'a qu'une existence abstraite⁸² ? Ou encore des conflits concurrentiels entre deux O.S. ou deux cadres pour une prime de rendement ?

Souligner les grèves n'est pas sans intérêt. Mais le sociologue qui regarde les acteurs au travail s'aperçoit très rapidement que la majorité des acteurs, dans la majorité des cas, font ce qu'ils peuvent pour éviter les conflits ouverts, qu'ils soient individuels ou collectifs. Ils leur sont, en effet, le plus souvent, fort désagréables, facteurs de "montées d'adrénaline" et d'émotions non désirées. Un conflit ne s'ouvre que quand l'un des acteurs en interaction est vraiment exaspéré par l'autre. D'autant plus qu'un conflit produit des émergences dont aucun des participants ne détient ni ne maîtrise les conséquences.

Encore devrions-nous relativiser le propos car le terme de conflit a disparu des ouvrages de sociologie concernant le travail. La notion de "rapports de force", tronquée par la vision de sens commun : manichéenne et déterministe, a cédé la place à une vision plus consensuelle de l'action à l'intérieur des organisations. Endémique, mais implicite, dans les travaux des analystes stratégiques (la notion de pouvoir définie comme capacité à agir sur autrui contient le conflit en implicite), le conflit défini comme rapport de force a cessé d'intéresser les sociologues les plus connus⁸³. Nous vivons une époque de consensus mou : la sociologie des conflits a disparu des ouvrages et manuels. Cette

⁸² «L'Etat, cette forme de pouvoir qui ennoblit l'obéissance» (page 15) [...] «est, au sens plein du terme, une idée», (page 14), in Burdeau G. : *L'Etat*, Seuil, 1970.

⁸³ On peut d'ailleurs se demander si ce n'est pas le fait d'avoir évincé la notion de conflit qui leur a permis d'atteindre la reconnaissance sociale. La grâce ou la disgrâce des intellectuels dépend non seulement de la qualité de leur travail, mais également du contexte social dans lequel ils réalisent leurs travaux.

disparition a pour effet de nous laisser dans une ambiance sociale où l'organisation libérale apparaîtrait comme le consensus idéal, la panacée des interactions humaines⁸⁴.

En taillant dans le vif de l'humanité des organisations pour réussir à créer des classes sociales disjointes susceptibles de s'affronter, on ne fait pas que modéliser les rapports de force à l'intérieur des organisations, on les caricature. En taisant la notion de conflit, on ne l'englobe pas dans les systèmes d'action même concrets, on l'y englobe. Dans les deux cas, on fait au moins une erreur de même nature : en diffusant ces travaux, on augmente les capacités culturelles des acteurs qui, déjà, en ont le plus. Ou on augmente les zones d'incertitudes des acteurs qui, déjà, ne savent comment les diminuer. la doctrine de l'entreprise (donc des entrepreneurs) devient incontournable.

Le travail, si longtemps défini comme une horrible contingence (un *tripalium*) a été socialement "naturalisé", admis à la fois comme moyen inévitable de reconnaissance sociale et comme seule modalité de participation active à la société. Même si des transgressions sont permises, le "droit" (qui se complète par des envies et parfois l'obligation) de participer à la société de consommation est directement subordonné à la nécessité sociale de travailler. De la même manière, lutter pour devenir propriétaire des moyens de production, c'est lutter pour devenir responsable de son travail, c'est donc lutter pour s'obliger à continuer de travailler. Ce qui représente un singulier combat.

Cet état subordonne l'existence sociale de chacun à la participation à l'enrichissement général. C'était, d'après Ford, ce qui devait lui permettre de continuer à s'enrichir. Les élites de nos sociétés ont entamé cette démarche aidés par les intellectuels et les militaires, depuis plusieurs siècles. L'analyse des travaux de J. Habermas nous en montrera, dans le chapitre cinquième, les conséquences : la science et la technique devenues moteurs idéologiques du conservatisme des rapports de production.

Les rapports de travail tels qu'ils sont organisés et maintenus (grâce à l'action de tous les acteurs) dans nos sociétés productivistes ne sont pas inévitables. J'émet l'hypothèse que la contingence impliquée par le travail est un rapport de force entre des acteurs. Ces rapports de force qui sous tendent l'organisation de nos sociétés dans ses grandes lignes ne sont que très récents dans l'histoire de l'homme.

⁸⁴ On retrouve cette ambiance consensuelle de bien-être global dans les ouvrages d'"*héroïc-fantasy*" comme les livres de J.R. Tolkien ou dans "Le meilleur des mondes" d'A. Huxley où chaque individu occupe, avec plus ou moins de succès, une place et un statut sociaux qu'il est béatement content d'occuper et qu'il ne remet jamais en cause. A noter cependant que Tolkien légitime tandis que Huxley dénonce.

L'état, à un moment donné, de ces interactions négociées ne dépend que pour une part infime des rapports de production définis par rapport à la structure, l'organigramme des organisations ou la fonction de chacun par rapport à l'ensemble. La dimension la plus importante en serait plutôt l'affect des acteurs, leur maîtrise des zones d'incertitudes et de leur capacités culturelles. Or ceux-ci dépassent largement les statuts socio-professionnels des acteurs en interaction.

Les constats réalisés sur le terrain m'amènent à penser que les conflits au travail ne portent que très rarement sur les rapports de production. Ils se basent bien plus souvent sur les modalités concrètes d'organisation du travail, parfois sur la sensation de la trop inégale répartition des richesses dégagées par la production du travail de tous ou encore sur les affects sensibles durant le travail des membres de l'organisation. Le statut de propriétaire ou de prolétaire n'a que peu de choses à voir dans l'affaire. Cette inégalité dépend bien plus du prestige social des activités professionnelles, et des revenus qu'elles amènent, que de leur importance objective dans le processus de production. Une énorme majorité des personnes avec lesquelles j'ai eu l'occasion de parler de leur travail se moquent totalement du statut des personnes dans les rapports de production. Par contre, ils exécrent ce qu'ils appellent l'injustice. Injustice dont la définition varie selon le temps et les personnes qui s'expriment **Les acteurs ne sont pas victimes d'une fausse conscience, ils participent volontairement à l'élaboration du système qui les aliène.**

Sans transporteur, pas de politique générale d'orientation de la production, mais sans personnel de conduite, pas de transport. L'un et l'autre sont structurellement interdépendants et le savent tous les deux. Que le travail de l'un soit mieux rétribué et plus valorisé que le travail de l'autre est un constat visible par tous. Cependant, les zones d'incertitude étant plus rares et les capacités culturelles étant beaucoup plus importantes pour les dirigeants, ceux-là s'octroient les conditions de travail les plus confortables et les revenus les plus élevés. Il n'en reste pas moins que les deux travaillent de concert à s'entre-déchirer et que c'est de ce processus d'entropie que vit l'organisation.

4.4.2. Les conflits individuels et les conflits interpersonnels dans les entreprises de TRM

• Le premier conflit est le conflit de soi

Dans l'observation des acteurs que nous avons faite, la forme la plus fréquente de conflit est le conflit individuel ou intérieur, entre un individu et lui-même, car la première contrainte vécue est la contrainte de soi. Pour autant qu'ils concernent un individu seul, certains de ces conflits intérieurs peuvent avoir une dimension sociale essentielle. Le

problème du choix (champ traditionnel de la psychologie) est ici crucial, mais les modalités de ce choix peuvent être largement imposées par la dimension sociale des conséquences qu'aura le choix réalisé.

L'humain au travail ne poursuit pas (comme le croyait M. Olson) des intérêts individuels calculés dont l'action collective serait la résultante. Il a, comme l'ont démontré R. Boudon ou M. Crozier & E. Friedberg (après P. Lazarsfeld et H. Simon), une rationalité limitée. De là découle l'idée que l'organisation est un moyen et non une fin, ou un résultat. Raisonnant avec des postulats cartésiens, l'individualisme méthodologique ne pouvait admettre que l'organisation est à la fois fin et résultat⁸⁵. Cette rationalité limitée est composée pour une part des capacités à agir au moment et dans la durée du conflit, et pour une autre part d'un ensemble de données socialement acquises de la personnalité (les *habitus*).

Un agent de convoyage peut par exemple hésiter entre respecter les désirs illicites de son employeur ou les législations sur le travail. Les notions qui l'amèneront à réaliser un choix sont, pour une part, dépendantes du contexte social dans lequel doit se faire le choix, et pour une autre part composées par l'idée qu'il se fait quand aux conséquences de son choix. Sur un laps de temps assez court (quelques heures, dans le cas présent), il peut être confronté plusieurs fois au même choix et lui apporter des modalités concrètes d'actions différentes.

C'est la variation des environnements et contextes sociaux qui fait varier les modalités concrètes d'action. Le "conflit intérieur", dans le travail, peut avoir tous les niveaux de conséquences. Un employé de bureau peut hésiter entre plusieurs couleurs de trombone comme il peut hésiter entre rester ou démissionner, ou encore respecter les rites en vigueur dans l'entreprise ou pas etc...

Les actions finalement élaborées par ces employés dépendront largement du contexte social dans lequel il se trouve et de leurs capacités à agir selon leur volonté. Celle-ci est elle-même le résultat de construits sociaux. En agissant, l'acteur participe activement à la modification⁸⁶ et à la construction du contexte dans lequel il agit.

⁸⁵ Précisons que dans son dernier ouvrage, *Le pouvoir et la règle*, Seuil, coll. Sociologie, Paris, 1993, E. FRIEDBERG délaisse l'individualisme méthodologique pour une avancée vers la compréhension de l'organisation comme système complexe : « *Pouvoir et règles constituent ainsi les deux faces du phénomène "organisation" qui, en stabilisant l'univers toujours complexe, instable et potentiellement conflictuel de l'interaction sociale, donne durée et épaisseur aux entreprises collectives des hommes* ». (Quatrième de couverture).

⁸⁶ De type Butor(ien) ?

Si nous émettons l'hypothèse que les choix individuels sont déjà une action organisée⁸⁷, nous avons alors à faire à quelque chose que nous pourrions appeler, pour paraphraser E. Friedberg, "*ordre local intériorisé*". Mais Friedberg n'étend pas la notion d'ordre local à la conscience individuelle. Son action organisée ne concerne d'ailleurs pas les choix réalisés par un individu. Pourtant, dans l'action, l'individu est, avant tout, confronté à ces propres antagonismes. Et ce sont les acteurs qui maîtrisent le plus de paramètres conformes aux contextes qu'ils traversent qui bénéficient de la dimension méritocratique des organisations de nos sociétés. Il semble que, contrairement à ce qu'auraient bien voulu croire tous les "révolutionnaires" de l'histoire, les acteurs ne sont pas enclins à vouloir tout changer. Au changement radical, ils préfèrent la différenciation individuelle dans la conformité ambiante.

Les acteurs du transport que nous avons eu l'occasion d'observer dans leur travail sont perpétuellement soumis aux dilemmes de l'action individuelle. Ne serait-ce que les conducteurs de poids-lourds salariés qui gèrent en permanence un outil qui ne leur appartient pas et dont ils ont la responsabilité. Tous les choix qui ne sont pas de l'ordre du réflexe sont soumis à ces antagonismes. Ceux-ci, fort heureusement, ne revêtent pas tous la même importance et ont bien souvent de faibles conséquences.

• *Du conflit de soi au conflit larvé : le cas du dirty-work (ou bas-travail)*

L'une des cinq dimensions de E. C. Hughes (the *dirty-work* : le bas-travail, le sale boulot) concernant le travail pourrait sans doute illustrer ces antagonismes. La répartition du travail entre les agents de convoyage exige que l'on répartisse travail valorisé (par exemple, dans certains cas, un convoyage sans manutention à effectuer) et bas-travail (nettoyer les quais du dépôt, par exemple). Toute activité professionnelle contient en elle un certain nombre de tâches à réaliser qui sont hiérarchisées dans l'esprit des acteurs. Cette hiérarchie des valeurs entre travail valorisé et bas-travail est le plus souvent partagée par tous les acteurs ayant statut identique dans l'entreprise. Mais la personnalité de chaque acteur est également primordiale.

Deux agents de convoyage au long cours, d'une même entreprise se feront sans doute une idée équivalente sur les qualités d'une tâche précise. Charger chez tel ou tel client "*est un véritable plaisir*", charger dans telle ou telle usine "*est une véritable galère*". De l'extérieur, le travail peut sembler le même : aller charger le camion ; mais les modalités concrètes pour atteindre cet objectif peuvent être plus ou moins valorisées. Cette valorisation varie également selon les contextes spatio-temporels. Aujourd'hui, on ne se sent pas l'envie de faire quelque chose qu'on avait eu plaisir à faire hier.

⁸⁷ Ne fait-elle pas appel à une démarche à rationalité limitée ?

Pour la répartition du bas-travail, plaire au répartiteur de ce travail, c'est s'assurer, à coup sûr, les tâches les plus valorisées. Lui déplaire, c'est être condamné à ne devoir effectuer que les tâches dévalorisées. La répartition du travail contient bien sûr une part rationnelle par rapport aux fins à atteindre : un répartiteur lillois n'enverra pas un agent de convoys charger dans une usine s'il en est trop éloigné. Mais entre deux agents en conditions objectives de réaliser chacun un travail dont l'un est un "sale boulot", le répartiteur confiera le travail qu'il considère le moins pénible à l'agent de convoys qui lui est le plus sympathique.

Il n'est cependant pas suffisant, quand on est agent de convoys, de faire le constat de cette situation, il faut encore avoir le courage de prendre un risque : celui d'entrer en conflit ouvert avec le répartiteur dont on estime qu'il vous attribue les tâches parmi les plus ingrates. Or, prendre ce courage est déjà le résultat d'un conflit intérieur.

Citons les extraits d'une conversation téléphonique enregistrée entre un chauffeur et le répartiteur du fret. Avant de téléphoner à l'entreprise, depuis le camion, le chauffeur m'avait prévenu :

«Dès que j'peux, j'm'arrête pour téléphoner et boire un café⁸⁸. Tu vas voir, j'suis ici, on est mercredi, il [le répartiteur] va encore m'envoyer chez XXX. Ça m'fait chier, j'vais finir par lui dire. Ça peut pas continuer comme ça, moi j'me tape toutes les merdes. Hé, ça va un temps, mais t'en as vite marre».

Le chauffeur qui s'estimait lésé depuis quelques jours n'en avait encore pas parlé au responsable. Il était pourtant sûr d'avoir à faire le travail qu'il me décrivait. Mais il fallait "attendre le bon moment" pour exprimer ce qu'il avait à dire. Les pensées du chauffeur quant à ce qu'il pouvait se permettre de dire semblaient osciller entre le "Si je ne dis rien, il va continuer", et le "si je dis quelque chose, ça peut devenir encore pire".

La conversation téléphonique :

- «Salut. C'est Bernard. J'suis à Roye, j'viens d'vider. Tu m'envoies où, là ?

- ??? (le répartiteur répond au conducteur) ;

«Tu m'envoies encore chez XXX !

- ??? ;

- «tu t'fous d'ma gueule ? J'y suis déjà allé lundi ! Tu peux pas y envoyer quelqu'un d'autre ? J't'ai dit, merde, que j'voulais plus y aller tout le temps !

⁸⁸ Le téléphone est dans le camion, et le café en question est dans une bouteille isothermique dite "le thermo" posée entre l'espace qui sépare les deux sièges (au dessus du moteur).

Jacques, il est pas plus près de c'client qu'moi ? C'est la galère d'aller là-bas. Lundi j'ai encore attendu 2 heures pour trois palettes ! Si c'est toujours moi qui y vais, moi j'perds des ronds sur ma prime de productivité. T'y penses à ça ? Et puis là-bas, t'attends comme un malade et t'es considéré comme un chien. J'voudrais bien que c'soit pas toujours moi qui l'fasse.

- ??? ;

- Oui, mais...

- ??? ;

- «Et alors, c'est pas une raison...

- ??? ;

- Bon, j'te l'fais, mais c'est la dernière [fois] cette semaine ! Tu m'entends bien, hein ? Parce que si tu me l'recolles après-d'main, j'vais voir l'patron. Parc'que c'est pas normal que c'soit toujours moi qu'aïlle chez c'client. Les manutentionnaires sont cons comme des manches et il faut deux heures pour avoir les papiers.

- ??? ;

- Et j'te r'téléphone quand ?

- ??? ;

- OK, salut !

Carnet d'observation et cassette d'enregistrement, mars 1991.

Le ton de la conversation était non pas à la "grosse colère", mais plutôt à la plainte irritée. Cependant, le conducteur était visiblement très énervé. Le choix du ton de l'entretien était stratégique : il fallait exprimer son désaccord tout en montrant bien qu'il n'y avait pas de rancœur interpersonnelle (ou en la masquant). Les expressions et vocabulaires utilisés pourraient paraître grossiers et provocateurs, mais dans le contexte des interactions entre ces deux individus particuliers, ils ne le sont pas. Je reste persuadé que le même chauffeur n'oserait pas parler de la sorte à son employeur, même s'il entretient avec lui d'excellentes relations, et surtout si l'interaction en jeu est une négociation directe pour un objet particulier.

Le chauffeur avait allumé une cigarette durant la conversation téléphonique (une Gauloise sans filtre). Les propos qu'il m'avait tenu, avant le coup de téléphone, m'amenaient à penser qu'en me disant cela, il se le disait aussi à lui-même, essayant de se stimuler pour aborder avec le répartiteur le sujet épineux. Cette technique allait lui permettre de dire au répartiteur, après avoir "répété son texte", ce qu'il pensait nécessaire de lui dire.

Au début de la conversation, Il a tapé violemment la paume de sa main sur le volant et n'a plus cessé de le tapoter nerveusement. Le ton de sa voix était nettement plus élevé (en décibels) que d'habitude. Une fois le téléphone raccroché et après quelques gestes nerveux et désordonnés pour ranger un peu le poste de conduite, il finit par me dire :

«Et non, hé, faut pas déconner, c'est toujours moi qui me tape le sale boulot. J'en ai marre à la fin. Lui, il l'a tranquille derrière son téléphone. J'aimerais bien l'voir, lui, aller là-bas tous les deux jours. Même le patron il le dit que c'est pas un client facile, c'est pour dire. Et à la dernière réunion, il [le patron] l'avait dit qu'il fallait répartir le boulot correctement. Parce que tu comprends, ce mec-là [le répartiteur], il a ses têtes. C'est pour ça que je lui ai parlé de Jacques. Jacques, c'est son beau'. Il est sympa, hein, c'est pas la question. Mais l'autre, il enverra pas son beau' chez les clients foireux. Tu comprends ? [...]

Bernard.

Carnet d'observation et cassette d'enregistrement, mars 1991.

Ayant eu plus tard l'occasion de parler de ce problème au transporteur, j'apprenais qu'il n'invoquait pas la même raison que celle invoquée par le chauffeur pour l'attribution de ce travail. Pour le transporteur, c'était, malgré tout, en envoyant ce chauffeur particulier qu'il prenait le moins de risques avec le client. Parce qu'à son avis, tous les autres chauffeurs auraient été beaucoup plus agressifs avec le client en question. C'est sans doute ce que le répartiteur tentait de lui expliquer quand le chauffeur avait répondu *"c'est pas une raison"*.

J'avais pu effectivement constater le lundi que le chauffeur avait, avec les employés du client, fait preuve d'une patience étonnante. Il lui avait fallu attendre 1 heure pour être chargé de trois palettes de 200 kg chacune (opération d'une durée d'environ 6 minutes) puis une autre heure pour obtenir le bon de livraison concernant ces trois palettes. Bien qu'irrité par cette attente, le chauffeur avait attendu d'être remonté dans sa cabine pour pester contre la mauvaise organisation du travail dans *"cette boîte"*.

Cette explication du transporteur n'invalide pas totalement pour autant la raison invoquée par le chauffeur-routier. La colère et le fait de "râler" sont des éléments qui font également partie des stratégies des acteurs. En entrant en conflit ouvert avec un client, un agent de convoyage sait pertinemment que cela pourrait lui permettre de n'être plus envoyé chez ce client.

• Du conflit larvé au conflit ouvert

Dans cet exemple, le conflit intérieur précède une relation conflictuelle négociée. Et la plupart des antagonismes que vivent les acteurs ne se transforment jamais en conflit ouvert. L'enquêteur s'entend parfois dire :

« Celle-là, il ne l'emmènera pas au paradis, c'est moi qui te l'dis ».

Jean-Charles, mars 1991.

Mais il arrive que même les antagonismes les plus difficiles à vivre restent sous silence :

« Ce coup-là, je te jure, il m'est resté en travers la gorge. [Le chauffeur fait le geste]. Mais je n'peux rien dire sinon, ça va s'envenimer et ça va mal se terminer »

Claude, Février 1992.

Dans les interactions qui les lient aux acteurs susceptibles de faire pencher le rapport de force en leur faveur (généralement quelqu'un de hiérarchiquement "supérieur"), les acteurs de l'entreprise ont souvent ce type de conflits intérieurs à gérer. Et nombreux sont les employeurs qui pensent encore que "réfléchir, c'est déjà désobéir" :

[...] réfléchir, pour moi, c'est le début de l'indiscipline. Ce que je veux c'est : Action ! [...] On est dans une époque où le temps, c'est de l'argent. Il ne faut plus que les gens réfléchissent. Si ! A chaque fois que vous faites quelque chose, moi je le dis à tous les gens, je vous paye 15 secondes à réfléchir et après, il faut y aller.

Entretien avec Jean-Pierre D., (directeur commercial).

Le droit à l'expression des salariés existe, mais il a pour corollaire le droit de licenciement. L'équilibre personnel, le mode de vie, le niveau de vie (...) peuvent être rompus ou remis en cause par une parole "déplacée" et on ne sait jamais de quoi demain est fait :

[...] « Tu vois ce jour-là, je lui dis : "Tout Monsieur qu'vous êtes, vous êtes un con. Vous savez même pas faire vot'boulot". Et c'est vrai qu'il savait pas faire son boulot, il faisait même des erreurs sur les fiches de paye. Le lendemain, manque de bol, je m'plante avec le camion. Pas trop grave, mais bien quand même. Paf, viré ! Ils m'auraient peut-être pas viré, mais comme j'avais eu une "prise de becs" avec le chef du personnel, la veille, tu peux être sûr qu'il est allé voir le patron et qu'il m'a "chargé à mort"⁸⁹ : Viré ! [...] »

Laurent (chauffeur), Carnet d'observation et cassette, mars 1992.

⁸⁹ "Charger à mort" s'emploie à peu près comme l'expression "se faire descendre". Elle signifie accroître la liste des griefs formulés pour nuire à quelqu'un (on entend parfois aussi l'expression "se faire entasser" qui signifie la même chose).

Alors, les plus timorés se taisent et tentent d'assumer ces antagonismes sans les transformer en conflits ouverts. Celui-ci parfois est difficile à éviter. Les agents de convoyage, comme les ouvriers qualifiés des autres secteurs, ont parfois bien du mal à maîtriser leurs impulsions verbales :

«Je l'savais qu'il fallait que j'me taise. Mais j'sais pas pourquoi, il m'avait énérvé avec son histoire, j'ai ouvert ma gueule. Et quand j'ouvre ma gueule, y'a plus personne qui peut m'faire taire [...]».

Olivier, chauffeur. Carnet d'observation, mars 1991.

Et dans ces circonstances-là, l'interaction devient un rapport de force déclaré, un conflit ouvert. Mais cette forme de conflit est véritablement très rare. En effet, déclarer un conflit de la sorte est le résultat d'une accumulation de ressentiments. Quand l'affect est véritablement déstabilisé, il est plus difficile qu'à l'habitude de maîtriser ses propos. Or, ne pas maîtriser ses propos quand on parle à un supérieur hiérarchique, c'est s'exposer à des sanctions dont les conséquences dépasseront largement le cadre du travail. Une "mise à pied", ce sont des revenus inférieurs pour le mois suivant, etc...

Nous désirions insister sur cette dimension que les sociologues abandonnent habituellement aux psychosociologues. Il nous semble en effet que, si elle peut devenir factrice de "troubles" psychologiques, elle n'en est pas moins une des dimensions sociales les plus couramment exprimées par les acteurs qui racontent leur travail, dans le transport comme ailleurs. En fin, cette dimension, si elle s'inscrit dans la personnalité propre de l'acteur, n'en est pas moins le résultat de rapports sociaux à la fois plus ou moins conflictuels et plus ou moins consensuels.

En définitive, ce sont ces formes de conflits qui orientent l'attitude des acteurs les uns envers les autres, et positionnent le niveau des interactions qu'ils vont vivre ensemble. La posture ainsi acquise va constituer une des articulations de l'imaginaire des acteurs. Cette posture est simultanément psychologique et sociologique dans le sens où elle dépend du processus global dans lequel les acteurs agissent et de la manière dont ils perçoivent leur action dans le processus global. Elle orientera le comportement des acteurs face à toutes les propositions qui leur seront faites ou imposées. **C'est ainsi, qu'à mon avis, se dessine la réaction des acteurs des TRM aux techniques informationnelles de liaison. Si la posture de l'acteur est favorable envers celui qui fait implanter la technique, la réaction du premier sera également favorable.** Nous sommes en présence d'un processus permanent d'action et de rétroaction. Les acteurs agissent comme ils peuvent avec les moyens qu'ils sont capables

de mobiliser tout en tenant compte des capacités réactives de leurs interlocuteurs. Nous sommes là aux fondements de l'interactionnisme.

CONCLUSION DU CHAPITRE QUATRIEME : LES AGENTS DE CONVOYAGES ONT-ILS UNE CULTURE ?

Les agents de convoyages, plus communément appelés "routiers" composent un groupe professionnel hétéroclite. Ils ne sont ni plus ni moins "sympa"⁹⁰, ni plus ni moins réactionnaire, ni plus ni moins isolés du reste de la société que les autres intervenants du système global de production. Le sens commun voit en eux des conducteurs de camions, populaires aventuriers des temps modernes, il y a donc un Nous, il y a donc un Eux. Et il est vrai que le camion représente chez eux une source d'imaginaire importante que ne possèdent pas les non-roulants. Ce camion-totem représente, à mon sens, un mythe intégrateur. C'est en effet dans son unité d'objet technique producteur de transport et dans ses capacités à valoriser et visibiliser leur activité que les agents de convoyages trouvent une des bases de leur imaginaire⁹¹.

Mais leur travail, organisé par les sédentaires des entreprises de TRM, est défini en termes de missions. Les horaires à respecter sont ceux des autres : "tu dois être à Paris à 8 heures" ; "le client ferme à 15 heures, après ils n'chargent plus... débrouille-toi, mon vieux !" (Extraits d'entretiens). Cette forme exogène d'organisation du travail oriente une part importante des interactions qu'ils vivent avec les populations ayant un travail sédentaire. Simultanément, elle en fait des ouvriers, acteurs dépendants de procès d'organisation imposés. Ces interactions sont bien souvent conflictuelles, même si les conflits vécus restent avant tout des conflits de soi, internes et tus pour, simplement, continuer de participer à l'organisation.

La dialectique liberté/aliénation alimente également cet imaginaire. Les trois dimensions sont inter-reliées. Elles font de l'agent de convoyages un acteur qui se sent détesté par les autres populations. Cette paranoïa est le reflet de l'idéologie que véhiculent les médias quant à ces acteurs, mais elle leur sert également pour se distinguer, se donner une existence : *«l'enfer, c'est les autres»*, disait J.P. Sartre. Il ne présageait pas pour autant que l'Ego fût paradisiaque⁹². J'ajouterai qu'il ne peut pas y avoir de soi s'il n'y a pas les autres.

⁹⁰ Allusion à l'émission dédiée aux "routiers" qui se déroula sur les antennes d'une station périphérique pendant quelques années.

⁹¹ Ce qui ne l'empêche guère d'être parfois détestable, pour les "routiers" comme pour les autres.

⁹² "La nausée", en est l'éclatante preuve.

Dans le quotidien de leur activité, les agents de convoys entrent en interaction avec d'autres acteurs. Des relations de pouvoir s'en suivent, plus ou moins bien négociées par les uns et les autres. Cependant, comme l'ensemble des acteurs sociaux, les agents de convoys doivent apprendre à vivre des compromis dans leurs interactions : ils ne décident pas de l'organisation de leur travail et ont besoin de ce travail pour continuer d'assumer une vie sociale stable, même si, aux néophytes, elle peut paraître parallèle.

Nous connaissons maintenant les bases de la culture des agents de convoys, s'ils en ont une. Nous connaissons également une partie de leur imaginaire au travail. Possèdent-ils alors une culture qui leur soit propre et qui leur permettrait de réagir de manière sensiblement identique à l'apparition d'appareils de contrôle et/ou de télécommunication dans leur véhicule ? Pour répondre à la totalité de cette question, il nous manque la base conceptuelle permettant d'analyser le spectre technique qu'ils vivent dans leur travail et la manière dont ils le perçoivent. La troisième et quatrième partie de ce travail élaborera ces deux réponses. Ensuite seulement, nous pourrons répondre à cette question.

Cependant, nous pouvons désormais décider si oui ou non ils ont une culture qui leur soit propre. A cette question, P. Hamelin, en 1989, apporte une réponse qui tend vers la négative. Son ambition est de montrer qu'*«il serait grand temps de dire qu'ils ressemblent aux autres, qu'ils ont des emmerdements et des accidents, comme eux, que dans ce métier, ce qui compte c'est d'acquérir de l'expérience et de la prudence au cours des années»*⁹³, comme dans les autres métiers ouvriers. En définitive, l'ensemble des travaux du sociologue vise à montrer que les agents de convoys sont des acteurs comme les autres. Que les considérer sous l'œil de l'exotisme, c'est en faire des acteurs loin de nous et loin de tout.

Quand il a commencé ces travaux, seul, P. Hamelin se heurtait à des stéréotypes d'une lourdeur incommensurable, même dans les milieux scientifiques. Dès lors, on comprend sa volonté de rapprocher les agents de convoys des autres ouvriers et montrer que l'idéologie commune sur ces "cow-boys" des temps modernes a pour *«fonction de masquer le coût humain de la production matérielle des transports derrière l'image du "héros"»*⁸⁴. Cela d'autant plus que comme il le précise également, peu de routiers se reconnaissent dans le mythe du trucker américain traversant le continent. *«Ah, y'en a qui s'y croient, hein, des brebis galeuses, y'en a partout»* (Francis), ces

⁹³ HAMELIN P. : "Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite", document consulté : original, 16 pages, paru in Culture Technique, n° 19, mai 1989, numéro spécial "Transports".

chauffeurs, «*pauvres types qui nous font une sale réputation*» (Jean), ceux que Christian (l'un des chauffeurs avec qui j'ai "roulé" pendant plusieurs jours) avait appelé *des branques, des tarés, des fadas*. sont peu nombreux dans les métiers d'agents de convoys.

Peu nombreux sont également ceux qui prétendent à une solidarité intra-professionnelle incluant tous les acteurs du TRM, patrons y compris. Pris dans ce sens, P. Hamelin voit juste : il n'y a pas de culture assez spécifique chez les agents de convoys pour qu'ils forment un groupe solidaire et uni, isolé de notre sphère de compréhension.

A contrario, pour S. Bouchard⁹⁴, l'analyse du groupe des "truckeurs" démontre l'existence d'une sous-culture. Après avoir décrit pendant 360 pages un monde qui ressemble à s'y méprendre à celui que décrivent P. Hamelin et B. Lefebvre, il en conclut qu'elle est une sous-culture à double titre. D'abord, elle s'insère dans un univers plus large ; ensuite elle est enfouie au cœur de cet environnement dominant. Utilisant pour ce faire les anthropologues (C. Lévi-Strauss, notamment mais aussi Linton, M. Mead, Kardiner), il reconnaît au camionneurs une sous-culture qui a sens global, qui manifeste des situations symboliques, qui procure satisfaction à ses détenteurs et qui est riche de possibilités de nier ou refuser. Il accorde aux acteurs qu'il étudie «*une identité fort abstraite*», et «*des manifestations qui supposent une interprétation de l'univers selon des critères pratiques et symboliques communs*»⁹⁵. Ce que font tous les auteurs qui étudient un combinat d'acteurs sous un terme générique. Il décrit quatre articulations principales de la culture chez les agents de convoys :

- *l'acceptation et la mesure de sa propre perte ;*
- *l'adaptation à un univers qui se dépense et se détruit rapidement ;*
- *l'intégration des notions de force et de beauté se déployant dans un cadre de performance qui n'a de sens que par rapport à la compétence culturelle qu'elle suppose ;*
- *le tout procédant d'une nécessité subjective, d'un besoin de satisfaction désintéressée, d'une finalité sans fin qui débouche inévitablement sur une réhabilitation de la destruction et de la création (marginalité et autonomie)*⁹⁶. Pour l'auteur, «*les truckeurs participent à un tournoi secret, connu d'eux seuls*», participation à ce tournoi symbolique «*pour contrôler son œuvre comme si rien d'autre n'existait*». En ce sens les "truckeurs"

⁹⁴ BOUCHARD S. : Nous autres, les gars de truck, Essai sur la culture et l'idéologie des camionneurs de longue distance dans le nord-ouest québécois, thèse soutenue en 1980 au département d'anthropologie, Faculté des arts et des sciences de l'université Mac Gill, Québec.

⁹⁵ BOUCHARD S. : même référence, page 366.

⁹⁶ BOUCHARD S. : même référence, page 378.

ont une culture, c'est-à-dire un ensemble de normes, de codes, de valeurs et d'attitudes qui permettent de lire le réel à travers une grille de lecture ayant des bases communes.

Mais en fait, la culture est toujours un construit social élaboré par le chercheur lui-même sur la base de ses connaissances à propos d'un groupe non pas spécifique, mais spécifié d'acteurs. La description d'une culture, c'est finalement la mise en cohérence, l'organisation en système, par le chercheur, d'un ensemble d'attitudes, de comportements, de préjugés, de cadres normatifs, de stéréotypes, d'espaces imaginaires de groupes et d'acteurs ayant à la fois des points communs et des divergences. C'est à peu près ce que nous dit G.N. Fischer quand il précise que *«La culture, c'est l'ensemble des modalités de l'expérience sociale, construites sur des savoirs appris et organisés comme des systèmes de signes à l'intérieur d'une communication sociale qui fournit aux membres d'un groupe un répertoire et constitue un modèle de significations socialement partagées, leur permettant de se comporter et d'agir de façon adaptée au sein d'une société»*⁹⁷.

Dès lors, les agents de convoyages ont une culture, une sous-culture. Cette sous-culture qui contient un dedans et un dehors aux limites fluctuant selon des modalités concrètes d'interactions, est une sous-culture ouvrière. Elle en possède toutes les caractéristiques :

- les agents de convoyages ont une pensée au travail ;
- une fierté machiniste ;
- la culture du corps collectif ;
- une volonté de camaraderie ;
- une mesure identique (ayant les mêmes bases) du temps et de l'espace ;
- l'esprit du jeu ;
- l'amour des mêmes réjouissances ;
- un parolier identique basé sur une *«parole exécutive»* ;
- une même imagerie (dont les mannequins déshumanisés posant nues devant des camions sont connues ailleurs que dans le monde des chauffeurs) ;
- une même distanciation par rapport à l'école ;
- des littératures communes (revues professionnelles, revues pornographiques, comix) ;
- ils ont aussi des écrivains etc, etc...⁹⁸.

⁹⁷FISCHER G.N. : Le champ du social -Les domaines de la psychologie sociale, Dunod-Bordas, Paris, 1990, page 8.

⁹⁸ Cette longue liste regroupe en fait quelques uns des titres de chapitres et de sections du livre de M. VERRET : "La culture ouvrière", éditions ACL, San Sébastien, 1988.

Cependant, s'ils ont une culture, ce n'est pas celle que leur attribue le sens commun. Les agents de convois ne sont pas des cow-boys, ce ne sont pas non plus des "gros-bras" (etc...). **Ce sont des ouvriers dont une des principales caractéristiques consiste à chercher dans le groupe des pairs à travers une symbolique basée sur le système technique qu'est le camion, une camaraderie et des interactions que leurs horaires de travail, leurs faibles revenus et la nécessaire mobilité de ce travail leur empêche de trouver dans leur foyer, leur quartier, leur commune.**

Ces acteurs sont aux croisements de logiques antagonistes. Il semble même qu'ils en soient les détenteurs, c'est-à-dire que c'est dans le déroulement-même des opérations de déplacement que les logiques antagonistes des différents acteurs du TRM (tous ceux que nous avons vu dans la première partie) entrent en contradiction. Leur activité s'effectuant dans des conditions où l'aléa est une donnée primordiale, ils se sentent coincés comme ils le disent souvent "entre le marteau et l'enclume". C'est en fait la perception qu'ils développent de ce que j'appellerai le système des transports routiers. Système que nous allons expliciter dans la conclusion de cette première partie.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE : LES TRANSPORTS ROUTIERS, UN SYSTEME DYNAMIQUE ET TOURBILLONNANT

La culture des agents de convoyages valorise l'activité de conduite. Les agents de convoyages sont au croisement des logiques d'acteurs, en plein cœur d'un nœud gordien indémêlable si nous n'avons pas recours à une pensée élargie. Suivant en cela les conseils de nombreux auteurs, nous ne pouvons plus nous satisfaire d'un paradigme qui analyserait les rôles de chacun comme si chacun avait intégré son rôle individuel dans la mécanique globale. Dès lors, nous devons savoir si l'ensemble de l'organisation des transports routiers de marchandises, c'est-à-dire non seulement le déplacement, mais aussi tous les processus organisationnels que la mise en place d'une opération de convoyage nécessitent, forme système.

Si la réponse est, comme je le pense, positive, nous aurons déjà accumulé une quantité d'informations assez importante pour affirmer que les transports routiers de marchandises forment un système ouvert et complexe. En effet, on peut d'ores et déjà affirmer qu'ils forment un processus dynamique connaissant des inter-rétroactions, dont le fonctionnement interne est largement dépendant des interactions avec ce qu'il pourrait y avoir de l'autre côté des "frontières", si ces frontières existaient.

Outre l'absence d'un langage commun entre les acteurs, les TRM possèdent une caractéristique qui leur enlève la possibilité de devenir ce qu'A. Gras appelle un macro-système technique : le nombre d'entreprises. En 1992, il y avait en France, 37.037 entreprises déclarées de transports routiers. Mais elles sont en fait bien plus nombreuses. Affréteurs, donneurs d'ordres, entreprises de location de véhicules industriels ajoutent un nombre important d'entités juridiques à ces 37.037 unités déclarées et effectuent également des transports de marchandises par la route. Cependant, si cette valeur absolue n'a pas tendance à diminuer, la véritable indépendance des petites entreprises pose véritablement question¹. La réponse est d'ailleurs presque donnée par l'enquête de J. Lombard qui suivit ce questionnement : *«Les entreprises de la région Nord-Pas-de-Calais, créées en 1989 et dont nous avons suivi un échantillon d'une centaine d'unités, sont artisanales et occupées à transporter pour de plus gros transporteurs»*².

¹ LOMBARD J. & BREDELOUP S. : "Transporteurs du Nord-Pas-de-Calais, nés de la dépendance ?", in *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, 1992, pp 2-8.

² LOMBARD J. : *Entrepreneurs de transports dans le nord de la France*, rapport INRETS n° 180, mai 1994, page 107.

En fait, les chapitres sur l'Etat et sur les transporteurs ont montré que quelques grands acteurs dominaient le marché non seulement du convoyage lui-même, mais également des flux de marchandises générés par les chargeurs. Dès lors, on peut commencer de se poser la question, car pour A. Gras, «*aujourd'hui de plus en plus, le transport par camions se rapproche d'un grand système*»³. Je désirerais montrer ici, pour conclure cette partie, que s'ils ne composent pas (encore ?) un macro-système technique, l'organisation des TRM forme système.

L'ensemble compose peut-être ce que P. Bouvier appelle un bloc socio-technologique⁴. En effet, l'organisation tourne autour de ce principe technique fondamental qu'est le camion. Mais il y a en France 502.000 véhicules de plus de trois tonnes de charges utiles⁵. Or, P. Bouvier n'utilise la notion de bloc socio-technologique que pour les systèmes gravitant autour d'un seul pôle : la chimie, le métro (parisien et new-yorkais). Pourtant, «*La notion de bloc socio-technologique implique la dimension historique*»⁶ que possèdent maintenant les TRM, nous le verrons dans le chapitre neuf. Autour du camion s'est constituée toute une organisation qui développe «*des pratiques et des représentations spécifiques*»⁷,

Autour d'un principe technique stable depuis un siècle (le moteur à explosion monté sur châssis muni d'un plateau pour entreposer des marchandises) s'est constituée toute une organisation qui dépasse largement le cadre de l'objet technique lui-même. Cette organisation pourtant, ne fait pas l'économie du savoir-faire ouvrier (autre caractéristique du B.S.T.), au contraire, elle s'appuie dessus jusqu'à écraser ceux qui en sont détenteurs. Il n'est pourtant pas question de taylorisme : on ne prend pas le savoir-faire des agents de convois pour se l'approprier comme ce fut fait dans le bloc socio-technologique des transports parisiens de masse, on l'utilise jusque plus soif. Une fois qu'*«on a pressé le citron, on peut jeter la peau»* comme le dit F. Béranger⁸. C'est ce qu'indiquent les quelques indices qui marquent le taux de rotation du personnel⁹ et les taux de défaillances des petites entreprises dans les TRM.

³ GRAS A. : Grandeur et dépendance - Sociologie des macro-systèmes techniques, PUF, coll. sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1993, page 89.

⁴ BOUVIER P. : Technologie, travail, transports - Les transports parisiens de masse, Librairie des Méridiens, coll. Réponses sociologiques, Paris, 1985.

⁵ OEST : L'utilisation des véhicules de TRM en 1990, Tableau I, page 18, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, Paris, 1991.

⁶ BOUVIER P. : op. cit., page 17.

⁷ BOUVIER P. : op. cit., page 14.

⁸ Chansonnier qui chante également les "routiers" (Une de ses chansons s'appelle "Canal 19", le canal de la Citizen's Band utilisé par les agents de convois).

⁹ «*La mobilité des conducteurs est grande : 26 % des embauches concernent des conducteurs ayant plus de dix ans d'expérience, et 38 % des conducteurs de 3 à 10 ans de métier*» in OEST : Note de synthèse, n° 75, nov. 1993 (cf Annexe III).

Pourtant, il y a bien *«permanence sur le long terme de processus et de procédures techniques et organisationnelles»*¹⁰. Or, c'est cela même que P. Bouvier appelle un bloc socio-technologique. Il manque cependant aux transports routiers de marchandises quelques caractéristiques (notamment l'organisation scientifique du travail, difficilement transférable aux TRM parce que les aléas de cette activité sont exogènes à l'activité) pour composer un bloc socio-technologique tel que le définit le créateur du concept.

Pour savoir si les TRM font système, *«Au lieu de partir d'un ensemble de rôles définis a priori comme nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble et intériorisés par les acteurs, on cherchera à reconstruire les rapports de pouvoir et de négociation entre les individus et les groupes à travers lesquels ces rôles sont ou non traduits dans des comportements effectifs, et l'articulation de ces rapports les uns aux autres dans des jeux réglés»*¹¹. C'est ce qui a été fait dans cette première partie.

Cette problématique nous renvoie à la notion d'interactions tant internes qu'externes aux transports routiers de marchandises. Interactions dont nous avons montré qu'elles se basent sur des rapports négociés, parfois conflictuels, entre les acteurs occupant des positions plus ou moins valorisantes par rapport aux autres. **Dès lors, nous pouvons affirmer que les transports routiers de marchandises forment système puisque les actions des uns sont largement dépendantes des actions des autres.** La rationalité des acteurs du transport routier, *«et, partant, leurs actions ne peuvent donc être analysées et comprises que replacées dans le cadre des jeux et du système d'action concret englobant à l'intérieur desquels elles se déploient»*¹².

La position même des transports routiers dans l'ensemble de la société en fait un système obligatoirement ouvert vers les producteurs et les consommateurs. Si les transports sont le déplacement d'un bien, d'une personne d'un point A vers un point B¹³, le transporteur, dans sa position intermédiaire se doit d'être ouvert à la fois vers A et vers B. En l'occurrence, les TRM ne font pas l'un de ces systèmes dont il ne sort rien et où il ne rentre rien : l'éjection des individus et des entreprises fragiles par l'organisation globale du complexe des transports est une donnée permanente de leur activité¹⁴.

¹⁰ BOUVIER P. : op. cit., page 14.

¹¹ FRIEDBERG E. : *Le pouvoir et la règle - dynamique de l'action organisée*, coll. Sociologie, Seuil, Paris, 1993, page 226.

¹² FRIEDBERG E. : *Le pouvoir et la règle - dynamique de l'action organisée*, coll. Sociologie, Seuil, Paris, 1993, page 224.

¹³ Ce qu'ils sont effectivement, mais ils ne sont pas que ça.

¹⁴ P. HAMELIN a montré que le taux de rotation des personnels des entreprises de TRM était l'un des plus importants de tous les secteurs de la production économique. J. LOMBARD a montré la crucialité des défaillances d'entreprises. Les deux auteurs ont montré la vélocité de leurs renouvellements.

Ce processus permanent d'exclusion des éléments composant le système nous donne même l'occasion d'affirmer le monde et la culture des acteurs des TRM comme un système complexe ouvert : **un tourbillon**, une boucle rotative ayant une force centrifuge d'une puissance qu'on rencontre dans peu d'autres systèmes productifs. Cela d'autant plus que les éléments volontaires pour y entrer (la force centripète, autre nécessité pour que le tourbillon soit tourbillon) sont légion¹⁵ *«Le système possède une dynamique interne qui lui permet de retourner à l'équilibre»*¹⁶. Il y a simultanément entropie et néguentropie.

En conséquence, *«Le tout rétroagit sur le tout et sur les parties, qui à leur tour rétroagissent en renforçant le tout»*¹⁸. C'est parce que sont nombreux les agents de convois qui se font expulser du système ouvert que le système appelle de nouveaux éléments et perdure : c'est bien la logique du tourbillon. Les employeurs le savent qui licencient leur personnel à tour de bras, le renouvelant chaque fois rapidement¹⁷. Le raisonnement est valide pour les recrutements de "personnels de conduite des véhicules industriels affectés aux transports routiers" comme pour leur culture. Le système, permanent, mais en perpétuel gonflement depuis l'avènement de la mécanique automobile n'est pas prêt d'être bouleversé car *«Si le flux et les conditions extérieures de formation du remous ne varient pas au-delà de certains seuils de tolérance, le remous peut perdurer ainsi quasi-indéfiniment»*¹⁸.

Dès lors, la question de savoir si les techniques informationnelles de liaison peuvent provoquer ce "remous" devient essentielle. Elle n'est en fait que la complexification des

¹⁵ Une réserve de un million et demi de titulaires du permis poids-lourds pour 315.000 postes : 5 candidats potentiels pour un poste. Et plus la situation économique globale est difficile, plus les possesseurs de permis poids-lourds sont susceptibles de se déclarer candidat. Or, plus la situation économique globale est difficile, moins il y a de transports à effectuer.

¹⁶ GRAS A. : Grandeur et dépendance - Sociologie des macro-systèmes techniques, PUF, coll. sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1993, page 115.

¹⁷ Sur les 44 entreprises enquêtées pour ce travail, 25 d'entre elles ont, sur 5 ans renouvelé plus de 50 % de leur personnel roulant. Deux d'entre elles ont renouvelé la totalité moins 1 conducteur.

¹⁸ MORIN E. : La méthode, tome 1 : la nature de la nature, éditions du Seuil, coll. Points-Essais, 1977, page 183.

deux questions élaborées dans la problématique, et c'est l'exposé des interactions entre les acteurs, suivant les conseils donnés par les analystes de la pensée systémique. **Après avoir posé, dans la seconde partie, le cadre conceptuel pour penser la technique et son imaginaire en tenant compte de la place du sujet dans le système, nous tenterons de répondre à la question :**

Dans l'organisation actuelle des TRM (chapitre 10), au su de leur histoire (chapitre 9), les techniques informationnelles de liaison, nouvelles formes de gestion des aléas (chapitre 11), sont-elles susceptibles de créer les émergences et remous suffisants pour modifier le système technique complexe des TRM et l'imaginaire des acteurs qui le composent ?

DEUXIEME PARTIE :

LA TECHNIQUE, PROCESSUS COMPLEXE

INTRODUCTION : UN CADRE CONCEPTUEL POUR ANALYSER LES TECHNIQUES

Les transports routiers de marchandises composent un ensemble systémique complexe. Les acteurs qui l'animent vivent de perpétuels relations de pouvoir encadrées par des règles. Ces règles sont, non pas déterminées, mais orientées par les réglementations en vigueur. Les méta-acteurs du système participent à l'élaboration de ces réglementations qui elles-mêmes sont des enjeux sociaux, espaces symboliques où s'entrecroisent les stratégies de ces acteurs.

Dans ce processus de construction des interactions, les agents de convoyages, bien qu'étant le groupe social le plus visible, sont les plus facilement disqualifiables du système. Ce sont eux qui disposent des marges de manœuvre les plus faibles. Les relations de pouvoir qui animent le processus leur sont défavorables parce qu'ils ne détiennent pas la possibilité de participer activement à l'élaboration des règles. Plus les règles s'élaborent, et moins ils ont cette possibilité, donc plus ils deviennent dépendants.

Pourtant, l'ensemble du processus repose sur l'activité de ces acteurs et la capacité des méta-acteurs à renouveler les personnels de conduite qui, opprimés par leur suractivité, se lassent vite d'un métier qu'ils aiment et qu'ils considèrent pourtant et pour beaucoup comme excessivement pénible. C'est d'ailleurs la raison première qui les motive à quitter le métier après avoir, bien souvent, testé plusieurs entreprises.

L'enjeu des interactions entre les méta-acteurs n'est donc pas la main d'œuvre de conduite elle-même (parce qu'elle est aisément renouvelable), mais la maîtrise des flux de marchandises à déplacer grâce à la maîtrise de l'organisation de ces flux.

Cette maîtrise organisationnelle passe par une maîtrise technique de la production. C'est-à-dire une maîtrise non seulement de l'organisation globale (dont la captation des flux est la donnée centrale), mais également de l'opération de convoyage elle-même. Or, celle-ci nécessite la mobilité de l'outil de production. **C'est pour diminuer les inconvénients liés à cette mobilité que certains transporteurs équipent leurs outils de techniques informationnelles de liaison.**

Mais la technique n'est pas neutre. Sa création est déjà problématique, sa diffusion et son utilisation ne le sont pas moins. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin, pour l'analyser, d'un cadre conceptuel fort. **Constituer le cadre théorique pour**

analyser le rapport des acteurs à la technique est l'objectif de cette deuxième partie.

1. La technique et son usage, une antique question

Pour P. Roqueplo, *«le phénomène scientifico-technique (et plus particulièrement le phénomène technique) demeure très peu maîtrisé et l'une des raisons de cette insuffisante maîtrise réside dans le fait que -si étonnant que cela puisse paraître- il demeure peu pensé, peu "réfléchi"»*.¹

A voir la surabondante littérature sur le sujet, la réflexion sur la technique semble pourtant une question permanente de la société occidentale. L'affirmation de P. Roqueplo est quelque peu abusive, la pensée de la technique mobilise les penseurs : elle est un problème transversal à notre société. La difficulté dans le rapport à la littérature sur la technique ne s'est pas trouvée dans son absence comme c'était le cas pour tenter une définition sociologique des acteurs du TRM, mais dans son abondance.

Il faudrait sans doute bien plus d'une vie humaine -ou de nouvelles techniques de lecture- pour lire l'ensemble de la pensée sur la technique, son histoire, ses buts, sa sociologie, sa philosophie, sa "philosophie sociale", sans compter tous les écrits consacrés à un seul des "secteurs techniques" (automobile, industrie, télécommunications, ...etc).

Le problème ne se situe pas, nous semble-t-il, au niveau de la pensée de la technique qui intéressait déjà les Grecs. Platon, dans *Phèdre*², fait déjà se rencontrer Teuth (inventeur des nombres, de la géométrie, des signes de l'écriture et de l'astronomie) et le roi Thamous qui l'interroge sur l'utilité de chacune de ses inventions. Et le problème est posé : quand on parle technique, c'est à son usage et à son utilité que l'on s'intéresse le plus souvent. Pourtant, la création, la diffusion, la généralisation d'une technique, c'est à dire son appropriation par des acteurs, sont déjà phénomènes sociaux. Pour J. Ellul, *«il faut commencer* (c'est moi qui souligne) *par éliminer cet argument futile de l'Usage.[...] Croire que tout dépend de l'usage que l'on en fait, c'est penser que la technique est neutre. Mais (...) la technique n'est pas neutre, (...) elle*

¹ ROQUEPLO P. : *Penser la technique -pour une démocratie concrète*, éditions du Seuil, 1983, page 8.

² L'exemple est cité par D. de Rougemont in *"Information n'est pas savoir"*, page 48, pp 33-51, in *L'imaginaire des techniques de pointe - au doigt et à l'œil*, coll. Logiques Sociales, L'Harmattan, 1989. Une première version de cet article était parue dans le n° 16 de la revue philosophique *"Diogène"* en 1981.

*emporte par elle-même, et quelque soit l'usage que l'on veuille en faire, un certain nombre de conséquences positives ou négatives.»*³.

La notion d'usage est donc en elle-même problématique. Mais une autre dimension l'est également, c'est le lien que la technique entretient avec la société des humains. La plupart des sociologues s'accordent aujourd'hui à penser que sociétés humaines et techniques sont irrémédiablement liées. Que l'on ne peut donc, en aucun cas obtenir une analyse pertinente des techniques si on les considère comme objet isolé : *«L'activité technique ne saurait s'isoler des activités humaines»* nous disait L. Fèbvre⁴; *«Le système technique s'impose pour des raisons qui sont généralement d'ordre exogène.»*⁵ constate B. Gille⁶. *«Je pense que c'est dans la non-isolation du terme de technique que commence ce débat difficile»* précise E. Morin⁷. E. Morin, L. Fèbvre, mais nous pourrions également citer J. Habermas, V. Scardigli, Y. Lucas, B. Latour...

Cependant, quand Roqueplo désigne l'absence de réflexion sur la technique, peut-être désigne-t-il l'absence de réflexion en amont de l'usage, notamment chez les ingénieurs-concepteurs. En effet, s'il est admis, chez les scientifiques, que nous ne pouvons séparer science de technique, technique d'industrie, industrie de science, il nous faut reconnaître qu'en parallèle, les techniciens et technocrates semblent totalement indifférents aux travaux des sociologues et philosophes de la technique, insensibles à *«La techno-science, véritable "marteau sans maître" à la masse croissante et au mouvement accéléré»*⁸. Je me permettrais d'ajouter à la réflexion de C. Castoriadis que le spectre technologique⁹ est autrement plus complexe et chaotique que ne l'est l'œuvre de P. Boulez (*Le marteau sans maître*).

Leurs problèmes ne se situent pas dans la technique élaborée, commercialisée, ils sont dans la conception elle-même : on constate tel manque, de n'importe quelle nature (technique, mais aussi social, politique, économique...) dans un processus de production quelconque (y compris symbolique), et on réfléchit à un moyen technique pour pallier cette absence. *«Par là, la pensée continue son rôle idéologique : fournir à la*

³ ELLUL J. : *Le bluff technologique*, Hachette, 1988, Paris, page 54.

⁴ Cité dans les Prolégomènes à l'*Histoire des techniques*, Encyclopédie de la Pleiade, sous la direction de B. GILLE, 1978, page 4.

⁵ B. GILLE : *Histoire des techniques*, Encyclopédie de la Pleiade, Gallimard, 1978, page 25.

⁶ C'est de cette affirmation constaté de B. Gille que découle la nécessité d'analyser la technique comme un système ouvert (c'est-à-dire complexe).

⁷ MORIN E. : *Science avec conscience*, nouvelle édition, Seuil, Paris, 1990, page 99.

⁸ CASTORIADIS C. : *Le monde morcelé. Les carrefours du labyrinthe III*, page 84, coll. La couleur des idées, Seuil, 1990.

⁹ L'expression est de C. Castoriadis.

société le moyen de ne pas penser son problème véritable, et d'esquiver la responsabilité devant ses créations.»¹⁰

2. L'élaboration du cadre conceptuel

Est-ce en elle-même que la technique emporte un certain nombre de conséquences positives ou négatives, comme nous le signalait J. Ellul ? N'est-ce pas se limiter à l'angle de vue que porte l'usager que de penser la technique comme intrinsèquement porteuse de conséquences ? Ne sont-ce pas des acteurs sociaux qui, en amont de l'usage, mettent les techniques au point, alimentent le processus d'apparente complexification du spectre technologique ? Et si, avec Habermas, on admet cette hypothèse, quelle est la base d'inspiration de ces concepteurs de techniques sinon l'idée qu'ils se font des besoins de leurs contemporains ?

Qu'en serait-il des techniques sans cette dimension primordiale de leur appropriation par les acteurs/utilisateurs ? En définitive, la technique ne serait-elle pas un média au service des acteurs sociaux, une capacité culturelle, ressource énergétique pour agir ? La technique ne serait-elle pas le lien que les humains se seraient trouvé pour palier la déshumanisation du lien social par division géographique de leurs activités ? Dès que commence la réflexion sur la technique, les technologies se bousculent et les hypothèses fusent.

On peut catégoriser les analyses de la technique selon plusieurs critères. Le classement le plus fréquemment utilisé est sans doute celui qui dichotomise les techniques en bonnes et mauvaises, ou une autre dichotomie basée sur un jugement de valeur. Cette échelle de classement a mené de nombreux critiques à conclure, comme le fait Denis de Rougemont (entre autres exemples), que la technique était ambivalente.

Dichotomisée, la technique ne nous laisserait alors que deux valeurs possibles. Le progrès social qui en serait alors le corollaire se verrait déterminé par des orientations incontournables, bonnes ou mauvaises : *«Tout le monde -libéraux, marxistes, riches, pauvres, savants, analphabètes- a cru, a voulu croire, croit toujours et veut toujours croire que la techno-science est quasi omnisciente, quasi omnipotente, qu'elle serait aussi presque toute bonne si des méchants ne la détournaient pas de ses objectifs authentiques. La question dépasse donc de loin toute dimension d'«intérêts particuliers»*

¹⁰ CASTORIADIS C. : "Technique" in Encyclopædia Universalis, corpus 17, p. 755.

ou de «manipulation». Elle concerne le noyau imaginaire de l'homme moderne, de la société et des institutions qu'il crée et qui le créent.»¹¹.

Nombreux sont également les travaux basés sur une volonté réformatrice du processus technique. On peut même affirmer que la tradition sociologique répond à ce paradigme. Depuis Friedmann jusqu'à Habermas et pour la plupart, les intellectuels qui réfléchissent sur la technique ont, en fait, l'ambition de participer aussi à son inflexion¹². Les travaux de socio-anthropologie du travail n'échappent pas, me semble-t-il, à ce travers. Les sociologues élaborant la réflexion sur l'imaginaire social ne s'en préoccupent apparemment que peu, mais l'ambition reste, en permanence, sous-jacente.

L'imaginaire social à propos des techniques se fonde sur une volonté de réfléchir à une possible variation concomitante, quand ce n'est pas un lien de cause à effet, entre le "progrès" technique et le "progrès" social. Mais les travaux liés à ce paradigme ne cessent de montrer que ce lien n'a rien d'aussi direct. La technique ne change pas la société. De plus, la notion même de progrès, telle qu'elle est habituellement perçue, est intellectuellement douteuse¹³. Ce sont les enseignements qu'apportent la réflexion sur les techniques en termes d'imaginaires.

A cette notion connotée d'un mieux, illustrant une avancée (souvent positive), se substituerait volontiers celle de propagation. Elle rend mieux compte de la diversité, de la complexité et du désordre apparemment créés par le renouveau d'une des dimensions du spectre technologique. A la suite de V. Scardigli et G. Balandier, je souhaiterais, pour comprendre ce rapport technique/société, effectuer un détour. *«Le détour auquel invitait G. Balandier, dans sa quête d'une anthropo-logique : pour comprendre toute la complexité des interactions entre la diffusion des techniques et la dynamique du changement social, il faut passer par l'homme»¹⁴.*

Ce détour, nous le réaliserons grâce à un cadre conceptuel déjà existant et repris pour la réflexion présente. Nous pourrions alors tenter de comprendre quels peuvent bien être les apports, pour les acteurs et pour le méta-système des transports routiers, des différentes techniques informationnelles de liaison entre la base fixe des entreprises de transports et les véhicules industriels affectés aux transports de marchandises.

¹¹ CASTORIADIS C. : *Le monde morcelé. Les carrefours du labyrinthe III*, page 84, coll. La couleur des idées, Seuil, 1990.

¹² C'est d'ailleurs, à mon avis, la seule position tenable, car tenter d'y réfléchir publiquement, c'est participer à l'ensemble. Or, participer à l'ensemble, c'est y créer des potentielles émergences, donc des inflexions.

¹³ A ce propos, voir les questionnement de G. GOSSELIN in *Changer le progrès*, Editions du Seuil, Paris, 1979.

¹⁴ SCARDIGLI V. : *Les sens de la technique*, PUF, coll. Sociologie d'aujourd'hui, 1992, page 10.

Ce n'est donc pas l'histoire de la pensée des techniques qui sera retracée ici. Cependant, avant de présenter les outils et techniques qui ont fait l'objet de l'enquête, il me fallait préciser ma position par rapport à différentes écoles de pensée qui se sont intéressées à ce domaine essentiel de l'activité humaine. Je le ferai à travers quelques auteurs choisis, non pas parce qu'ils étaient, ensemble, représentatifs de la pensée de la technique, mais parce que leurs regards sur l'objet technique me semblaient les mieux à même d'illustrer ce que j'ai pu observer. Cette seconde partie permettra de continuer dans le raisonnement circulatoire qui mènera vers l'élaboration de la réponse aux deux questions élaborées dans la problématique.

Le chapitre cinq, après quelques précisions terminologiques, sera consacré principalement à deux auteurs caractéristiques d'une volonté réformatrice du processus technique. Dans le chapitre six, seront exposés les auteurs qui s'intéressent à l'imaginaire social et à la technique comme système. Le chapitre sept sera consacré à l'exposé des cadres de la pensée systémique qui ont guidé ce travail. C'est à partir des théories sur l'imaginaire social et sur la relation systémique hommes/techniques que je pourrai lire ensuite le processus technique et l'un de ses épi-phénomènes dans les transports routiers de marchandises.

Nota bene : Dans cette seconde partie, quelques articles et ouvrages servent de pivot de réflexion. Aussi, afin de ne pas alourdir les notes de bas de pages, une fois la référence (de l'article ou de l'ouvrage) précisée, elle ne sera plus indiquée entièrement. Le numéro de la page apparaîtra entre parenthèses derrière la citation.

CHAPITRE CINQ

PENSER LA TECHNIQUE

INTRODUCTION

En premier lieu, il semble important de préciser que la littérature sur la technique, contrairement à ce que prétend P. Roqueplo, est très abondante. S'il m'était donné de faire un choix, je pencherais plus facilement vers l'affirmation de J. Ellul, qui, dès la première page d'un de ses ouvrages nous indique qu'*«Il est bien possible que, à la vue de ce titre¹, le passant s'exclame : "Encore un livre sur la technologie !" . Il n'aurait pas tort.»*.

Pour ce travail, il a fallu que se résoudre à faire des choix. Dans ces choix, il a fallu sélectionner les informations dont j'avais besoin pour construire un cadre conceptuel pertinent pour comprendre les techniques informationnelles de liaison. C'est-à-dire un choix qui permettrait de lire avec quelque clarté les phénomènes observables autour de **l'objet de ma recherche : l'imaginaire social des acteurs du transport routier de marchandises à propos des techniques informationnelles de liaison.**

P. Roqueplo et J. Ellul entrent déjà en contradiction quant à la quantité de littérature disponible. Quand il s'agit d'analyser le phénomène technique, le problème se trouve toujours posé de la sorte. Il existe de nombreux avis divergents et même contradictoires. Certains décriront la technique comme neutre, d'autres la diront ambivalente, d'autres encore affirmeront qu'elle est sans déterminisme. Nombreux ceux qui la diront structurante et constituante quand d'autres affirment qu'elle est intrinsèquement sans effet².

Mes lectures m'amènent à reprendre à mon compte l'affirmation de F. Héran à propos de l'histoire de la relation entre les techniques (l'auteur utilise le mot *technologies*) et l'organisation : *«Parti d'un point de vue nettement déterministe, le débat a progressivement évolué pour aboutir à un accord quasi-général : il n'y a pas de*

¹ ELLUL J. : *Le bluff technologique*, Hachette, 1988, première phrase du livre, page 7.

² A ce propos, il est notable que les actes de la 6ème conférence mondiale de la recherche sur les transports regroupent une majorité de communications ayant trait aux effets des techniques, des mesures légales, de l'environnement (...). Lors de cette conférence, une seule communication sur les 900 (celle de J.M. Offner, de l'ENPC) remettait en cause la problématique des effets structurants. Elle n'a pas été publiée dans les actes.

déterminisme des technologies sur l'organisation»³. **Pas plus qu'il n'y a de déterminisme des techniques sur l'organisation, il n'y en a sur l'imaginaire des acteurs.** Cela ne signifie pas qu'il ne se passe rien autour des techniques. Mais **le spectre technologique est si étendu que les innovations n'ont pas, sur l'imaginaire des acteurs, l'effet bouleversant qu'on leur accorde souvent prématurément.** Par contre, il semblerait que plus l'imaginaire se constitue et plus les techniques obtiennent de possibilités d'appropriation sociale. Bien sûr, l'affirmation demande à être argumentée, et il ne faudra pas moins de l'ensemble du travail pour vérifier cette hypothèse apparemment a-typique. Cela d'autant plus que le questionnement originel était une problématique en termes d'effets.

Dans cette abondance d'informations contradictoires, il me fallait choisir une méthode d'explicitation et d'exposé qui permette simultanément d'ouvrir la réflexion et de prendre garde à ne pas semer la confusion. J'ai choisi, pour ce faire, de n'aborder que les auteurs les plus significatifs. C'est-à-dire ceux qui pouvaient m'aider à conduire la réflexion depuis la prise en compte de la technique comme phénomène social jusque la constitution de l'imaginaire social sur la technique en problématique de recherche.

Cette méthode m'a conduit à délaisser plusieurs formes d'études souvent effectuées sur les rapports entre la technique et le monde du travail. J'espère les avoir inscrit en filigrane dans le développement de mon questionnement. Les auteurs choisis révèlent en fait une volonté de prendre garde à ne pas laisser les experts technocratiques prendre le pas sur les décisions politiques.

Plutôt que de tenter une analyse qui aurait amalgamé différents auteurs dans des catégories de pensée arbitrairement construite, j'ai choisi d'élaborer la réflexion à partir de textes choisis chez les auteurs susceptibles de nous amener à notre objet de réflexion (l'imaginaire social non pas autour de cette activité de production que sont les transports, mais l'imaginaire social des acteurs de cette "activité"). Pour ce faire, c'est à partir d'une vision réformiste de ses processus que j'aborderai la question de la technique. D. de Rougemont (section 5.2) voyait, en effet, la technique ambivalente et réformable. J'exposerai ensuite le point de vue de J. Habermas (section 5.3), socio-philosophe d'obédience marxiste bien qu'ayant "provincialisé" le marxisme⁴.

³ HERAN F. : *"Les relations entre technologie et organisation : le rôle structurant du mode d'organisation"*, in *Cahiers Lillois d'Economie et de sociologie*, n° 18, 2ème semestre 1991, page 113.

⁴ Habermas élargit l'*homo laborans* des marxistes orthodoxes vers l'*homo faber*, le «fabricant». Ce qui l'oblige à constituer un point de vue éloigné du marxisme doctrinaire.

D. de Rougemont pense qu'il ne faut pas laisser la technique se développer tous azimuts. Il propose pour ce faire un ensemble de règles dont la discussion nous amènera à démontrer que le paradigme holiste semble le plus pertinent pour comprendre le rapport que les acteurs entretiennent à la technique. En possession de ces éléments, J. Habermas, l'un des principaux représentants de la pensée holistique sur la technique, montrera que seule une prise en compte de tous les acteurs du processus technique peut mener à une réflexion sur le rapport entre technique et démocratie.

Ainsi, ces deux auteurs permettent de comprendre l'intérêt heuristique d'intégrer l'ensemble des acteurs dans la compréhension du phénomène technique. Dès lors, la pensée de l'imaginaire pourra (dans le chapitre suivant) être mise en place afin de réintégrer le sujet dans le paradigme holiste. Alors seulement, nous pourrons parler de la technique dans les transports routiers de marchandises. Il est, avant tout, nécessaire d'apporter des précisions sémantiques sur la relation technique/technologie.

5.1. TECHNIQUE OU TECHNOLOGIE ? UNE VIEILLE QUESTION, DES PRECISIONS NECESSAIRES

5.1.1 La technologie, un discours sur les techniques

• La définition littéraire

«*De prime abord, il y lieu d'indiquer et de dénoncer une confusion terminologique qui vicie le parler vulgaire aussi bien que le langage des doctes*». ⁵ Etymologiquement, il n'y a pas d'erreur possible : la technologie est le discours, le savoir ou la science des techniques. Mais concrètement parlant, l'erreur est si souvent faite que nous pouvons nous demander pourquoi, malgré l'insistance de certains chercheurs (J. Guillerme, P. Roqueplo, J. Ellul ou encore C. Castoriadis qui, pourtant, partent de points de vue idéologiques différents), la confusion continue de régner.

Déjà malaisé à définir, le terme de technique se voit bien souvent remplacé par celui de technologie. Personne, ou presque, ne semble prendre garde à ce que signifie littéralement le mot technologie. Et l'on continue à analyser les technologies dans tel ou tel secteur, les effets des technologies sur tel ou tel phénomène, pire encore : les transferts de technologie. Mais, dans l'immense majorité des cas, il n'est question, dans ces travaux, que de techniques.

• L'usage du mot technologie est socialement connoté

Par exemple, certains parlent de "transferts de technologie". Littéralement, on pourrait s'attendre à ce qu'il s'agisse d'études portant sur un discours technique qui changerait d'espace ou de groupe social référents. Mais, quand ils parlent de "transferts de technologie", la plupart des chercheurs ⁶ analysent en fait le déplacement d'un principe technique d'un secteur d'activités vers un autre. Le phénomène est intéressant, et souvent heuristique, mais il ne s'agit pas de transfert de technologie.

Il y a transfert de technologie quand un groupe social donné se ré-approprie un discours sur la technique provenant d'un autre groupe social. C'est ce, qu'en français, signifient les termes de l'expression. Il n'est pas besoin, pour cela que les techniques soit transférées simultanément. Et «*le comité d'études des termes techniques français a opportunément censuré la surcharge suffixale "ologie" qui, non seulement alourdit la langue, mais contribue en outre à brouiller les significations*» ⁷.

⁵ GUILLERME J. : "Technologie" in Encyclopædia Universalis, corpus 17, p. 764b.

⁶ Citer des noms serait ici désigner un ou quelques individus au milieu de la foule.

⁷ GUILLERME, précédemment cité, page 764c.

Bien que l'on ne censure jamais opportunément, l'idée de transferts de technologies place le lecteur sur le terrain non pas de l'économie ou de la sociologie, mais sur celui de la psychologie sociale et des relations entre les groupes telles que les analysent W. Doise⁸. Cependant, j'émettrai l'hypothèse que **cette usurpation terminologique a un usage social**. Je ne me résous pas, comme le font les auteurs du *Que sais-je ?* sur *Les transferts de technologies*⁹, à penser que le fait d'employer technologie en lieu et place de technique soit le simple fait de l'accréditation d'une expression passée dans l'usage. Elle a pu s'inscrire dans le social parce qu'elle reflète le rapport des acteurs avec les différentes techniques. Ce sera l'objet de cette section.

5.1.2. Le succès du mot "technologie"

Quand on parle de "technologies", en lieu et place de "techniques", les "non-avertis" comprennent le terme "technologies" dans son acception la plus commune : comme synonyme de "techniques". Certains, les "un-peu-plus-avertis", crient au scandale et en appellent à la censure. D'autres cherchent plus simplement à comprendre les motifs de cette confusion, car technologie signifie discours sur la technique et les deux sont, en théorie, loin d'être synonymes. Son utilisation dans l'expression I.U.T. (Institut Universitaire de Technologie) étant globalement acceptée comme la seule valide (comme le signale Guillerme, article *op. cit.*). L'utilisation du mot "technologie" en lieu et place de celui de "technique" a un sens social qui doit être éclairé.

• L'origine de la confusion

L'assimilation entre les deux termes qui, bien que linguistiquement fausse, revêt un intérêt heuristique montrant des connotations sociologiques dans les termes eux-mêmes. En effet, si la technique existe, dans le sens où les philosophes entendent que le Vrai existe, (hors d'atteinte, mais existant), alors il n'existe pas de discours vrai sur la technique. Aussi, toute discussion sur la technique ne pouvant atteindre l'exhaustivité du vrai, chaque individu se constitue une représentation, socialement inspirée, de la technique : il produit une "technologie". Ce dont par contre je doute, c'est que nos contemporains qui utilisent l'un pour l'autre, soient conscients que c'est l'étape

⁸ "Processus psychosociologiques mis en œuvre quand un ou plusieurs individus appartenant à une catégorie sociale interagissent avec un ou plusieurs individus dans une situation qui rend ces différences d'appartenance saillantes". C'est à dire mesurables. Définition des relations entre les groupes, dans "*Les relations entre groupes*", page 253, in "*Psychologie sociale*" sous la dir. de S. MOSCOVICI, PUF Fondamental, 4ème édition, 1992.

⁹ ROUACH D. & KLATZMANN J. : *Les transferts de technologie*, pp 4-5, QSI ? n° 1915, PUF, Paris, 1993.

médiatrice de la représentation sociale qui permet d'analyser le lien entre technique et technologie.

Il se peut également que cet abus de langage provienne de l'anglicisme "technology" qui, lui-même, trouvait son origine dans le mot français *«Il me faut recommencer ma protestation au sujet de ce mot "technologie", que l'usage abusif implante dans nos cerveaux en imitant servilement l'usage américain qui est sans fondement [...] Je sais que ma protestation est vaine [...] mais je tiens à justifier mon titre !»* affirme véhémentement J. Ellul¹⁰. Si nous réfléchissons en termes de réseaux, nous constatons effectivement que ceux que V. Scardigli appellent les "grands acteurs" utilisent fréquemment le mot technologie en lieu et place de "techniques", comme ils ont pris l'habitude de parler de Coûte, plutôt que de coût. C'est une manière de se différencier, une mode. Il faut cependant reconnaître que "transferts de technologie" fait plus savant que "diffusion d'un principe technique", sans en compliquer apparemment le sens. Il ne faut plus alors s'étonner que le terme ait un réel succès.

• Outil, technique et technologie, trois niveaux différents d'appropriation sociale

L'usage social le plus courant du mot "technologies" est lié au terme de techniques et d'outils. Il ressort de mon enquête auprès des acteurs du transport routier qu'ils effectuent tout de même une différence entre les trois termes. Dans l'usage commun, ces mots sont, très souvent, hiérarchisés selon le degré de technicité évalué de l'objet qualifié. L'exemple est quelque peu caricatural, mais le porte-voix serait un outil ; le parlophone, une technique ; et le téléphone, une technologie. C'est du moins cette interprétation que privilégie souvent le discours du quotidien.

Quelles différences et quelles similitudes le sens commun accorde-t-il alors à ces trois niveaux d'appareils ? L'outil est un objet technique primaire ne nécessitant qu'une faible théorisation (volant, tourne-vis...). Il est le plus souvent décrit par son usage et sa fonction les plus répandus : "le volant sert à tourner". Dans le sens commun, la technique inclut l'outil et la méthode d'utilisation ; la technique, c'est le matériel et le savoir-faire. On parlera ainsi de la technique du chargement ou de techniques de conduite d'un véhicule automobile.

5.1.3. L'usage social du vocable "technologie"

10 ELLUL J. : Le bluff technologique, Hachette, 1988, première phrase du livre, page 12.

L'usage social du mot technologie qui devrait qualifier la théorisation de la technique concerne finalement une catégorie bien spécifique d'outils : ceux qui transforment la donnée d'origine pour la restituer soit ailleurs (tous les télé-quelque chose) soit sous une autre forme ; avec des techniques internes à l'appareil lui-même.

Ce sont donc, dans le sens commun, des techniques réalisant des opérations intermédiaires non maîtrisables par l'utilisateur. En définitive, même si ces trois catégories doivent être relativisées parce qu'elle ne sont sans doute pas aussi tranchées, **l'utilisation du vocable va dépendre de la représentation que se fait la personne concernant le degré de sophistication apparent de l'appareil en question.** Le mot technologie entretient donc un rapport étroit avec l'imaginaire des acteurs. Dans l'usage courant, le mot technologie est également utilisé pour qualifier les objets techniques dont le diagnostic de panne nous est inaccessible.

Le chronotachygraphe est en panne. Il ne grave pas le disque selon les normes exigées par la législation. Le transporteur, pour sa remise en état, est totalement dépendant du service après-vente de l'équipementier concessionnaire de la marque ayant fabriqué l'appareil. Celui-ci a tout intérêt à déceler, dans l'appareil, la panne dont la réparation sera la plus coûteuse. Le transporteur peut alors douter de la véracité du diagnostic, d'autant plus que la bureaucratisation des services de dépannage lui rend inaccessible le technicien réparateur qui travaille pour plusieurs concessionnaire dans un endroit ignoré par le transporteur. Si on ajoute à cela que, peu importe la nature de la dégradation, aucun véhicule devant être équipé ne doit être utilisé plus de quarante-huit heures sans chronotachygraphe, le transporteur est confronté aux affres du système techno-bureaucratique et se trouve dépendant de la bonne volonté et de la conscience professionnelle du réparateur. La technique en est-elle la cause ? La question restera, pour le moment en suspens.

• *Un usage qui dépendrait des variables traditionnelles de la stratification sociale ?*

Les variables traditionnelles de la sociologie des stratifications sociales ne suffisent pas à expliquer la différence d'usage entre les termes. L'imaginaire social qui amène les acteurs à utiliser les deux termes l'un pour l'autre ne peut pas être expliqué si l'on s'en tient à des catégories externes aux acteurs. Il ne dépend pas de "classes sociales", ni de professions ou catégories socio-professionnelles. En effet, les chauffeurs (salariés et artisans), les transporteurs (petits ou grands), les équipementiers (distributeurs locaux ou directeurs nationaux) rencontrés lors de l'enquête n'utilisent tous que très rarement le terme de "techniques". Ils lui préfèrent tous (ou presque) le terme de "technologies", au moins en ce qui concerne les représentations qu'ils peuvent construire et restituer à

l'enquêteur à propos des techniques informationnelles de liaison. Par contre, l'organisation à mettre en place pour transporter est quelques fois appelée technique, jamais technologie.

On peut ensuite se demander si les TRM ne constituent pas une spécificité dans leur manière d'utiliser les différents termes. Les autres "milieux" ne sont, en fait, pas dissemblables. C'est ce que semble indiquer le propos de Guillerme cité au début de cette section. Le mot technologie a remporté un succès considérable et a fini par être utilisé par une forte majorité comme synonyme de technique. L'imaginaire lié à ce vocable dépasse largement les groupes sociaux prédéfinis. Le plus souvent, dans la pratique, technique et technologie sont utilisées comme synonymes et le choix du mot dépend de la formation individuelle de celui qui les emploie. Et c'est là, selon J. Ellul, que la confusion nous fait nager dans le grand bluff.

• *Un usage qui dépend du rapport des acteurs à la technique*

Le terme de technologie est plus souvent utilisé parce que "cela fait mieux", c'est ainsi que les acteurs sociaux flattent leur corde scientifique. L'usage du mot technologie n'est donc pas l'apanage de groupes sociaux prédéterminés. Il ne dépend pas du rapport que les acteurs entretiennent les uns avec les autres, mais d'abord de la relation qu'ils ont avec la technique et les technologies comme médiateurs de leurs interactions. En définitive, l'usage courant du mot "technologie", porte à émettre l'hypothèse suivante : **les acteurs choisissent le terme technologie dès qu'ils ne peuvent plus intervenir sur l'objet et les matériels d'une part, et quand ils ne maîtrisent pas les opérations réalisées par l'objet technique, d'autre part.** Que ce soit pour parler du téléphone ou de l'informatique embarquée, du minitel, du moteur de camion, les acteurs parlent de technologies parce qu'ils ne maîtrisent plus ni le fonctionnement, ni les pannes des matériels qu'ils dénomment ainsi : *"Avant, le moteur de camion était relativement simple. Maintenant, c'est de la haute technologie".*

Dans le parler du quotidien, les outils sortent d'ateliers, les techniques se transmettent et s'apprennent avec les outils qui les accompagnent, et les technologies sortent des laboratoires, elles sont intouchables, invérifiables, et en définitive aliénantes. Et c'est ainsi, sur ces bases, que peu à peu l'idée d'une inexorable marche en avant du progrès technique s'inscrit dans les représentations de nos contemporains. Le sens commun s'intéresse peu à la véritable signification des mots, d'autant plus que moins on maîtrise de vocabulaire, plus un mot qualifie de "choses".

Ce discours à propos de cette "marche en avant" amène P. Breton¹¹ à penser à cet apprenti sorcier de Goethe qui avait bien compris les "list", "go to", "run" et "return" et à qui manquait l'Information essentielle : le "END", instruction symbolique qui est à la seule connaissance du sorcier, c'est-à-dire celui qui a assez de recul pour être le Sage : le penseur pour qui la technique n'est plus une entité, mais un outil. A noter que ce recul est idéologique dans le sens où il correspond à une action politique volontaire et rationnelle par rapport à des valeurs : "Pourquoi continuer de puiser de l'eau une fois que l'on estime avoir obtenu la quantité suffisante ?".

Les défenseurs de l'idée que l'innovation est un processus non maîtrisable sont semblables à cet apprenti-sorcier : ils lancent le programme ou l'alimentent sans savoir ni où il va ni comment ils pourraient faire pour le maîtriser. Ils finissent par dire qu'ils n'y sont pour rien : *«Tu sais, nous, on s'adapte au marché. On est confronté à un problème technique, on essaie de le résoudre, c'est tout. Il n'y a rien de politique là-dedans»* (Jean pierre, ingénieur en télécommunication). Mais : *«Je ne dis pas que tous ces choix, et les milliers d'autres que l'on pourrait citer, sont "faux". Ils sont, en première approximation, tout à fait "arbitraires" et, en seconde approximation, pas arbitraires du tout.»*¹². En ce point, le complexe technico-scientifique qui se voudrait rationnel par rapport à une fin est en fait idéologique, rationnel par rapport à des valeurs, celles des groupes sociaux qui dominant déjà les interactions : il assimile la technique et la pratique. Comme si on utilisait les techniques comme on les crée.

Le présent travail est donc bien une technologie, c'est-à-dire une tentative de construction d'un discours sur les techniques. C'est pour cet ensemble de raisons qu'après avoir vues quelques unes des représentations collectives les plus courantes sur la technique, seront exposés les points de vue des auteurs qui vont permettre l'élaboration d'un raisonnement qui conduisant vers la compréhension du système technique comme d'un processus, d'une sphère d'interaction.

5.2. D. de ROUGEMONT : "INFORMATION N'EST PAS SAVOIR", ou «conseils pratiques pour lutter contre des techniques non parfaitement maîtrisées».

¹¹ P. BRETON : "Les créatures artificielles : aux sources de la créativité informatique" , page 63, in A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.) : "L'imaginaire des techniques de pointe -au doigt et à l'œil", L'Harmattan, coll. Logiques sociales, 1989.

¹² CASTORIADIS C. : Le monde morcelé. Les carrefours du labyrinthe III, page 85, coll. La couleur des idées, Seuil, 1990.

Les citations suivantes sont extraites d'un article de D. de Rougemont analysant l'informatique. Cet auteur est à l'origine d'une volonté réformatrice particulière de la technique. L'intérêt de cet article est, comme le précise A. Gras, de participer à la réflexion sur «*la manière dont la technologie informatisée [mais je voudrais élargir le raisonnement vers les techniques de télécommunication également] propose une vision de l'homme et du monde en la reliant toutefois à ce que l'on peut nommer avec Heidegger "la question de la technique" en tant que telle*»¹³. **C'est le premier pas du raisonnement qui, après construction, permettra d'exprimer l'imaginaire social des acteurs du TRM sur les techniques.**

D'autre part, Denis de Rougemont (1906-1985), selon A. Gras et S. Poirot-Delpech, énonce une volonté de réintroduire le sujet dans la compréhension de ce que peuvent être une information et un savoir. L'auteur demande, en fait, de revenir à un peu plus de modestie (il pense à la théorie cognitive) car, «*Une unité d'information ne devient unité de signification que lorsqu'un sujet la comprend*»¹⁴. Bien que l'auteur n'use pas de ce vocable, il s'agit, en fait, d'introduire dans la compréhension du savoir, la notion d'interaction (c'est-à-dire une entité de troisième type)¹⁵ pour comprendre la constitution possible du savoir.

5.2.1. Donner un cadre théorique au processus technique

• La technique serait ambivalente

L'auteur de cet article a pour ambition de montrer aux techniciens que la technique n'est pas que bonne. Pour D. de Rougemont, il ne nous faut jamais oublier l'ambivalence de toutes nos "technologies" car, dit-il, «*l'informatique nous propose aujourd'hui de penser pour nous, plus vite que nous, mais elle crée le risque d'atrophier nos facultés de mémoire, de jugement et de création, tout en multipliant une espèce prospère de débilés mentaux efficaces*» (page 37)¹⁶. C'est à dire une espèce d'humains décervelés comme on en rencontre dans "Le meilleur des mondes" d'A. Huxley ou encore un humanoïde en chair et en octets.

¹³ A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.) : "L'imaginaire des techniques de pointe - au doigt et à l'œil", page 8, L'Harmattan, coll. Logiques sociales, 1989.

¹⁴ D. de ROUGEMONT : *"Information n'est pas savoir"*, page 33, pp 33-51, in L'imaginaire des techniques de pointe - au doigt et à l'œil, coll. Logiques Sociales, L'Harmattan, 1989. Une première version de cet article était paru dans le n° 16 de la revue philosophique "Diogène" en 1981.

¹⁵ Selon Morin, nous sommes en mesure de réfléchir quatre niveaux d'existants :

- 1) l'individu, le sujet (la subjectivité) ; - 2) la communication (ou la volonté stratégique) ;
- 3) l'interaction, le lien social ; - 4) la pensée de la connaissance et la connaissance de la pensée, ou noosphère.

¹⁶ D. de ROUGEMONT : *"Information n'est pas savoir"*, page 37, op. cit.

La dimension qui nous intéresse en premier lieu dans cet article est la dimension critique. Ce n'est pas celle pour laquelle il avait été rédigé. En effet, la volonté de l'auteur est de démontrer que l'information n'est pas un savoir tant que l'ensemble des informations n'est pas "structuré" par une théorie et "supportée" par un sujet pensant. Cette dimension de l'article sera ré-utilisée dans les troisième et quatrième parties.. Il utilise pour cela l'analyse de l'informatique. Nous nous intéresserons d'abord à la manière dont il tentait de définir comment, concrètement, nous pourrions donner une théorie aux techniques productrices d'informations qui ne soit pas une nouvelle forme d'aliénation. Cette ambition ressort d'une volonté de l'auteur de penser les techniques avant de les transformer en production de masse.

• Une volonté réformatrice du processus technique

Cet auteur explique le phénomène de la faiblesse de la pensée sur la technique par *"un refus général d'envisager, avant toute application industrielle et commerciale d'une invention, ses conséquences trop facilement qualifiées de «révolutionnaires»"*. C'est donc bien en amont que D. de Rougemont va chercher d'autres responsabilités. Ce refus général n'est pas un refus concerté, une décision négative. Bien plus qu'un refus délibéré, *«il s'agit d'un réflexe de fuite devant le problème, d'un refoulement au sens freudien du terme, d'une espèce de blocage des esprits devant ce qu'ils pressentent de l'effarante complexité du problème et de ses aspects possiblement sinistres»* (page 38). L'auteur présume donc que les acteurs sociaux fuient. Je doute, quant à moi, qu'ils fuient quoique ce soit, parce que je doute qu'ils soient sensibles au phénomène technique en amont de l'utilisation qu'ils en feront.

Dans l'avancée technologique, les occidentaux de l'ère industrielle ne voient que l'utilisation qu'ils en ont dans le court terme : facilité et pouvoir. Ils se refuseraient d'en envisager les dangers, les dommages, souvent irréversibles, qui pourraient en être le prix. Et notamment quand ces dangers ne les atteignent pas directement. Le rapport que les citoyens entretiennent avec le transport individuel automobile correspond à cette ambiguïté. Nombreux sont nos contemporains qui pensent les transports automobiles comme polluants, et pourtant, ne se déplacent plus qu'avec leur voiture. Nos contemporains¹⁷, pour la plupart, sont indifférents aux conséquences des orientations techniques de nos sociétés : *"J'utilise de l'électricité, peu importe finalement comment elle est produite"* ; *"je suis opposé à l'accroissement exponentiel des transports, mais je consomme des produits jetables à double emballages"* (ce qui fait au minimum trois opérations de transports). Les individus et les groupes (pour la plupart) sont indifférents à ce qui se passe en amont de leur propre vie.

¹⁷ Mais ça n'a sans doute jamais été mieux.

5.2.2. Lutter contre l'expansion non-maîtrisée des techniques

• En amont de la diffusion

Afin de lutter contre ce "blocage freudien", l'auteur propose un plan en trois phases :

- comprendre la vraie nature de l'innovation et de ses visées, en vérifiant la définition de ses termes de base ;
- soumettre à un certain nombre de critères d'usage toute innovation technique qui réclame droit de cité, c'est-à-dire de production et de vente ;
- évaluer, à l'aide de ces critères d'usage, les avantages et les dangers qu'une exploitation "sauvage" de cette nouvelle technique laisserait prévoir dès maintenant, et que l'on pourrait encore prévenir.

Il eût été appréciable que l'auteur précise de qui devait émaner cette réflexion¹⁸, parce qu'en effet, présenté de la sorte, il semblerait que nous ayons à créer une nouvelle institution. Ce qui serait problématique. Mais l'intérêt de l'idée de D. de Rougemont est de souligner la responsabilité que nous avons envers non seulement les diffuseurs des techniques mais également envers leurs créateurs, demiurges isolés dans leurs recherche de soulagement des problèmes du Monde par la technique. D'autre part, il est impossible d'anticiper sur la "vraie nature" d'un phénomène technique parce que s'il contient dès l'origine la totalité des possibilités qui lui seront conférées, nous n'avons pas connaissance de ce qu'en feront demain les acteurs.

L'intérêt de cet article est de lancer le cadre théorique pour la nécessaire réflexion sur le lien entre imagination et technique. L'intérêt d'une telle démarche est, en effet, de réfléchir la technique (la première boucle de la pensée de la connaissance) jusque dans ses limites, et donc de lui imaginer des possibles. De la sorte, peut-être le processus peut-il être maîtrisé par l'anticipation réfléchie des capacités qu'il va offrir aux acteurs. Il faut savoir que c'est le processus imaginatif qui donnent aux techniques leur possibilités : plus on imagine, plus on trouve de possibles aux techniques. Puisque l'imagination est sans limite, la technique l'est également. **C'est alors qu'apparaît nécessaire la seconde boucle du processus : la nécessité de la réflexion sur la pensée technique ; la pensée de la connaissance et la connaissance de la pensée.**

¹⁸ A cette question, J. Habermas proposera une réponse.

On peut installer un chronotachygraphe dans le tableau de bord des véhicules industriels. On peut exiger des conducteurs de poids-lourds qu'ils l'utilisent selon des modalités fixées par la loi. On ne peut cependant pas prétendre réguler l'appropriation finale qui en sera faite par les acteurs. L'espace de travail est contraignant, mais la coercition n'est jamais totale. Tout acteur, par définition, va agir dans un processus d'ajustement entre ses volontés et la technique qui lui est "imposée". Il y a un nécessaire processus d'ajustement. Le problème est identique pour trouver des critères d'usage et un système d'évaluation de ces critères par anticipation. C'est pourquoi D. de Rougemont voudrait atteindre un niveau de réflexion qui permette de surveiller, par anticipation, les capacités de développement des techniques nouvelles.

• En aval de la production

A ces trois démarches concernant l'amont des techniques et de leur diffusion, D. de Rougemont ajoute sept critères d'usage de toute innovation :

- nécessité de se poser la question : "en cas de succès total, quels pourraient être les effets de cette innovation ?" ;
- écarter délibérément toute innovation dont l'une des conditions du succès s'annoncerait comme incompatible avec la liberté de la personne ;
- refuser toute innovation qui entraînerait nécessairement ou favoriserait, par sa nature, des entreprises de taille monstrueuse, et des concentrations toujours croissantes de pouvoir, aux dépens de l'autonomie des communautés locales et régionales et de la participation des citoyens à leur gestion ;
- éviter tout ce qui peut polluer notre milieu social et naturel, et de même tout ce qui menace d'épuiser à court terme les ressources naturelles non renouvelables, en vertu d'une croissance exponentielle des besoins artificiellement provoquée ;
- il serait sage que l'industrie parte non pas des possibilités de la technologie mais des besoins existants ;
- s'abstenir d'appliquer une nouvelle technique tant qu'il n'a pas été prouvé, par une expérimentation poussée, qu'elle ne risque pas de changer ou de supprimer un rythme, une durée, une structure temporelle de la vie et de la création humaine ;
- éviter tout ce qui risque d'entraîner une vulnérabilité excessive de l'industrie par une dépendance trop étroite soit des puissances politiques nationales, soit de ressources naturelles épuisables que l'on ne contrôle pas.

Chacun de ces critères est discutable. Et finalement, D. de Rougemont est opposé au changement social non préparé. Ce faisant, il crée une technique de lutte contre l'invasion technique. Il en ajoute donc une qui à mon avis ne passerait pas les critères qu'elle met en place pour empêcher l'innovation "sauvage". Déjà, il me semble que l'objet même de l'innovation est de faire l'exact inverse de l'avant-dernier principe décrit

par l'auteur. **Quel serait donc le but de la technique si ce n'était pas de changer ou de supprimer des rythmes, des durées et les structures temporelles de la vie et de la création humaine ?**

L'intérêt de cette réflexion est tout de même de suggérer la mise en place d'une réflexion susceptible de démocratiser l'innovation technique -un comité d'éthique de l'innovation- avec les avantages et les inconvénients que cela représente. P. Roqueplo avait également cette ambition. Mais lui, plus durkheimien, aurait aimé compter sur les cadres des entreprises et les syndicats pour "surveiller les techniques". Comme si les cadres ou les syndicats avaient été moins sensibles à l'imaginaire collectif du progrès.

5.2.3. Discussion du lien causal établi par l'auteur

• Le lien avec le schéma weberien de la rationalisation

Dans son article, l'auteur reprend la thèse de Weber sur la rationalisation pour nous dire que *«la technique tend par sa nature même à favoriser et propager une forme de communication de ce qui est déjà commun à tous les hommes, de tout ce qui peut donc s'exprimer dans les "langages" de l'informatique ; mais rien de ce qui serait nouveauté radicale, créée, unique, à révéler (...) Elle [la technique] tend donc à favoriser et propager une forme de pensée aseptisée, rationalisée, mise à l'écart des "troubles mentaux" et des "utopies délirantes" [...] mais aussi du lyrisme et de la poésie en général, le tout dans un langage que l'on aura rendu incapable de communiquer l'inexprimable»* (page 45). L'organisation, dirait peut-être E. Morin, est à la recherche de l'ordre.

Bref, l'auteur s'aperçoit qu'informaticiens, technocrates, ingénieurs-concepteurs sont simplement conformistes, semblables à leurs contemporains. Fallait-il pour cela réfléchir sur l'objet de leurs créations ? Pour les comprendre, peut-être eut-il suffi de réfléchir à la manière dont les ingénieurs, et autres concepteurs de techniques s'inscrivent dans le monde, dans leur environnement ? De faire, en somme, la sociologie des créateurs de techniques avant de faire la philosophie des techniques ? Cela lui aurait évité certaines déconvenues, il se serait aperçu que la technique n'est que ce que les hommes en font. Que puisque ce sont eux qui la créent, elle ne peut que leur ressembler.

Mais c'est bien à Weber et à sa conception des processus de rationalisation du monde triplé d'une bureaucratisation et d'un désenchantement que D. de Rougemont fait ici appel. Il y a pourtant une manière d'envisager la causalité sur laquelle l'auteur ne s'explique pas et qui me semble ambiguë : il émet l'idée que la cause de la faiblesse de réactions "intellectuelles" face à la technique émane d'un blocage dans le sens freudien du

terme. Il fait donc appel à des explications de type "conscient/inconscient" qui, nous semble-t-il, sont plus du ressort de l'individu lui-même et de sa pathologie que d'un quelconque Léviathan ou "système social". Il cherche des solutions collectives à un problème qu'il accorde à l'individu. Il y a là un hiatus entre le diagnostic et la médication.

D'autre part, et je crois y décerner une ambiguïté, il aborde la standardisation communicationnelle comme si elle émanait de l'informatique elle-même. Informatique qui serait ici non pas tout à fait réifiée, mais dotée d'une conscience dont on ignore qui la lui donnerait. Donc deux formes différentes de causalité qui ne semblent pas compatibles l'une et l'autre. La première accordée à la libido humaine, la seconde à l'«esprit» de l'informatique. Or, l'informatique n'a que l'esprit que les acteurs lui donnent. Peut-être pas celui de ses utilisateurs qui exploitent un processus dynamique de leur esprit pour s'adapter aux contraintes de leur outil, mais certainement à ses créateurs qui ont tenté (et réussi pour une part) d'organiser la résolution de certains problèmes humains à travers les théories de l'algèbre de Boole (donc du code binaire et de l'électricité), et celles de l'automation et de la cybernétique, l'ensemble nous ayant apporté l'informatique (par la réflexion imaginative des scientifiques).

• Et si la technique n'était ni neutre, ni ambivalente ?

Pour D. de Rougemont, *«la technique en soi est neutre, outillage au service de l'homme, de tout l'homme, du bon et du mauvais en lui [...] Or, le mal est en général plus facile à faire que le bien»*.(page 50). Mais son discours ne nous indique guère cette neutralité, et la lecture de l'ensemble de son article semblait nous conduire vers une autre conclusion. En effet, *«n'oublions jamais l'ambivalence de toutes nos technologies»* nous dit-il (page 37). Alors, si les technologies sont ambivalentes, elles ont deux valences, elles ne sont donc pas neutres.

Mais il ne suffit pas non plus de les voir ambivalentes (soit bonnes, soit mauvaises). Cette vision statique et manichéenne de la valence des techniques est également problématique. Les regarder comme polyvalentes serait plus pertinent. Ce qui est "bon" aujourd'hui sera-t-il bon demain ? Ce qui est "bon" à Quimper, est-il bon à Papeete ? Une technique s'inscrit dans un système complexe qui lie la technique, ses créateurs, ses diffuseurs, ses utilisateurs, et l'espace technique existant dans lequel elle s'insère. La radio-téléphonie embarquée n'est pas seulement bonne ou mauvaise : elle offre aux acteurs du transport routier des nouvelles capacités d'action. Elle deviendra, en fait, ce que les acteurs en feront. Son appropriation sera différente selon les capacités d'action antérieures de chacun des acteurs et des méta-acteurs. Elle sera parfois

mauvaise, parfois bonne, là mauvaise, ici bonne, inutile, enchanteresse, coercitive, libératrice... Elle sera tout ce que les acteurs pourront en faire.

La technique trouve vie dans l'interaction dynamique entre les acteurs sociaux. Ce sont eux qui la produisent, qui en font ce qu'elle est, qui lui donnent sens. Oublier de l'intégrer dans un système complexe qui tienne compte à la fois des acteurs et du contexte, c'est effectivement être amené à se demander si la technique est ambivalente. Or, elle n'est pas ambivalente, ni même polyvalente, elle est "*omnivalente*"¹⁹, et, comme le pense, entre autres J. Habermas, elle ne peut être comprise qu'incluse dans un complexe social.

5.3. J. HABERMAS : UNE EXPLICATION HOLISTE DU PROCESSUS TECHNIQUE

Si, comme le pense D. de Rougemont, ses déploiements sont assujettis aux interactions, **la technique trouvera alors meilleures explications dans le holisme que dans l'individualisme.** J. Habermas²⁰ participe activement des penseurs qui se heurtent au paradigme individualiste. **C'est la première des quatre raisons qui justifient l'importance de la pensée de J. Habermas dans ce travail.**

D'autre part, et c'est **la deuxième raison, J. Habermas parvient à mettre en lumière une des facettes essentielles de la question sur la technique : "Qu'y-a-t-il avant l'usage ?".** La réponse de J. Habermas sous forme de l'analyse du discours technocratique et de la construction du modèle pragmatique peut guider la réflexion vers la pensée de l'imaginaire et la pensée systémique de la technique : avant les acteurs, il y a des... acteurs.

Nous verrons, dans le chapitre suivant, que les penseurs de l'imaginaire développent une focale différente et plus proche de ma sphère d'interrogations quant à leur méthode pour penser le processus technique. Il n'en reste pas moins que les travaux de J. Habermas ici décrits, dans sa volonté d'instaurer un débat démocratique qui aurait de solides bases conceptuelles, permettent l'exposé d'une vision réformatrice des techniques et de la prise en compte nécessaire des relations de pouvoir entre les acteurs.

¹⁹ Le mot n'existe pas, mais on me pardonnera ce néologisme car il est compréhensible et entre en parfaite adéquation avec ce que je désire exprimer.

²⁰ Ne sera traitée ici que sa réflexion (déjà ancienne) sur la Technique et la science comme idéologie. Bibliothèque Médiations, éditions Denoël, 1973. Traduction : J.R. Ladmiral. L'ouvrage a été réédité chez Gallimard en 1990. L'ambition étant de comprendre l'ensemble du processus imaginaire de la technique, il était essentiel de chercher une réponse au "qu'y a-t-il avant l'usage ?".

La méthode que préconise J. Habermas pour parvenir aux fins qu'il espère est la troisième raison de l'importante place réservée au travail du socio-philosophe : le processus dynamique d'ajustement que traduit ainsi J.R. Ladmiral : «*La solution d'un problème passe par un mouvement d'allées et venues [entre le cadre institutionnel et les systèmes d'activités rationnelles par rapport à une fin] qui aboutit à une détermination progressive du problème lui-même en fonction des solutions qu'il deviendrait au fur et à mesure possible de lui trouver*»²¹. Les acteurs, tous les acteurs doivent réfléchir ensemble au processus technique. Ce qui permettrait de ne pas laisser occuper les centres décisionnels par une élite "politique" qui, en sous-traitant la décision au discours technocratique, n'assume pas sa position... politique.

Ces trois raisons peuvent peut-être résumées en une quatrième que dégage l'analyse faite par J.R. Ladmiral de l'auteur allemand : **il ne suffit pas de poser le primat du facteur humain sur le facteur technique ; il faut également prendre la technique au sérieux.**

Il s'agit ici de compléter, sur la voie de la complexité, la pensée de D. de Rougemont exprimée dans l'article analysé ci-avant à partir d'une critique de la pensée de la rationalité wébérienne et des rapports déterminés de production marxistes : trouver une dynamique nouvelle qui puisse sortir la réflexion de ces deux paradigmes devenus, selon J. Habermas, C. Castoriadis, G. Balandier, E. Morin, en 1994, des impasses s'ils ne sont pas complexifiés (et donc provincialisés).

Selon J.R. Ladmiral, on peut ramener la pensée de l'auteur à une double critique du positivisme et du technicisme, ou du moins centrer sa pensée autour de ce double thème. J. Habermas apparaît ici pour sa "théorie critique" et une (infime) partie de sa philosophie sociale. "La technique et la science comme idéologie" date de 1968. Ce texte reste cependant l'un des plaidoyers les plus importants de ces dernières années pour une implication du penseur dans le processus technique. Implication que renouvelle E. Morin dans sa volonté de réintégrer l'observateur dans l'observation.

La théorie de l'agir communicationnel, fleuron de la pensée d'Habermas, est moins directement liée à la question technique, et de portée plus générale. Pourtant, elle trouve une bonne part de son origine dans la réflexion du professeur sur les liens entre les complexes scientifique, technique et militaro-industriel. Ces derniers apparaissent clairement dans sa première théorie critique.

²¹ LADMIRAL J.R. : Préface (page XXIII) au livre de J. HABERMAS : La technique et la science comme idéologie, op. cit..

Comme chez D. de Rougemont, la théorie wébérienne de la rationalité sert également de point de départ puisque cet article est une réponse à la thèse d'H. Marcuse sur la puissance libératrice de la technologie (l'instrumentalisation des choses) qui, pour lui, obstrue les voies de la libération des hommes en les instrumentalisant. Pour J.R. Ladmiral, ce point de vue de H. Marcuse entre en opposition avec la thèse de Weber sur la rationalisation (*Zweckrationalität*) que nous sommes contraints de traduire par la périphrase "rationalité par rapport à une fin".

5.3.1. J. Habermas et l'extension à la technique de la pensée marxiste

• J. Habermas et l'Ecole de Francfort²²

Habermas pense que la théorie doit être politiquement engagée, *«au nom de l'avenir révolutionnaire auquel elle travaille et pour la société sans classe de demain. Elle est examen critique et théorique de l'idéologie mais aussi critique révolutionnaire du présent»*. Nous sommes alors à l'opposé de la théorie wébérienne dichotomisant savoir et objectivité de politique et engagement. On retrouve là une des vocations de ce que l'on a appelé la "philosophie sociale" de l'Ecole de Francfort. Celle-ci désirait mettre au point une théorie qui assemble travail philosophique conceptuel et données empiriques recueillies. Les savants de l'Ecole de Francfort tentaient de résoudre le problème de l'articulation entre la réflexion philosophique fondée sur les exigences conceptuelles et la recherche dans le concret, les données de terrain.

La tradition sociologique française, commencée avec E. Durkheim, s'est évertuée à séparer le champ de la philosophie de celui du social. L'ambition affichée était de disjoindre par leurs modes d'investigation, la philosophie de la sociologie. La tentative des penseurs allemands n'est pas ici de les re-lie, mais l'expression de la volonté de donner à la sociologie empirique une série de bases intellectuelles et conceptuelles héritées des philosophes allemands comme Hegel, Kant, Fichte et surtout Marx, sans négliger la psychanalyse freudienne.

La Théorie Critique a le marxisme pour base qui lui sert de référence conceptuelle légitimante. Cependant, elle s'en écarte quelque peu car, pour l'Ecole de Francfort, et notamment Horkheimer, le marxisme est trop préoccupé par le travail des hommes, par

²² Les informations exposées sur l'Ecole de Francfort proviennent pour une part de la préface écrite par J.R. Ladmiral à l'ouvrage de J. Habermas op. cit., cf note 20) et pour une autre part du *Que sais-je ?* de P.L. Assoun : *L'Ecole de Francfort*, PUF, QSJ ? n° 2354, Paris, 1987.

l'«*homo laborans*». Or, pour parler de la technique, le plus pertinent est d'observer cet animal étrange qu'est l'«*homo faber*»²³.

L'Ecole de Francfort fit son apparition avec Horkheimer dans les années Trente. Horkheimer, mais aussi Adorno, Marcuse, Benjamin. J. Habermas n'a pas participé à sa fondation, mais «*son herméneutique s'inscrit dans une certaine légitimité théorique et historique francfortoise et permet d'en actualiser les enjeux de fond*».²⁴

Comme lien entre la théorie et la pratique, différenciation caractéristique, selon J.R. Ladmiral, de la pensée hégélienne, il était "logique" que J. Habermas en arrive à se poser la question de la technique et de sa place en tant qu'idéologie dans le "système social". Cela d'autant plus que sa volonté d'intervenir, grâce à la Théorie Critique, le poussait à rechercher des terrains qui puissent à la fois faire l'objet de conceptualisations fortes et d'actions engagées. L'occasion lui en fut donnée lors de la parution d'une plaquette en l'hommage d'H. Marcuse lors de son soixante-dixième anniversaire. C'est dans ce contexte précis que fut pour la première fois édité l'article sur "la science et la technique comme idéologie" (*Technick und Wissenschaft als Ideologie*).

• J. Habermas prolonge les travaux d'H. Marcuse

Déjà, H. Marcuse critique fortement la rationalité wébérienne. Il lui reproche d'être ambiguë, voire ambivalente. Sa critique de Weber vise à en souligner le contenu idéologique de classe. Weber est-il victime de la "fausse conscience" ? Toujours est-il que sa rationalité est, pour Marcuse, corrompue par le capitalisme. Cette rationalité est celle d'une domination répressive sur la nature et sur les hommes. C'est une rationalité économique, capitaliste et aliénante.

J. Habermas refuse de s'en tenir à une rationalité diminuée, mutilée ou unidimensionnelle. Il affirme qu'il convient de distinguer deux formes de rationalisation : la première est la rationalisation wébérienne de la science et de la technique, la seconde a un sens plus spécifiquement politique. La rationalité comme «*intersubjectivité communicationnelle de la discussion démocratique*» (J.R. Ladmiral). Pour Habermas, il y avait, en 1968, rupture entre deux formes de rationalité dont l'une serait technique (ou instrumentale) et l'autre pratique (ou communicationnelle). La première est liée à la tentative de maîtrise de l'homme sur la nature, et la seconde aux «interactions médiatisées par des symboles», elle concernerait plus spécifiquement les relations des humains entre eux.

²³ CASTORIADIS C. : «A l'idée grecque de l'homme (...) vivant, possédant le "logos", les modernes ont juxtaposé et même opposé l'idée de l'«*homo faber*», l'homme défini par la fabrication d'instruments, donc la possession d'outils.» in «Technique», *Encyclopædia Universalis*, op. cit., page 755a.

²⁴ ASSOUN P.L. : *L'Ecole de Francfort*, coll. QSJ?, n° 2354, page 17.

J. Habermas a pour souci premier de se situer par rapport au progrès scientifique et technique. Il nous propose une théorie sociale qui tient compte des modifications profondes de ces dernières décennies. Il veut donc démystifier la magie chiffrée (que V. Scardigli appelle le *mana*) dont s'entoure le complexe scientifico-technique. Mais cette démystification se veut également scientifique : il ne suffit pas de poser le primat du facteur humain sur le facteur technique ; il faut également prendre la technique au sérieux.

• L'inexorable rapprochement de la science et de la technique

J. Habermas nous démontre que, dans un processus entamé par Galilée, l'autonomie réciproque de la science et de la technique tend à disparaître. Les sciences expérimentales tendent à procéder de plus en plus d'une attitude technicienne. C'est ce que P. Roqueplo a illustré par le raisonnement suivant : *«Si c'est techniquement utilisable, c'est que c'est vrai, et à l'inverse, si ça ne marche pas, c'est que c'est scientifiquement faux.»* [...] *«Ça rate, donc c'est faux ; si ce n'est pas faux, ça ne ratera pas»*²⁵. Il y a technicisation de la science mais aussi scientification de la technique.

Ce double processus, c'est ce que souligne Habermas, est complété par une intégration du complexe technico-scientifique dans le système industriel, *«Sans oublier les transports et les techniques de télécommunications»* (J. Habermas). Que dire alors des techniques de télécommunication dans les transports ?

La science et la technique s'intègrent même aux instances administratives de nos sociétés : au même titre que le politique se scientifie, le complexe technico-scientifique se politise. D'ailleurs, pour Habermas, les investissements massifs exigent une intervention croissante de l'Etat. Il nous faut encore souligner les perpétuelles innovations et l'importance des programmes de recherche et de développement que les Etats mettent en place dans les *"systèmes de défense"*. Car les militaires sont une des forces les plus innovantes des nations occidentales.

• Un processus fusionnel idéologiquement orienté

Il existerait un *"feed-back généralisé"* entre la science, la technique, l'industrie, l'armée et les administrations : science et technique deviennent donc ainsi la première force productive. Mais nous devons prendre garde de ne pas assimiler la notion de technique à la notion d'industrie. Les Arapesh (ou les autres) n'ont pas attendu l'homme blanc pour se constituer un système technique qui soit en adéquation avec leurs nécessités environnementales et culturellement élaborées. Il serait ethnocentrique de

²⁵ ROQUEPLO P. : précédemment cité, page 28.

penser que les occidentaux sont les seuls à avoir élaboré des techniques. Cela, même si *«L'accession aux techniques complexes et l'industrialisation sont des facteurs de transformations des sociétés en développement»*²⁶.

Face à la prolifération des techniques, Habermas note deux types de réactions :

- Une réaction qui amène une utopie optimiste, qu'il nomme "libérale". Pour ce type d'interprétation, c'est toujours aux hommes qu'il incombe et qu'il incombera de contrôler l'appareil technologique. C'est l'homme qui, en dernière instance décide. Cela peut mener à une croyance en une société sans travail et à la libération future de l'homme grâce à la technique (le travail vécu comme un esclavage) ;

- une interprétation de la technique qui amène une utopie pessimiste. L'homme sera intégré à ses propres installations techniques dans le système homme-machine et c'est finalement la machine qui a le dessus (voir le pilotage automatique²⁷, ou le tour à commandes numériques²⁸) : les intérêts économiques prédéterminent toute décision. J. Habermas énonce cette analyse comme "conservatrice".

*«En somme, à l'idole du progrès répondit l'idole de la malédiction du progrès ; ce qui fit deux lieux communs»*²⁹. Il est bien regrettable qu'Habermas n'ait pas, en 1968, respecté les engagements pris par la "philosophie sociale". Car si les concepts utilisés sont valides, une enquête de terrain lui aurait très vite démontré que les réactions des acteurs face à la technique et à la technologie (l'idéologie de la technique), ne sont en aucun cas susceptibles d'être résumées par deux catégories aussi tranchées que le sont libéralisme et conservatisme. Là encore, l'ambivalence est largement insuffisante.

Marcuse, Gehlen et Habermas semblent d'accord sur un point : il y a aujourd'hui des pressions indirectes et des manipulations diverses³⁰ qui permettent de plus en plus de contrôler et de limiter objectivement la liberté des individus tout en leur laissant l'impression subjective d'une liberté croissante. Voilà bien un des grands mérites de l'analyse de J. Habermas et de ses prédécesseurs : ils ne rendent pas, comme J. Ellul, P. Roqueplo ou D. de Rougemont, la technique intrinsèquement responsable. **Derrière l'apparition des techniques, il y a des personnes, des acteurs, rarement individuels (d'où l'intérêt du paradigme holiste). Et c'est chez eux qu'il faut aller chercher la raison non pas de la technique en**

²⁶ BALANDIER G. : *Sens et puissance*, PUF, Quadrige, 1ère éd. 1971, 3ème éd. 1986, page 119.

²⁷ Voir les travaux d'A. GRAS dont nous reparlerons.

²⁸ Voir l'analyse de JEANTET & TIGER : *Des manivelles au clavier*, Syros, Alternatives, 1988.

²⁹ VALÉRY P. : *Regards sur le monde actuel*, Editions Gallimard, coll. Idées, 1945.

³⁰ Et les investissements de l'Etat dans le secteur des transports routiers de marchandises sont une illustration possible de ce raisonnement. Bien que les "pressions" y soient nettement directes, au vu et su de tous ceux qui s'y intéressent.

particulier, mais de l'aliénation en général. La technique n'étant qu'une capacité culturelle supplémentaire, elle est assujettie aux acteurs qui maîtrisent déjà les systèmes d'action.

5.3.2. J. HABERMAS : "Le modèle pragmatique"

Le propre de l'idéologie technocratique est de se présenter comme étant sans alternative. Il faut être "réaliste" et "efficace" dans le cadre de la structure. Il n'y aurait pas d'autre solution. C'est justement ce contre quoi s'insurge J. Habermas. Il propose donc le "modèle pragmatique" en l'opposant au modèle décisionniste et à l'interprétation libérale de la technique inspirée semble-t-il du discours technocratique et du scientisme positiviste que l'auteur renvoie dos à dos.

5.3.2.1. Les critiques élaborées par J. Habermas

• Le modèle décisionniste

Le modèle décisionniste est inspiré de la séparation wébérienne entre le savant et le politique. La scientification de la politique ne peut être totale : **la raison ne peut pas être totalement légitimante**. Pourtant, les acteurs utilisant le modèle technocratique comme grille de lecture le prétendent "au dessus de ça". Elaboré pour penser les processus complexes de la modernité, le modèle décisionniste a pour fonction de définir les rapports nouveaux qui s'instaurent entre savants et politiques.

Ce modèle provient d'un constat : les rapports du savant et du politique se seraient à ce point inversés que ce serait maintenant les scientifiques qui prendraient les décisions de dernier ressort. Il y aurait donc une intelligentsia scientifique dégageant les "nécessités objectives" telles qu'elles sont dictées par la logique des choses. Tout se passe comme si l'on considérait qu'effectivement les choses avaient une logique qui s'imposerait aux acteurs hors des interactions et du système dans lequel elles se font. Or, il s'avère que la "logique des choses" qui s'impose est en fait la logique des acteurs qui "imposent des choses".

• Un espace incontournable de décision politique

Pourtant, J. Habermas affirme qu'aucune problématique ne peut être totalement réglée par la Raison. Il subsiste toujours une part de la décision qui incombe au Politique, même si le personnel politique prétend le contraire. Et c'est en cela que le discours technocratique est idéologique : soit les politiques masquent leurs décisions politiques derrière l'écran des techniques, soit ils ne se rendent pas compte que les

décisions prises contiennent encore et toujours une part de politique³¹. Habermas pense que le modèle décisionniste extrapole en considérant que la rationalisation scientifique est totale et exhaustive.

• Le modèle technocratique

Parallèlement à ce modèle décisionniste, J. Habermas place l'interprétation libérale de la technique où ce qui reste d'arbitrage décisionnel définit dans cette optique le facteur humain de la politique. Ce résidu politique est le lieu par lequel doit intervenir la morale et plus généralement les valeurs. C'est à dire la part de décision qui incombe à l'espace politique.

Selon lui, pas plus que l'hypothèse optimiste d'une convergence entre la technique et la démocratie, l'affirmation pessimiste selon laquelle la technique exclut la démocratie ne se justifie. «*Les modèles décisionnistes et technocratiques ont fait leur deuil de toute rationalité qui ne soit pas technico-scientifique*» (J.R. Ladmiral). C'est ainsi qu'Habermas renvoie dos à dos ces deux modèles pour en proposer un troisième : le modèle pragmatique.

5.3.2.2. Un nouveau modèle d'analyse

Il subsiste toujours une part de décision impliquant un choix s'appuyant sur des valeurs : c'est là l'espace du politique. J. Habermas pense qu'objectivement, ce champ s'est restreint. C'est, pour lui, une raison supplémentaire de s'en préoccuper. C'est pourquoi il élabore le modèle pragmatique.

Celui-ci est une façon de récuser la dichotomie irréductible du modèle décisionniste et le nomisme réducteur du modèle technocratique. Dans le modèle pragmatique, on différencie le travail et l'interaction. Le travail est l'ensemble des activités rationnelles par rapport à une fin tandis que l'interaction, médiatisée par des symboles, est représentée par le cadre institutionnel. Les règles qui orientent l'action sont, pour ce cadre institutionnel, les normes sociales. Dans le domaine du travail, ce sont les règles techniques qui effectuent cette orientation.

• Les caractéristiques du modèle pragmatique

Le niveau de définition est, pour le cadre institutionnel, le langage courant intersubjectivement partagé, tandis que les systèmes rationnels par rapport à une fin sont indépendants du contexte. Les modes de définition du premier sont composés d'attentes

³¹ Ce qui serait une illustration flagrante de leur incompétence professionnelle.

récioproques tandis que la raison instrumentale du second nécessite la mise en œuvre de prévisions et d'impératifs conditionnels.

En ce qui concerne les mécanismes d'acquisition, le cadre institutionnel exige l'intériorisation de certains rôles tandis que l'activité instrumentale nécessite l'acquisition de différents savoir-faire et qualifications. On voit là un raisonnement directement applicable aux rapports que les agents de convois vont entretenir avec la technique dans le cadre de leur travail, dans la réalisation de leur "mission" (le véhiculage) et la médiatisation par des symboles qu'ils vont devoir mettre en œuvre pour continuer de gérer les interactions avec les sédentaires de l'entreprise. La fonction du cadre institutionnel est de maintenir des institutions (conformité aux normes sur la base d'un renforcement réciproque) tandis que la fonction du cadre d'activités technico-scientifique est d'apporter des solutions à des problèmes (il y a réalisation d'un objectif défini en termes de relations moyens/fins).

L'auteur affirme également que les "déviances" à l'égard d'une violation de l'un ou de l'autre des deux cadres n'ont pas non plus les mêmes conséquences. Dans le cadre institutionnel, les sanctions sont des punitions sur la base de sanctions conventionnelles : échec devant l'autorité. Un acte déviant (reconnu et étiqueté comme tel, pour reprendre le vocabulaire des *Labelling Theorists* de Berkeley³²) est parfois sanctionné de prison. Par contre, la sanction de la règle technico-scientifique est directement soumise à l'échec devant la réalité³³.

Ces deux systèmes ainsi décrits appellent deux formes de rationalité. Au cadre institutionnel s'adjoint une rationalité exempte de domination, une émancipation, une individualisation et une extension de la communication. Quant au cadre des systèmes d'activités rationnelles par rapport à une fin, il exige un accroissement des forces productives et une extension des pouvoirs de disposer techniquement des choses.

• L'ambition du modèle pragmatique

Plutôt que de laisser la portion congrue de la décision aux politiques comme le voudrait tant le modèle technocratique, Habermas propose le modèle pragmatique où «*La solution d'un problème passe[rait] par un mouvement d'allées et venues qui aboutisse à*

³² Voir la postface à *Outsiders* de Becker, 1963, éditions Métailié, 1985.

³³ Il n'est pas sûr que la séparation entre les deux logiques soit aussi nette. Mais une fois cette dichotomisation admise, le raisonnement de J. Habermas mène à un questionnement sur la capacité d'action des sujets dans les structures : «*Chaque modèle relationnel*» peut être envisagé «*comme une totalité qui ne prend sens que par contraste avec les autres modèles relationnels... On postule alors qu'un réseau personnel est un système et on en déduit des orientations méthodologiques*». FERRAND A. : "peut-on faire confiance à une structure ?" , Communication à la 2ème conférence européenne des réseaux sociaux, mai 1993.

une détermination progressive du problème lui-même en fonction des solutions qu'il deviendrait au fur et à mesure possible de lui trouver». J. Habermas pense donc, comme D. de Rougemont et P. Roqueplo, qu'il ne faut pas laisser se propager la technocratie sans surveillance. Il est également proche de Morin et de sa pensée complexe dans la description du processus de recherche des solutions. Nous sommes très près, en effet, de la dynamique du tourbillon, explication "*causale*" qu'exprime E. Morin. C'est celle que j'ai tenté de reprendre pour analyser l'imaginaire des acteurs du TRM à propos des techniques nouvelles qui s'insèrent dans leur camion sans qu'ils en aient émis le désir.

Le modèle pragmatique qui fait intervenir ces deux cadres nous aiderait donc à dépasser ce cercle vicié de la vieille aporie qui affirmait que l'on ne saurait trouver ce que l'on ne cherche pas déjà ; ni chercher ce que l'on ne sait pas que l'on pourrait trouver. Ce modèle nous permet de nous éloigner du lieu commun de la fonctionnalité de la recherche et de la réflexion : le problème ainsi posé nous éloigne du questionnement sur l'antériorité de la poule ou de l'œuf pour souligner leur interdépendance dialectique.

Il s'agit ici d'**expliquer les phénomènes par une spirale dynamique de l'approfondissement** : le politique est le lieu d'une médiation entre les valeurs de la tradition et les possibilités (voir les exigences) de la technique. Nous sommes là dans la logique du tourbillon : *« Cette forme générique est organisationnelle : elle organise le mouvement centrifuge et centripète du flux ; elle en organise l'entrée, la circulation, la transformation, la sortie. [...] Le tourbillon est boucle, non seulement parce que sa forme se referme sur elle-même, mais parce que cette forme bouclante est rétroactive, c'est-à-dire constitue la rétroaction du tout en tant que tout sur les moments et éléments particuliers dont elle est issue »*³⁴.

5.3.3. La technocratie, un discours rationnel par rapport à ... des valeurs

• Lutter contre la prétendue objectivité des experts

C'est avec les données précises de ce modèle pragmatique que J. Habermas va expliquer que nous avons atteint un deuxième stade de la rationalité par rapport à une fin, car le même modèle décisionniste en œuvre (et bien installé semblait-il) depuis la deuxième guerre mondiale, est aujourd'hui dépassé par le modèle technocratique. Cela signifie que l'Etat, dominé par la technique est en passe d'être *« condamné à sacrifier la*

³⁴ MORIN E. : *La Méthode -1. la nature de la nature*, éditions du Seuil, coll. Essais, n° 123, 1977, page 183.

substance même de la domination au profit de la mise en œuvre efficace des techniques disponibles dans le cadre de stratégies "objectivement nécessaires"» (page 101).

C'est à ce stade de la réflexion qu'Habermas cite le philosophe Lübbe qui reproche aux experts de dissimuler et de présenter comme logique objective des choses ce qui est cependant, en vérité, de la politique. Et, malgré la farouche opposition à Weber que veulent constituer les théoriciens de la philosophie sociale, nous voyons bien qu'ils le rejoignent dans leur volonté respective de souligner les possibles abus de domination des experts technocratiques.

C'est là un des objectifs du modèle pragmatique : entretenir un débat social constructif pour lutter contre l'omnipotence des experts technocratiques. Nous verrons que cette préoccupation concerne également la problématique de l'imaginaire et ce que V. Scardigli appelle la techno-logique. V. Scardigli analyse le discours et l'imaginaire qui l'a suscité, J. Habermas lui trouve des fondements politiques.

Le champ de la politique s'est rétréci³⁵. Mais c'est *«maintenant, surtout, au sein de ce champ restreint laissé à la décision qu'est devenu vrai ce que le décisionnisme avait de tout temps supposé»* (page 103) : maintenant, la problématique de la décision politique est entièrement démontée *«jusqu'au point où il est impossible de pousser plus loin la rationalisation»*. Il faut alors, plagiant Weber, se poser la question, politique en dernier ressort, de savoir *«Quelle est la vocation de la [technique] (Weber parle en fait de la vocation de la science) dans l'ensemble de la vie humaine et quelle est sa valeur ?»*³⁶. Ainsi en arrive-t-on à l'irréductible question de la politique.

• *Penser la technique serait devenue nécessité*

Il est donc devenu essentiel, pour J. Habermas, de penser la technique. Pour plagier la formule célèbre de Clémenceau à propos des militaires et de la guerre, il me semble que J. Habermas est persuadé que la technique est une chose beaucoup trop sérieuse pour être laissée aux seuls techniciens, sous peine de les voir se transformer en technocrates.

Pour l'auteur, parmi les trois modèles proposés, seul le modèle pragmatique présente un lien nécessaire avec la démocratie qu'il désire, car, aujourd'hui, dit-il, *«le processus de formation de la volonté démocratique revient en dernière instance à un*

³⁵ Dans l'ouvrage étudié de J. Habermas, le rétrécissement du champ politique est posé comme postulat.

³⁶ La question exacte de Weber est : *«Quelle est la vocation de la science dans l'ensemble de la vie humaine et quelle est sa valeur ?»*. In *Le savant et le politique*, page 71, coll. 10/18, Plon, Paris, édition de 1963, tirage de 1992.

procédé acclamatoire bien réglé en faveur de certaines élites»³⁷ (p.108). De cette façon, l'essence irrationnelle de la domination n'étant pas remise en cause, cette dernière peut bien être légitimée mais non pas rationalisée en tant que telle.

Habermas affirme que les recommandations techniques et stratégiques ne peuvent s'appliquer efficacement à la pratique qu'en passant par la médiation politique de l'opinion publique, d'où le modèle pragmatique. Il semble donc que, l'idée d'Habermas est qu'il faut dé-conditionner le peuple pour lui permettre d'obtenir les capacités nécessaires à la négociation des nouvelles techniques.

C'est également l'idée que développe P. Roqueplo quand il affirme que les cadres et les organisations syndicales doivent disposer de *«toutes les informations nécessaires et de toutes les réflexions indispensables pour élaborer des stratégies fiables, voire pour proposer des alternatives technologiques. C'est à ce niveau que se situe la principale responsabilité des cadres et qu'ils peuvent le mieux la mettre en œuvre. D'où l'importance des structures syndicales qui leur permettent cette mise en œuvre»*.(P. Roqueplo, op. cit., page 88).

Ces différentes théories postulent que certains acteurs sont "conditionnés". L'idée est problématique parce qu'elle enlève au sujet ses capacités de choix et de lutte contre les choix que les autres font pour lui. Selon Habermas, le conditionnement peut être modifié par une autre forme de socialisation qui serait plus "juste", c'est-à-dire qui correspondrait mieux à l'idée démocratique de la justice sociale et de la place de chacun (et du décalage entre la place qu'il mérite et celle qu'il occupe effectivement) dans les rapports de production. Enfin, ce qui est le plus douteux, ces théories estiment, a priori, que les décisions prises démocratiquement seraient plus élaborées et plus "justes" que les décisions prises par une élite.

Ce postulat sous-tend l'idée que l'opinion publique aurait quelque chance d'être moins ou plus quelque chose que ce qu'est le discours des "élites". Cette idée postule donc que les élites seraient aujourd'hui quelque chose de plus que les masses non-élites. Ce qui est, en fait, la reprise des catégories constituées par les élites elles-mêmes. Faut-il continuer de valider ces présupposés ? Existe-t-il une élite qui soit, en soi, une élite ? L'élite ne baserait-elle pas sa domination sur sa capacité à continuer de faire croire aux autres qu'elle est véritablement une élite ? Et cette base, ne serait-elle pas le résultat de l'assentiment de la presque totalité des acteurs à cette forme d'organisation sociale ?

³⁷ Je suis d'accord avec le constat de J. Habermas. Cependant, je ne pense pas que ces procédés acclamatoires se soient construits contre la volonté des acteurs.

• Les travaux de J. Habermas , pierre angulaire de la réflexion sur les techniques et la société

La réflexion de J. Habermas sur les techniques, leur origine idéologique et les relations de pouvoir qu'elles sous-tendent représente un des points les plus importants de la philosophie sociale de ces dernières années. Selon lui, ces relations de pouvoirs se créent ou sont maintenues à l'intérieur des systèmes sociaux grâce à l'innovation technique. Ou, si on inverse le raisonnement, **c'est l'innovation technique qui sous-tend et maintient les relations de pouvoir à l'intérieur des systèmes sociaux**. Et, seconde partie du raisonnement, cette capacité de l'innovation technique à maintenir les relations de pouvoir n'est pas intrinsèque à la technique. Elle est le reflet de la domination des plus nombreux par une minorité.

Les relations de pouvoir qui se déploient dans ces systèmes sociaux sont déséquilibrées. Dès lors, ardent défenseur de la cause démocratique où le *demos* aurait un sens plus direct, J. Habermas place ses espérances révolutionnaires dans l'opinion publique.

Nombreux sont les chercheurs en sciences humaines qui ont utilisé les travaux du professeur allemand pour alimenter leurs travaux de réflexion ou pour illustrer leurs conclusions sur un travail empirique. Que ce soit d'ailleurs pour les accrédi-ter ou tenter de les contredire.

Il semblerait même qu'aujourd'hui, comme c'est le cas pour notre propre travail, les travaux d'Habermas sont, depuis 1968, une des pierres angulaires de la réflexion sur les techniques et leur statut social. Il est vrai que, comme le discours technocratique contre lequel il s'insurge (car il ne s'oppose pas aux techniques elles-mêmes, mais aux formes de domination politique qu'elles cachent et qu'elles finissent par générer³⁸), la prise de position d'Habermas est politique. Politique dans le sens où l'auteur le dit lui-même, toute sa réflexion tend (en 1973) vers un but bien précis : l'avènement d'une société sans classe avec une totale transformation des rapports de production et de domination.

Qu'il ait choisi la réflexion sur la technique pour alimenter des ambitions politiques réformatrices est significatif de la place du phénomène technique dans les sociétés occidentales. Le spectre technologique stigmatise les relations entre les acteurs, **il est en**

³⁸ Ce que J. Ellul a appelé le bluff technologique.

cela révélateur des rapports inégalitaires entre les groupes et entre les personnes.

• *Sciences et techniques sont au service de groupes sociaux particuliers*

La science ne peut en aucun cas être isolée de son contexte social. Elle en est le suc, elle le dynamise, elle l'alimente, elle le fait rêver, alimentant ainsi un imaginaire social particulier. Mais elle aide également ses membres à s'entretenir, elle fourbit les armes des groupes sociaux dominants pour lesquels elle œuvre. Non pas parce que c'est son intention ou l'intention des acteurs qui la constituent³⁹, mais parce qu'elle est, comme la technique, une capacité culturelle ; que les seuls acteurs qui puissent la transformer en opportunité d'action sont ceux qui s'y intéressent et qui la comprennent (ou du moins qui essaient). Et, qu'à l'inverse, on appelle groupes dominants les acteurs qui maîtrisent le spectre technologique.

C'est dans ces différents espaces sociaux que la science trouve sa substance. La relation science/technique/société est une interaction complexe dont on peut dire qu'elle est significative du Tout social. Elle ne suit pas les lois de la rationalité cartésienne. Continuer d'alimenter le discours sur l'objectivité de la science, c'est permettre à ceux qui la maîtrisent déjà de continuer à le faire. Les conflits sociaux ne peuvent plus être des conflits de classes, mais il n'en faut pas pour autant laisser aux élites l'initiative technique. Tel serait le rôle idéal de la démocratie pensant le processus technique.

• *Une définition élargie de l'idéologie*

Quand on utilise la définition althussérienne de l'idéologie, il peut subsister un doute quant à la science et la technique comme idéologies. Pourtant, Deconchy et Desroches⁴⁰ ont montré que le rôle de l'idéologie était de construire une ontologie (quand ce n'est pas une cosmogonie). *«Dans ce sens, l'idéologie est un processus de production des ontèmes»*⁴¹. Il nous faut alors admettre qu'il ne peut pas y avoir de production de savoir idéologiquement neutre.

En effet, la technique comme la science sont *«des systèmes de représentations, d'explications, d'argumentations, inévitablement datés, localisés et transitoires, nés de circonstances particulières et de documents historiques singuliers qui, parce qu'il présentent notamment comme explicatifs des phénomènes sociaux, ne peuvent trouver*

³⁹ Ce que semble penser Habermas.

⁴⁰ DECONCHY & DESROCHES : *«Mécanismes idéologiques et représentations idéographiques. Essais de recherche expérimentale»*, cité dans FISCHER G.N. : Les domaines de la psychologie sociale : le champ du social, Dunod, 1990, page 27.

⁴¹ FISCHER G.N. : Les domaines de la psychologie sociale : le champ du social, Dunod, 1990, page 27.

leur légitimité qu'en se présentant comme idéologies»⁴². Ce n'est donc pas parce qu'elle est de plus en plus dépendante de la relation qui la lie avec la technique que la science est une idéologie. «*Forme systématisée de représentations qui fournit une explication de la réalité en général et du fonctionnement social en particulier*»⁴³, la science est une construction socio-cognitive, et, en soi, une idéologie. Il en va de même pour la technique. C'est pourquoi nous ne pouvons qu'agréer Habermas qui finit par rejeter l'un des plus grands axes de la pensée marxiste : «*Il faudrait remplacer le couple forces productives et rapports de production par celui, plus abstrait, de travail et d'interaction*» (page 59).

CONCLUSION : DE J. HABERMAS A LA PENSEE SYSTEMIQUE

En définitive, bien qu'apparemment le résultat d'une rationalité univoque : celle du progrès technique, la technique et la science sont idéologiques. Sciences et techniques, ne sont ni bonnes ni mauvaises, ou plutôt elles sont simultanément les deux (et bien plus) : elles sont omnivalentes, elles sont ce que les acteurs qui les utilisent en font. La science et la technique portent en elles tous les heurs et malheurs de la pensée humaine.

J. Habermas, en 1973, est marxiste et se réclame comme tel. Revendication qui, face au discours technocratique de la nécessité prétendument objective, que l'on entend dans les palais ministériels et les Commissions Européennes, a au moins le mérite de dire son nom. Revendication qui s'oppose aux "*nécessités objectives de la réalité*" revendiquées par le discours technocratique, expression contenant trois substantifs dont les inspirations conceptuelles sont des plus discutables mais dont l'impact sur l'imaginaire social est important.

Le professeur allemand affirme que la science est pour lui plus importante que l'idéologie. Cependant, considérer que les masses sont, contre leur volonté, conditionnées par les classes dominantes est un constat qui ne peut se faire qu'après un certain nombre de choix idéologiques dont la croyance en une validité quelconque de la démocratie n'est pas des moindres. Parallèlement, J. Habermas montre bien cette facette idéologique de l'orientation techniciste, **facette essentielle de la question sur la technique** : "**Qu'y-a-t-il avant l'usage ?**". Selon lui, avant l'usage, il y a le discours techno-scientifique, prétendu *Zweckrational*, mais en fait le reflet de l'idéologie dominante des élites. Le discours technocratique est alors considéré comme incompatible avec la démocratie.

⁴² FISCHER G.N. : Les domaines de la psychologie sociale : le champ du social, Dunod, 1990, page 28.

⁴³ FISCHER G.N. : *op. cit.*, page 28.

C'est pourquoi il nous faut abandonner les notions de rapports de production ou d'idéologie pour nous pencher plus particulièrement sur la communication médiatisée par des symboles et **le processus dynamique d'ajustement**. où «*La solution d'un problème passe par un mouvement d'allées et venues qui aboutit à une détermination progressive du problème lui-même en fonction des solutions qu'il deviendrait au fur et à mesure possible de lui trouver*». (op. cit.). Or, les trois noms communs de l'expression "processus dynamique d'ajustement" me semblent la manière la plus efficace de définir ce qu'est une interaction.

Les travaux des différents auteurs que nous avons vu dans ce chapitre confortent une part importante de notre hypothèse sur la relation entre technique et société : **la technique est une capacité culturelle à la disposition des acteurs sociaux**. Elle est, comme la science, une capacité culturelle, une ressource énergétique qui aide à l'action et simultanément la permet. **Le spectre technologique est non seulement significatif, mais aussi signifiant de l'état d'une société et des relations de pouvoir qui s'y vivent**. Les marxistes qui analysent le processus technique y voient les stigmates des rapports de production. Les sociaux-démocrates en espèrent une démocratisation. Mieux encore, ils sont fréquents à penser que la démocratisation du processus de création et de diffusion de la technique est une des clés fondamentales pour réformer l'ensemble de la société. C'est la raison pour laquelle il est indispensable de réfléchir la relation technique/société. En effet, **penser le processus technique permettrait**, pour D. de Rougemont, C. Castoriadis, P. Roqueplo, J. Ellul, J. Habermas, mais aussi V. Scardigli, A. Gras (que nous verrons plus loin) et G. Gosselin de «*Changer le progrès*»⁴⁴.

D. de Rougemont entamait le processus de réflexion pour lutter contre l'expansion non-maîtrisée des techniques. Il donnait pour cela des recommandations d'usage, de promotion et de production des techniques. L'intérêt premier du travail d'Habermas reste d'avoir souligné que ce n'était pas vers la technique qu'il fallait diriger ses efforts de réflexion, mais vers l'inégalité socio-culturelle. Pour lui, la démocratie passe par la maîtrise des relations de pouvoir via le modèle pragmatique.

J. Habermas démontre que la science et la technique, dialectiquement réunies par les acteurs dominants, forment une idéologie. **Derrière la notion de progrès scientifique et technique se cache donc une rationalité d'acteurs spécifiques** : Or, la problématique en termes d'imaginaire social couplée avec

⁴⁴ GOSSELIN G. : Changer le progrès, Editions du Seuil, Paris, 1979.

l'ambition de la comprendre de manière systémique et complexe nécessite la connaissance de l'ensemble du processus technique et des acteurs qui l'animent. J. Habermas ajoute quelques marches (et pas des moindres) à notre réflexion circulatoire.

Si nous le reportons vers l'analyse de tous les systèmes (méta-, ou micro-systèmes) le raisonnement qu'Habermas établit pour la société globale reste valide :

- dans le méta-système qui lie les transporteurs aux donneurs d'ordres et à l'Etat, l'ensemble technique leur est défavorable, parce qu'ils ne maîtrisent pas les interactions en œuvre et leur enjeu fondamental : la maîtrise des flux de marchandises à déplacer ;

- dans le micro-système (si nous considérons comme méta- celui que nous venons d'envisager)⁴⁵ qui lie, par interactions, les agents de convoyages avec leur employeur, l'ensemble technique leur est défavorable parce qu'ils n'ont pas la maîtrise du processus organisationnel de leur travail.

La pensée d'Habermas est la première étape du raisonnement systémique : elle montre la dépendance de certains acteurs à l'égard d'autres acteurs eux-mêmes dépendants d'autres acteurs, etc. C'est la notion de *feed-back*, la rétroaction.

Mais, pour élaborer une boucle systémique complexe, il manque à notre réflexion les notions primordiales, de polysystèmes et d'interdépendance entre l'ensemble des éléments de l'ensemble des systèmes : la notion d'inter-rétro-action. Celle-ci nous permettrait de comprendre qu'à l'inverse, la non-maîtrise par les acteurs d'un certain nombre de données est, simultanément à l'aliénation qu'elle provoque, un facteur libérateur. La notion systémique développée par A. Gras et E. Morin viendra alimenter ce dernier pallier. Prenons d'ores et déjà un exemple.

Un agent de convoyage peut être fort mécontent qu'on installe un téléphone dans la cabine de "son" camion : le patron va pouvoir le joindre quand il le désirera, il va pouvoir donner des "contre-ordres" (la hantise des agents de convoyages), modifier les tournées, etc. Mais à l'inverse, le fait de pouvoir radiotéléphoner à l'entreprise au moindre "pépin" permet au chauffeur de ne plus devoir assumer les responsabilités qui lui étaient désagréables d'assumer quand il ne pouvait pas radiotéléphoner, se débarrassant, par exemple de la gestion d'une interaction avec un client difficile (ou d'une interaction difficile avec un client). Ainsi, l'installation du radiotéléphone dans la cabine

⁴⁵ Chaque système est à la fois le métasystème et le micro-système d'autres systèmes. En effet, «*la vie est un système de systèmes de systèmes*» (E. Morin : *La méthode, tome 1...*, page 99, op. cit.) ; «*Il n'existe réellement que des systèmes de systèmes, le simple système n'étant qu'une abstraction didactique*» (S. Lupasco) cité par Morin, même ouvrage, page 100.

du véhicule accroît la dépendance du conducteur envers les sédentaires de l'entreprise, mais elle accroît également la dépendance des sédentaires envers les agents de convois.

L'intérêt de la pensée de J. Habermas est de montrer que des groupes sociaux, méta-acteurs vont s'approprier plus de bénéfices que d'autres sur les techniques émergentes. L'intérêt de la pensée systémique complexe est de montrer que dominé et dominants sont interdépendants, imprescriptiblement liés.

J. Habermas refuse de laisser se diffuser l'idée d'une objectivité du rationalisme total. Selon lui, ce serait continuer d'alimenter l'existant quand il est grand temps de le réfléchir autrement.

Plus que l'ambition politique d'Habermas, c'est le cadre de la réflexion, qui intéresse le raisonnement quant à la technique dans les transports routiers de marchandises. **Le professeur parvient à élargir la sphère de la réflexion critique sur la technique vers les méta-acteurs, désignant par là-même le processus interactionniste comme promoteur des différentes formes d'expansion de la technique.**

J. Habermas réfléchit l'*homo faber*. Il le décrit comme inscrit dans des processus. A cette dimension, la pensée de l'imaginaire ajoute le ré-enchantement. L'Ecole de Francfort fait ployer la *Zweckrationalität*, les pensées de l'imaginaire réfléchissent le processus d'enchantement ou de désenchantement du monde⁴⁶.

⁴⁶ Les concepts webériens restent, dans la sociologie des années 1990, les phares de la réflexion.

CHAPITRE SIX

LES TECHNIQUES ET LEUR IMAGINAIRE SOCIAL

INTRODUCTION

La problématique générale exprimait ce que pouvait être l'imaginaire social. C'est un pouvoir d'écart, une capacité à se représenter les choses distantes et à se distancier des réalités présentes (G. Balandier). Savoir ce qu'il est devient intéressant si cela peut indiquer ce qu'il contient et comment le révéler. Révéler l'imaginaire social des acteurs est une tâche infinie. Je ne m'attache ici qu'à l'analyse d'une parcelle de l'imaginaire humain sur un phénomène bien précis. C'est pourquoi la pensée de la technique se trouve exposée avant celle de l'imaginaire.

Après avoir vu que certains penseurs développaient l'idée qu'on ne peut laisser les techniques se développer sans surveillance, nous avons vu chez J. Habermas que les techniques ne se développaient pas de manière *an-archique* (sans pouvoir)¹. Qu'au contraire, tout nous amenait à penser que des intérêts politiques, parfois inconscients, entraient en lice pour promouvoir les techniques favorisées par des méta-acteurs. Grâce aux travaux théoriques de Victor Scardigli, notamment, j'aborderai maintenant les traces (les stigmates, aurait sans doute dit Goffman) que ces *méga-luites* laissent dans la fantasmagorie des acteurs sociaux.

Pour ce faire, je commencerai par une brève (et sélective) présentation d'un ouvrage réalisé sous la direction d'A. Gras et S. Poirot Delpech² (section 6.1.). Cette partie nous permettra de comprendre comment certains sociologues utilisent les mythes et l'imagination des acteurs pour comprendre l'espace social qu'ils étudient. Dans une seconde section, j'aborderai plus précisément les récents travaux de V. Scardigli qui, dans son dernier livre, traite de l'imaginaire des techniques et de l'imaginaire que stigmatisent les techniques de télécommunication notamment (section 6.2.).

De là, sera exposé le contenu de l'imaginaire, ainsi aurons-nous posé, à travers l'explicitation de ces travaux, l'ensemble des cadres théoriques qui nous ouvrira les

¹ Pour un exemple concret, voir CALLON M. & LATOUR B. : "Le grand Léviathan s'apprivoise-t-il ?" , in A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.) : L'imaginaire des techniques de pointe -au doigt et à l'œil , pp 71-93. Il existe des théoriciens opposés à cette vision de la technique. Voir, par exemple, le "modèle de la poubelle" de Cohen, March & Olsen. Modèle dont Crozier affirma qu'il était une tentative d'humiliation de la raison.

² A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.) : L'imaginaire des techniques de pointe, op. cit.

portes de la réflexion vers la quatrième partie où nous parlerons plus précisément de la technique dans les transports routiers, objet factuel de nos préoccupations concrètes.

6.1. DE L'IMAGINAIRE AUX TECHNIQUES, L'IMAGINAIRE DES TECHNIQUES

«La technique est un fait social, et comme tel, prend forme dans l'esprit autant que dans la matière : représentation de l'homme moderne dans le monde, elle agit sur ce monde. [...] Creuset où se forment les projets du futur, où se lisent les désirs qui gouvernent l'attente de l'avenir, et où peut enfin se forger le refus d'une techno-science aveugle et destructrice. Le système technicien est une culture, il doit donc être discuté et critiqué comme tous les éléments qui composent la réalité perçue en Occident.»³

6.1.1. "Au doigt et à l'œil"

Depuis quelques années, le regard de certains sociologues s'est détourné de l'étude des stratégies de ceux que V. Scardigli appellent les «grands acteurs» (système politique, système technique, peuples, masses, classes sociales...) pour s'intéresser plus particulièrement à l'imaginaire social et aux comportements des "acteurs de la vie quotidienne".

Cette réorientation épistémologique d'une certaine sociologie s'est réalisée sous l'impulsion de centres de recherches ayant retenu principalement les leçons théoriques de G. Balandier, des analystes de la stratégie des acteurs (M. Crozier, E. Friedberg) et des analyses systémiques. De l'analyse stratégique et systémique, il semble qu'ils utilisent la pensée systémique en termes de relations négociées et de pouvoir (A. Gras utilise la pensée systémique de N. Luhmann).

• Des notions de G. Balandier au contenu de l'imaginaire

Des travaux de G. Balandier, ils ont retenu tout d'abord son conseil d'effectuer le fameux «*Détour*» par l'homme pour comprendre le social. Ils en ont retenu également les anthropologiques leçons. Mais la filiation d'avec Balandier doit être bien plus profonde. En effet, voilà ce que nous livre Balandier dans le chapitre IV de son dernier ouvrage⁴ sur «*Le dédale*» intitulé «IV- Les carrefours de l'imaginaire»⁵ : «*Les images prolifèrent et conquièrent, les techniques produisent du fantastique, du merveilleux, par leur réussite*

³ A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.) : op. cit., 4ème de couverture.

⁴ G. BALANDIER : *Le dédale - Pour en finir avec le XXème siècle*, Fayard, 1994, page 104.

⁵ Et comment ne pas penser aux *Carrefours du labyrinthe* (trois tomes : 1978, 1986, 1990) de Castoriadis ? L'imaginaire est une des bases de l'institution des sociétés

par leurs exploits répétés. Il nous semble que l'imaginaire n'a jamais rencontré un concours de circonstances aussi propices à son déploiement, à la multiplication de ses manifestations et de ses formes. Il deviendrait en quelque sorte plus riche, davantage disponible, et au service de tous afin de réenchanter la quotidienneté». Les mots soulignés sont des notions-clés de la pensée de ces sociologues de l'imaginaire.

Mais, quand nous lisons les "paranotes" (bibliographie très sélective et commentée) du livre de G. Balandier⁶, nous nous apercevons que le livre d'A. Gras (Grandeur et décadence) et celui de V. Scardigli (Les sens de la technique) y figurent en bonne place. Du premier, Balandier nous dit que «*L'apport théorique -examen de la notion de "macro-système"- est éclairé par des études de cas, dont celui des transports aériens ; il conduit à une critique de la démesure et du "progressisme impitoyable" qu'elle entretient*». Pour le second, l'anthropologue nous indique que V. Scardigli «*se fait le révélateur de l'"imaginaire en action" au cours du mouvement des techniques*». Je parlais précédemment de filiation de G. Balandier vers les sociologues de l'imaginaire, il s'agit en fait d'interactions entre les chercheurs.

L'apparition du CETCOPRA (Centre d'Etudes des Techniques, des Connaissances et des PRAtiques) dirigé par A. Gras, celle du centre "Modes de vie, communication, et développement" sous la direction de V. Scardigli, celle du laboratoire de socio-anthropologie du travail de P. Bouvier sont trois illustrations différentes de cette nouvelle émergence épistémologique.

• De l'imaginaire au quotidien et du quotidien aux mythes

L'ambition de ces sociologues est de ramener l'explication de la société au niveau compréhensible des actions et interactions individuelles comme significatives de l'ensemble social. Inspirés, entre autres, de G. Balandier, il n'est pas étonnant que les chercheurs suscités se soient intéressés à la technique. Celle-ci représente pour G. Balandier un problème sociologique et anthropologique important puisqu'elle comporte en son sein bon nombre des problèmes qui intéressèrent l'anthropologie de l'Ecole Dynamique : «*La diffusion des techniques peut-être envisagée, pour une part, comme un problème de communication*»⁷. Alors, elle ne peut pas être négligée car «*les techniques sont génératrices de changements*»⁸, et que «*La compétence technique (...)*

6 G. BALANDIER : Le dédale -Pour en finir avec le XXème siècle , op. cit., pages 98-99

7 G. BALANDIER : Sens et puissance, PUF, Quadrige, page 146.

8 G. BALANDIER : Anthro-po-logique, PUF, Quadrige, page 293

*est capable, par elle-même, d'infléchir la stratification [sociale] en particulier dans les sociétés où émergent la classe techno-bureaucratique».*⁹

Mais ce n'est pas à la stratification sociale, du moins directement, que travaillent les sociologues de l'imaginaire. D'ailleurs, les termes traditionnels liés à la sociologie des stratifications sociales qu'on peut lire chez P. Roqueplo ou chez J. Habermas n'apparaissent que très peu dans les ouvrages de P. Bouvier, A. Gras et V. Scardigli. L'ambition de ces chercheurs est d'expliquer le quotidien par l'imaginaire social et les grands mythes qui alimentent notre culture.

Cette posture n'invalide pas les travaux sur les stratifications, elle modifie la focale d'observation sans rejeter le tableau d'ensemble. Ces sociologues tentent d'étudier *«L'esprit qui anime les techniques [...], les croyances qui entourent le mystère de leur développement, les rêves qui accompagnent leur diffusion. Ce "pouvoir du rêve" technologique [qui] pour reprendre l'expression de T. Gaudin est bien inséparable de l'objet lui-même»*¹⁰.

Pour A. Gras & S. Poirot Delpech, les effets de l'introduction des technologies nouvelles sont plus constitutifs de croyances que de savoirs. Ces croyances sont basées sur l'ancrage réalisé d'une foi en une évolution inévitable vers le progrès (le discours technocratique dirait Habermas ; la techno-logique nous dit Scardigli). L'objectif de l'ouvrage est d'*«évoquer la manière dont la technologie informatisée propose une vision de l'homme et du monde en la reliant toutefois à ce que l'on peut nommer avec Heidegger "la question de la technique" en tant que telle»* (page 8).

Le sous-titre ("au doigt et à l'œil") a ici une double signification : tout d'abord il symbolise la relation, l'interaction entre l'esprit de l'acteur et la machine ; relation qui va du doigt à l'œil et qui fait simultanément le voyage inverse. Mais il exprime également le rapport autoritaire que l'on énonce dans la formule "avoir quelqu'un au doigt et à l'œil". C'est à dire maîtriser les actes des autres grâce aux déséquilibres des relations de pouvoir. Cette expression exprime-t-elle *«l'obéissance totale, immédiate, sans murmure. Obéissance du monde, de la nature à la rationalité enfin toute puissante de l'homme conquérant ? Ou encore [la] toute puissance de la technique et [l']aliénation de l'homme ?»* (page 9).

⁹ G. BALANDIER : *Anthropo-logique*, PUF, Quadrige, page 163. Avec cette notion de "classe techno-bureaucratique", on peut faire ici le rapprochement avec le marxisme d'Habermas. L'anthropologie dynamique a aussi ses éponymes.

¹⁰ A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.), *op. cit.*, page 7-8.

La question est posée : soumission de l'humain à la technique ou soumission de la technique à l'humain ? Nous avons déjà une part de la réponse puisque derrière la technique, nous savons que se cachent des acteurs ou groupes d'acteurs. Mais la question vaut d'être posée.

La réponse qui s'est construite au fur et à mesure de la lecture n'est pas une réponse simple. Je dirai même plus, c'est elle qui nous a orienté vers les tourbillons, parfois infranchissables, de la pensée complexe. L'imaginaire de la technique, celui que véhiculent les acteurs qui y sont confrontés, c'est à dire tous les acteurs, semble les intégrer et, simultanément être intégré par eux. Comme le "tout" et la "partie" de la pensée complexe. Et il semble que l'on pourrait appliquer à la technique ce raisonnement suivant de Morin sur la relation anthropo-sociale : *«le tout est dans la partie qui est dans le tout»*¹¹. C'est le principe de l'hologramme : chaque partie n'existe que parce qu'elle contient le tout, mais c'est aussi le principe des gènes humains. Chaque technique contient l'ensemble du spectre technologique qui contient toutes les techniques.

6.1.2. Le Golem : un mythe comme transition technique.

Pour les auteurs de cet ouvrage, les schémas de pensée socialement partagés *«s'enracinent et tirent leur efficacité de mythes et de rêves dits "anciens"»* (page 10). C'est donc à partir de ces mythes qu'ils vont tenter d'expliquer cette apparente course aux progrès techniques et sociaux.

• De la technique à la mythologie

P. Breton¹² parle du Golem pragois. Pour P. Breton, la recherche de progrès techniques est une quête mythologique. *«[...] l'idée qu'une création artificielle reproduisant de façon autonome les fonctions les plus essentielles du cerveau et du système nerveux est possible et souhaitable.»*¹³, cette idée-là est *«le prolongement d'une longue tradition, présente sous une forme ou sous une autre dans la plupart des grandes cultures qui se sont succédées sur la terre, la tradition des créatures artificielles façonnées par l'homme»*¹⁴.

¹¹ On peut citer Morin E. : Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, page 101 ; mais ce propos de Morin se retrouve dans toute son œuvre.

¹² P. BRETON : *"Les créatures artificielles : aux sources de la créativité informatique"*, pp 53-69 in A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.) : L'imaginaire des techniques de pointe -au doigt et à l'œil (op. cit.).

¹³ P. BRETON : *"Les créatures artificielles : aux sources de la créativité informatique"*, (op. cit.) page 55.

¹⁴ P. BRETON, op. cit., page 56.

Nul ne s'étonnera alors que l'auteur se questionne sur le lien social existant entre la recherche du progrès technique et la mythologie des créatures artificielles. Le travail de P. Breton est une illustration de la méthode que ces sociologues de l'imaginaire tentent de mettre en place : *"dégager les sens de la technique, et les éventuels contre-sens du progrès"*¹⁵ en suivant les *«associations et dissociations sur tous les terrains où les acteurs les opèrent. Peu importe alors que l'acteur lie en bloc des millions d'individus [...] pourvu qu'on puisse le suivre avec une liberté égale à celle dont il fait preuve.[...] La sociologie n'est vivante et féconde que si elle étudie toutes les associations avec au moins autant d'audace que les acteurs qui les font»*¹⁶

• De la mythologie à La Perfection

La recherche technique que font les humains est une quête pour pallier l'absence de perfection. Elle est une permanente recherche d'améliorations. Elle est démiurgique dans son essence. Mais comme le précise V. Scardigli¹⁷, ce n'est pas de Prométhée (et de son déprimant vautour) dont il s'agit, c'est de Sisyphe (et de son instable et dynamique rocher). Et V. Scardigli voit un Sisyphe heureux. Les humains qui nous entourent (de près ou de loin) cherchent à améliorer les techniques dont ils disposent pour s'approcher de La Perfection, donc de la représentation que les croyants se font de Dieu.

Cependant, cette quête de La Perfection, celle d'un Graal originellement absent chez l'humain rend cette recherche infinie. Chaque fois qu'un humain "invente" une technique, il crée simultanément une série de manques techniques qu'il "faudra" pallier par de nouvelles "inventions". Ce n'est plus le Saint-Graal, c'est le Tonneau des Danaïdes. C'est la faille, la brèche que Morin revendique de pouvoir inclure dans la théorie de la connaissance¹⁸. Mais c'est surtout la preuve que **la technique n'est pas un fait, mais un processus.**

A lire P. Breton, on s'aperçoit bien que le mythe et la science sont liés. Le Golem du rabbi Loew¹⁹ est *"ici l'instrument technique de l'homme dans ses besoins"*,

¹⁵ SCARDIGLI V. : Les sens de la technique, PUF, *Sociologie d'aujourd'hui*, page 17.

¹⁶ CALLON M. & LATOUR B. : *"Le grand Léviathan s'apprivoise-t-il ?"*, in A. GRAS & S. POIROT-DELPECH (sous la dir.) : L'imaginaire des techniques de pointe -au doigt et à l'œil, op. cit., page 85.

¹⁷ SCARDIGLI V., op. cit., page 258.

¹⁸ *"La pensée complexe est une pensée qui accepte d'être trouée, comme du gruyère"* E. Morin, entretien pour la revue *sciences humaines*, n° 1, nov. 1990, page 21. Cf également : le paradigme perdu, Seuil, page 55, ou Introduction à la pensée complexe, op. cit., page 27-28.

¹⁹ Le Golem est une créature artificielle légendaire qui aurait été créée par le rabbi Loew, à Prague et à partir de glaise, qui pouvait : *«travailler, remplir les obligations de son maître et accomplir toutes sortes de corvées à sa place ; il pouvait l'aider et aider les Juifs de Prague de multiples façons»*, SHOLEM, cité par Breton, page 60. Le Golem apparaît à Prague au XVIème siècle alors que des complots sont couverts contre les Juifs qu'on accuse d'infanticide ou autres "malpropretés".

transcendant à la fois la matière et lui-même, finissant même par ordonner à son créateur de le faire retourner vers la poussière d'où il vînt (le faire mourir), d'où son prétendu-maître l'avait extrait. Le Golem²⁰ emplit un rôle particulier : il est le relais entre deux communautés en conflits (la société Pragoise qui complotte contre les Juifs, et les Juifs qui ont pour ferme intention de ne pas se laisser faire et sont pourtant impuissants). «*Le Golem*, nous dit P. Breton (même référence, page 64), *représente paradoxalement un constat d'impuissance de l'homme, débouchant, de façon dynamique sur une création artificielle*». N'est-ce pas là une intéressante définition, si on l'applique à la technique ?

• De La Perfection à la quête technique

La technique émerge bien d'un constat d'impuissance. Elle est recherchée pour réduire cette impuissance d'action qu'ont les humains sur l'environnement (et tout l'environnement). La technique débouche bien à la suite d'un processus de réflexion (une dynamique) sur une création artificielle, si on admet la pensée comme étant une création artificielle. Le terme "artificiel" est pris ici dans son sens littéral : "fait par l'art", sens qui ne comporte pas les connotations péjoratives qu'il a pris dans la logique naturelle. Cependant, si nous nous en tenions là, cette définition resterait incomplète car elle ne tient pas compte des interactions entre les acteurs et les groupes d'acteurs. Or cette interaction engendre des désirs spécifiques de techniques spécifiées.

Selon P. Breton, la question qui suit l'histoire du Golem est *pourquoi faut-il faire appel à une créature extérieure ?* P. Breton avance trois raisons complémentaires : les Juifs sont victimes de persécutions contre lesquelles ils ne peuvent rien ; il faut cependant y résister ; et la recherche d'une aide extérieure est sans espoir. Là encore, le raisonnement peut être transposé aux hommes dans leur rapport à leur environnement et à la technique : les humains sont victimes des forces de la nature contre lesquelles ils ne peuvent rien.

S'il veulent continuer d'exister, il doivent résister ; et l'humain ne peut compter sur aucune autre collaboration que la sienne propre. Il lui faut donc un média qui puisse résoudre le problème : la technique. C'est à dire quelque chose qui ajoutera à la force intellectuelle de l'humain en le soulageant d'actes pénibles, en lui étant totalement soumis (ou presque). A cela, il faut ajouter les volontés de coopération et d'agression des humains entre eux. Volontés qui sont également sources de recherches du progrès technique.

²⁰ Le fait qu'on lui prête simultanément l'article défini "le" et la majuscule initiale "G" souligne bien sa position intermédiaire entre la chose et l'être.

• Pour un retour au quotidien

A la lecture du travail de P. Breton, nous avons l'impression que les mythes, inscrits dans l'imaginaire social sont intégrés par les acteurs et inspirent l'orientation de leurs actes. La causalité ne peut aller dans ce sens unique. Les mythes sont une partie de la connaissance humaine et n'imprègnent pas les acteurs de façon égale. Les mythes se vivent au quotidien. Nous les faisons quand ils nous font, et réciproquement.

Il m'étonnerait fort que les innovateurs aient conscience de leur recherche démiurgique : *«il se passe, autour de la diffusion des technologies nouvelles, beaucoup de choses importantes que les acteurs ne jugent pas utile d'explicitier, ou dont ils n'ont pas conscience»*²¹.

Par contre, il m'étonnerait moins que le poète, l'écrivain, l'artiste qui sont à l'origine d'un mythe répondent également à un besoin social d'explicitation fictionnelle de la réalité que lui et ses contemporains vivent. C'est, sans doute, ce que veut dire Lévi-Strauss quand il affirme que : *« Les homes ne pensent pas les mythes, les mythes se pensent eux-mêmes »*²². C'est pourquoi il est essentiel, pour comprendre les mythes de revenir au quotidien.

Le Golem, le monstre du Dr Frankenstein, Galatée, Sisyphe, Prométhée (...) sont des créations imaginées qu'en définitive, les intellectuels mis à part, peu de personnes connaissent. Elles illustrent le rapport entre la pensée de leur créateur et son environnement. Ce ne sont donc pas, à notre avis, les mythes qui poussent les acteurs à innover, simplement parce que ce ne sont pas ceux qui font les mythes qui font les techniques.

Par contre, nous nous plairons à penser que la culture humaine est capable, même sans en avoir l'intention révélée, de restituer une forme particulière d'explicitation du monde qu'elle vît. Or, les créatures artificielles mythologiques, ont été créées parce que leurs créateurs avaient le loisir d'observer que leur monde fonctionnait sur ce principe technique de la création artificielle. Et cela depuis que l'homme est homme. C'est pourquoi les mythes (détemporalisés, comme disait R. Barthes), comme les principes techniques, ont une longévité étonnante.

6.1.3. Le retour au quotidien pour trouver "le sens"

²¹ SCARDIGLI V. : Les sens de la technique, PUF, *Sociologie d'aujourd'hui*, page 252.

²² Cité in G. GOSSELIN : *"Sociologie de l'imaginaire et retour du sujet"*, in Actions et recherches sociales, n° 4, décembre 1986, page 90.

Dès lors, les mythes entretiennent le projet qui a procédé à leur création. Voilà, à nouveau qu'apparaît une explication complexe du réel : **les mythes servent d'énergie inspiratrice aux actes qui, à leur tour, servent d'énergie créatrice aux mythes.** Nous sortons alors de l'explication linéaire affirmant que l'un ou l'autre est la cause ou conséquence de l'un ou de l'autre, pour nous apercevoir que ces deux phénomènes ne peuvent pas non plus être dissociés l'un de l'autre, sans perdre l'énergie qui les alimentent.

Les mythes aident à produire les actes qui aident à produire les mythes qui aident à produire les actes (...etc) et ce sont les modifications environnementales et la force nouvelle que cette auto-inspiration procure qui modifient ce processus dynamique, ce tourbillon. Les changements techniques ne peuvent pas être expliqués par les mythes. Par contre, n'en pas tenir compte, c'est négliger une de leurs sources principales d'inspiration.

Pour répondre (en partie) à la question d'A. Gras, que nous avons vue précédemment, le rapport à la technique n'est donc pas seulement une soumission à ses impératifs, ou une soumission de la technique aux impératifs humains. La relation humain/technique est une relation au moins bijective. Cependant, se soumettre à la technique (si soumission il y a), ce n'est pas seulement se soumettre à des objets ou des méthodes, c'est se soumettre à ceux qui les promeuvent, qui en sont propriétaires, ou c'est se soumettre à une part de la logique de leur créateur. Le rapport à la technique des humains au travail illustre bien cette situation coercitive.

Bref, c'est entretenir une interaction sociale médiatisée par des symboles (Habermas) plus ou moins directe dont on ne maîtrise ni les tenants, ni les aboutissants et dont nous ne sommes même pas sûrs qu'ils existent. Et là, on en vient à remettre en question la séparation qu'Habermas effectue entre l'interaction médiatisée par les symboles et la *Zweckrationalität*. Les deux sont peut-être irréductibles, mais elles sont deux facettes d'un même phénomène : l'organisation humaine, donc sociale. Peut-être alors peut-on, doit-on, se questionner sur le sens des techniques, ou les sens de la technique.

6.2. "LES SENS DE LA TECHNIQUE"

Ce titre du livre de V. Scardigli, outre un exposé sur divers techniques analysées par l'auteur, élabore une grille de lecture de l'imaginaire des acteurs face aux nouvelles

techniques. C'est celle que je reprendrais pour exposer ce que j'ai pu relever sur le terrain des TRM. C'est pourquoi elle est exposé ici. Cependant, l'exposé de cette grille de lecture sera mis en parallèle avec les schémas fondamentaux de la pensée complexe -ce que ne fait pas V. Scardigli-. Ce qui nous conduira dans le chapitre suivant à un élargissement vers la pensée systémique et complexe.

L'imaginaire social fabrique un embrouillamini de représentations sur la technique dont on peut dire qu'il est "*technologies*", c'est-à-dire discours sur la technique. Pendant bien longtemps, il semble que les penseurs se soient contentés de dire ce qu'ils pensaient de la technique. L'analysant comme méta-système organisateur de la société, ils élaboraient et nous exposaient leurs propres technologies. La sociologie que développe les laboratoires dont nous avons parlé précédemment ne s'intéresse plus au seul fait technique, elle veut comprendre la pensée technologique des acteurs, des promoteurs aux utilisateurs.

Pour ce faire, elle tente de répondre à des questions du type : que pensent les acteurs de la technique ? Qu'en font-ils ? Comment la font-ils vivre ? Comment les fait-elle vivre ? Est-ce un élément stable ? Est-ce un élément univoque ? Y'a-t-il des déterminants sociaux dans la technique ? Et, en définitive, comme se le demande précisément V. Scardigli dans son dernier ouvrage, "Quels sont les sens de la technique ?".

• Omnivalente, la technique a des sens

Comme expliqué dans la problématique, la technique n'est pas neutre.

Castoriadis répondant à la question "*Que vaut la distinction traditionnelle entre moyens mis en œuvre et fin visée ?*"²³ répond également à la question de la neutralité. Pour lui, la technique apparaît comme *wert-frei* si l'on se réfère à l'efficacité comme seule valeur, mais «*Neutralité et liberté de choix n'ont aucun sens ; une telle liberté n'existerait que dans le cas [...] où la société se poserait explicitement la question de la transformation consciente de sa technologie*», encore serait-elle «*limitée par la technologie même qu'elle voudrait transformer*»²⁴.

La technique ayant pour orientation et valeur principales le «*faire efficace*», ne peut être neutre. Cela d'autant plus que «*dans l'organisation sociale d'ensemble, fins et moyens, significations et instruments, efficacité et valeur ne sont pas séparables*». La

²³ C. CASTORIADIS : "Technique" in Encyclopædia Universalis, op. cit., page 758a.

²⁴ C. CASTORIADIS : op. cit., même page.

technique, inscrite dans notre monde porte donc en elle les différentes valeurs et orientations de notre monde.

Si elle n'est pas neutre, la technique a un (ou des) sens. Pour Scardigli, elle a le sens que lui donnent les acteurs : *«Ce sont les citoyens, les travailleurs, les consommateurs qui s'avèrent les seuls producteurs du sens de la technique (...)»* (page 10)²⁵.

Parti d'une problématique en termes de déterminisme, V. Scardigli cherche à comprendre *«les conséquences sociales de chaque innovation technique»*. (page 10). En définitive, parce que la relation de cause à effet entre innovation technique et changement social n'a jamais été véritablement démontrée, le livre de Scardigli devient, nous dit-il, *«une enquête sur l'insertion sociale des technologies nouvelles»* (page 10).

6.2.1. La diffusion des technologies : une course contre la montre, et en trois étapes

Pour l'auteur, la diffusion des technologies se ferait en trois étapes qu'il définit comme suit :

- première étape : L'imaginaire en action (la techno-logique et la thématique du progrès) ;
- deuxième étape : désillusion, début d'appropriation (germes de l'innovation sociale, production/reproduction, vers un troisième temps);
- troisième étape : "acculturation de la technique et technicisation de la culture" (la production de sens).

V. Scardigli affirme qu'au cours des analyses de problèmes socio-techniques qu'il a faites, *«il apparaîtra souvent trois étapes, très contrastées, dans la diffusion sociale des innovations»* (les trois étapes que nous venons de voir). Mais en fait, il construit une typologie tripartite et il fait entrer dedans les processus qu'il analyse auprès des acteurs. Il modélise pour rendre compréhensible.

Mais il est étonnant que le temps social puisse être scindé de manière aussi catégorique, que ces étapes soient bien distinctes et que, justement, elles soient trois. Je serai bien embarrassé de devoir classer en trois moments distincts les processus que j'ai eu l'occasion d'observer qui semblent plutôt se chevaucher, se mélanger, se confondre.

²⁵ Cette section est entièrement consacrée à l'ouvrage de V. SCARDIGLI : *Les sens de la technique*, PUF, *Sociologie d'aujourd'hui*, Paris, 1992. Comme dans le chapitre précédent, le numéro de la page est indiqué entre parenthèses juste après la citation.

Surtout que ces différentes étapes ne concernent pas les mêmes acteurs, que les acteurs ne sont pas unitaires, qu'il y a de très fortes disparités socio-géographiques et spatio-temporelles. Mais l'exposé nécessite cependant une mise au clair que permet la modélisation.

6.2.1.1. La techno-logie

• Première étape : L'imaginaire en action

C'est le temps de la construction, et l'élaboration de la fantasmagorie dans l'imaginaire social : *«le temps des prophéties enthousiastes ou terrifiantes, des fantasmes de miracle ou de catastrophes»* (page 33). Durant cette période, les possesseurs et promoteurs des techniques que nous dirons "innovantes" mais qui sont souvent présentées comme "révolutionnaires" pratiquent des essais prospectifs. Ils cherchent à illustrer le discours techno-logique. Ces essais sont bien souvent excessifs, ils ont pour objectif de mettre en lumière toutes les capacités que l'on peut obtenir par ces techniques. Cette première phase va de pair avec les débuts de la diffusion vers le public destinataire de la technique en question. Il y a mise en place de pratiques sociales par ceux que l'on appelle couramment les "consommateurs-pilotes". C'est le temps de la présentation emphatique des conséquences humaines du progrès, mais, *«dans bien des cas, la montagne semble accoucher d'une souris»* (page 33).

Dans cette première étape, on trouve quatre caractéristiques :

1- il y a élaboration d'un discours technologique : discours techniciste, la technique arrive à point nommé pour soulager les problèmes du monde ;

2- elle est un objectif en soi. Avec l'innovation technique doit venir l'innovation sociale. La techno-logie pense que le progrès technique est synonyme de progrès social. Il y aurait un *«usage généralisé et obligatoire de la technique qui assurera le bonheur»* (page 23). Ce discours indique que *«les innovations apportées sont très supérieures aux nuisances»*, que nous avons affaire à *«une innovation fondamentalement bonne »* (page 23).

3- C'est une logique d'action des possesseurs et des promoteurs de l'innovation technique : *«ce peut être une stratégie de prise de pouvoir dans un domaine de la vie économique et sociale ou, plus simplement, une volonté de définir ou d'imposer le bon usage de la technique nouvelle»*. (page 24).

4- Le discours des possesseurs et promoteurs contient également *«une certaine conception du mode de diffusion (irradiation, impact)»*. Généralement, à la diffusion, s'adjoint la liste exhaustive ou du moins affirmée comme telle des possibilités de la technique. On ne tient pas compte des acteurs-utilisateurs. *«La techno-logie nie l'importance des acteurs sociaux, du contexte culturel.»* (page 24).

• Deuxième étape : désillusion, début d'appropriation

C'est la phase de désillusions. Les révolutions et cataclysmes annoncés se font attendre. Les premiers usages sociaux des innovations sont, le plus souvent, conformistes et peu innovants. Après la première phase qui avait vu se développer le discours techniciste, c'est « *le triomphe des sceptiques* » (page 33). Les acteurs s'aperçoivent qu'il faut du temps pour que les techniques pénètrent le monde social et qu'elles s'y intègrent. C'est le temps de constater le hiatus entre les prédictions emphatiques et les premières utilisations, banales et conformistes.

Phase de déception, peut-être, mais également phase d'intégration des techniques. Etape où le discours technocratique livré simultanément à la technique s'efface peu à peu pour faire place à l'appropriation de la technique par les acteurs et la constitution d'une représentation plus stable, moins extrémiste à son égard : **l'imaginaire social des techniques se relativise à l'épreuve du concret**. C'est le temps de la « *mise en place des innovations dans notre culture quotidienne* » (page 15). Pour Scardigli, c'est quand les techniques ont véritablement investi l'espace social vers lequel elles se destinent qu'arrive la troisième phase.

• Troisième étape : "acculturation de la technique et technicisation de la culture"

L'expression est de P.A. Mercier²⁶. C'est le temps des conséquences culturelles. V. Scardigli en décrira cinq. Celles-ci se font sur le long terme. De notre époque, il ressort l'impression que les techniques s'intègrent beaucoup plus vite qu'auparavant. Mais d'une part, être vendue ne signifie pas être intégrée. D'autre part, c'est l'accroissement de la quantité de choses nouvelles qui, selon V. Scardigli, nous fait penser que le mouvement s'accélère. Ce sont « *les nouvelles formes de vie sociale, de culture, d'activité humaine, qui viendront peut-être demain inscrire dans la très longue durée les tentatives d'appropriation sociale de l'innovation apparues au cours du second temps* » (page 34).

Dans cette troisième étape, les acteurs portent « *une grande attention aux retombées négatives de chaque avancée technologique* » ; prennent « *acte d'un impossible consensus, [...]* », il affirment « *même la diversité des sens du progrès* » [...] mais surtout, ils redéfinissent, à travers ces techniques nouvelles, « *les rapports entre la culture et la technique* ». (page 13).

²⁶ MERCIER P.-A. : *Technicisation de la culture et acculturation de la technique* in Dictionnaire encyclopédique et critique de la communication, PUF, 1992, cité par Scardigli, op. cit..

• Discussion sur la techno-logie en trois étapes

La techno-logique, à en croire la description qu'en fait notre auteur, est l'instrument de "propagande"²⁷ qui se diffuse simultanément aux innovations techniques elles-mêmes. Quand on fait des enquêtes de terrain, on s'aperçoit que ceux qui n'y croient pas (il en existe) sont considérés comme des *"imbéciles"* ou des *"résistants"* qu'on saura bien faire revenir à la Raison, ou à l'évidence. La base conceptuelle de la techno-logique, bien que Scardigli ne le précise pas ici, c'est bien la Raison, la *Zweckrationalität*. Et le "techno-logiste" nous le dira sans ambages : «[...] *Mais maintenant, Mr M., le téléphone dans les camions, c'est devenu O-BLI-GA-TOIre !*²⁸ *Faut qu'ils se rendent à la raison, c'est comme ça, ils ne pourront rien y faire.*» Extrait d'entretien auprès d'un équipementier (fév. 1990) alors que je lui demandais comment il pensait que les chauffeurs allaient réagir.

A cette techno-logique, Scardigli voudrait substituer une socio-logique qui tienne compte des acteurs, de tous les acteurs, de l'importance du contexte dans lequel se greffent les innovations techniques. Celle-ci mettrait en valeur *«le rôle actif des différents partenaires qui concourent à la définition des usages»* (page 24). Cependant, quand il analyse le discours techniciste des possesseurs et promoteurs de l'innovation technique, V. Scardigli met déjà en application son ambition de se tenir à une socio-logique. En faisant cela, il s'émancipe des catégories constituées par les acteurs pour développer un point de vue spécifique au sociologue.

6.2.1.2. La thématique du progrès

«La Force que notre imaginaire collectif attribuait à ces innovations contraste avec la faible importance des premiers changements sociaux constatés» (page 9). La mise en place de nouvelles technologies *«reposait sur un axiome implicite, une vérité admise comme évidente : tout progrès technique conduit à une société meilleure.»* (page 21). [...] *Mais il devient clair que l'accumulation des biens ou des armes perd ce sens si tout le monde s'enrichit : le progrès des uns n'existe que si d'autres restent démunis»* (page 21).

Nous sommes ici bien loin de la logique naturelle quand au progrès qui ne vaudrait, nous dit la SNCF, que s'il est partagé par tous. Ce qui va d'ailleurs à contre-

²⁷ Mais il n'utilise pas ce mot.

²⁸ Il nous faudrait pouvoir utiliser les techniques graphiques de la bande dessinée (dont je ne suis pas friand) pour rendre compte des intonations utilisées. Le mot "obligatoire" tombe ici comme un couperet. Les syllabes sont bien séparées et fortement appuyées. Seules la dernière syllabe reste quasiment muette.

sens de ses décisions d'investissements et de sa politique tarifaire. Il est vrai que si tout le monde progresse, le progrès est invisible. La thématique du progrès, c'est en fait les grandes articulations de l'imaginaire en action devant les techniques nouvelles.

• *L'innovation conduirait au bonheur*

Pour V. Scardigli, notre époque identifie presque totalement le progrès technique, donc les technologies nouvelles, à ce **progrès vers une société meilleure**. Il est vrai que le suivi des informations radio- et télédiffusées nous amène à croire que l'ensemble des individus et des groupes pensent à travers cette grille d'analyse. Mais quand on les regarde travailler, que nous allons chez eux, nous sentons bien que nombreuses sont les personnes indifférentes aux techno-logies des technocrates et techniciens en ce qui concerne les techniques de leur vie quotidienne (espace de travail y compris) :

L'enquêteur : [...] ils disent que ça va révolutionner le transport ?

Roland : [sourire] *Ouais, à chaque fois c'est la révolution... Moi, j'vois même pas c'qu'i' vont faire avec ça... "Baoufff", on verra bien. Faut pas s'inquiéter à l'avance.*

Entretien avec Roland, chauffeur routier, 43 ans, 16 ans de route.

L'enquêteur : [...] Ils disent que ça va révolutionner la manière d'organiser le boulot ?

Eric : *Non. Pour moi, tu vois, la vraie révolution c'est pas ça. Pour moi, la vraie révolution c'est de plus travailler et d'avoir les sous quand même.* (éclats de rires).

Entretien avec Eric P., Chauffeur routier, 25 ans, CAP, 4 ans de route.

Il faut tout de même préciser ici que sur tous les chauffeurs rencontrés qui ne connaissaient pas ou n'avait pas eu à utiliser d'appareils de contrôle plus sophistiqués que le chronotachygraphe, seuls Eric et Roland ont tenu un discours de ce type. Les autres agents de convoyages (que ce soit en entretien ou en observation) parlaient plutôt le langage de la techno-logie catastrophiste. Le discours était différent chez ceux qui avaient eu un premier (ou plus régulier) contact avec les techniques que j'étudiais.

Effectivement, chez les journalistes, les hommes politiques, les experts en tout genre, les conseillers des princes, les intellectuels informés, chez ces gens-là, on croit encore à l'idéologie du progrès technique comme progrès social. Ou, si l'on n'y croit plus (ce qui reste possible), on continue de faire comme si c'était vrai. C'est la méthode Coué qui s'applique. La publicité, les investisseurs, bref, tous, les domaines où les différentes formes de communication capitaliste ont retenu les leçons de la psychologie sociale continuent d'alimenter la fantasmagorie miraculeuse ou apocalyptique du progrès.

Bien que le vocabulaire de l'analyse stratégique ne soit pas utilisé, l'auteur en utilise les schémas. Pour lui, les techniques ne viennent pas enrichir l'ensemble des acteurs de manière égale. La position qu'ils occupent va leur permettre de les utiliser à plus ou moins bon escient : *«les techniques nouvelles sont tout au plus des outils que chaque groupe social manipule pour tenter d'infléchir le cours de l'histoire en fonction de ses propres objectifs. Diversité des sens du progrès qui s'oppose à une essence du progrès»* (page 27). C'est pourquoi, autour des innovations, se construisent des interactions conflictuelles où chacun s'implique plus ou moins intensément selon les opportunités qu'il croit pouvoir se créer s'il maîtrisait l'innovation en question. *«Puisque le progrès scientifique et technique soulève tant de passions, c'est que le passionnel est un élément du progrès»*. (page 27).

• *Plus le monde se désenchant, plus il s'enchant*

V. Scardigli s'oppose au désenchantement annoncé par M. Weber. Pour lui, comme pour E. Morin et G. Balandier, Weber a cru que le monde se désenchantaient parce qu'il était "victime" des catégories constituées par les acteurs dominants. Il semblerait plutôt que c'est la méthode wébérienne elle-même qui l'amène à cette conclusion erronée.

En effet, la sociologie compréhensive de Weber l'amenait à réfléchir en terme d'idéal-type (c'est d'ailleurs lui qui a formalisé le concept). Mais le principal inconvénient de l'idéal-type, c'est de ne prendre que les tendances lourdes. Si on oublie, ne serait-ce qu'un instant, que ce n'est plus de la réalité que l'on parle, mais d'un résumé synthétique élaboré post-fact, on arrive en fait à se construire l'impression que tout se standardise et se désenchant. Mais c'est le concept, bien qu'heuristique, qui standardise.

Ceci est dû au fait que l'idéal-type ne se réfère pas à des comportements, mais *«à de grands artefacts collectifs»*²⁹. La loi de la chute des corps, par exemple, est un idéal-type. Et, fort heureusement pour l'esthétique et la poésie, jamais une feuille d'arbre n'est tombée exactement comme sa voisine. Réfléchir en termes d'idéal-type est la méthode la plus efficace pour se convaincre que le processus de rationalisation constaté désenchant le monde.

Mais le processus de rationalisation ne désenchant pas le monde, il le fait éclater en myriades d'espaces enchantés et enchanteurs. En recherchant La Rationalité, La

²⁹ CASTORIADIS C. : *Le monde morcelé -Les carrefours du labyrinthe III*, Editions du Seuil, coll. "La couleur des idées", Paris, 1990, page 59.

Perfection, les humains produisent simultanément du désordre, des turbulences. Bonheur et malheur, raison et déraison, ordres et désordres, fastes et néfastes vont toujours en couple (au moins). Chaque processus rationalisé a demandé, pour cela, de dé-rationaliser d'autres processus. Le bloc enchanté des Anciens sur les mystères et les mythes résolu par une métaphysique unitaire et se voulant cohérente fait place peu à peu à une dynamique de Big Bang. L'enchantement fait kyrielle. Il y a production de désordre.

6.2.2. Entropie/Néguentropie : la base constitutive de l'imaginaire du progrès technique

• Au commencement était... l'entropie

V. Scardigli nous indique qu'«*au commencement, était l'entropie : «il faut le reconnaître, chaque nouvelle vague technologique nous trouve dans une situation d'information très faible sur le devenir de ces innovations ; et l'emphase des prophéties n'a d'égale que notre ignorance sur la réalité de leurs conséquences proches ou lointaines»* (page 36).

Pour le Robert, l'entropie c'est la *"fonction définissant l'état de désordre d'un système. La fonction est dite croissante quand elle tend vers un autre état de désordre accru"*. L'entropie augmente lors d'une transformation irréversible.

Pour E. Morin, l'entropie, second principe de la thermodynamique, est une notion qui signifie à la fois :

- dégradation de l'énergie ;
- dégradation de l'ordre ;
- dégradation de l'organisation.

Elle est également une *«tendance»*. Comme V. Scardigli, il y voit un lien très net avec l'information puisque *«la tendance à l'entropie, c'est-à-dire à l'accroissement, au sein d'un système, du désordre sur l'ordre, du désorganisé sur l'organisé. Or, on avait remarqué que l'équation Shannoniennne de l'information [...] était comme le reflet, le négatif de celle de l'entropie[...] dans le sens où l'entropie croît de manière inverse à l'information. D'où l'idée que Brillouin explicita qu'il y avait équivalence entre l'information et l'entropie négative ou néguentropie»*³⁰.

• Mais que serait l'entropie sans la néguentropie ?

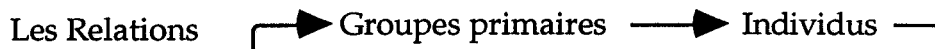
«Or la néguentropie n'est autre que le développement de l'organisation, de la complexité»³⁰. La néguentropie, c'est l'entropie négative. Elle implique une augmentation du potentiel énergétique.

La situation d'entropie initiale *«nous permet de comprendre pourquoi chacun va donner libre cours à son imagination.»* (page 39). Comme les bases sur lesquelles vont se poser les informations sur les nouvelles techniques sont de l'ordre de l'imaginaire et de la fantasmagorie, que le devenir de ces innovations est inconnu, il y a bien accroissement du désordre et de la désorganisation. L'augmentation du nombre d'informations sur les techniques en question va permettre d'entamer un processus de néguentropie : *«Moins il y a de faits objectivement observables, plus il y a d'imaginaire»* (page 42). Mais aussi à l'inverse, plus il y a d'imaginaire, plus il y a de possibles. Or, Sartre disait que l'imagination c'est la faculté du pur possible. L'imaginaire suit donc le processus complexe d'entropie/néguentropie.

Mais, *«Au départ, rien ne permet d'affirmer que ces technologies dites de l'information et de la communication vont effectivement être utilisées pour améliorer l'information et la communication dans la société à venir»* (page 37). Cette remise en question du sens du progrès est une des caractéristiques des travaux de V. Scardigli. Ce n'est pas la machine qui fait le progrès social. L'auteur, d'ailleurs, le précise : *«A fortiori, rien n'assure qu'elles vont œuvrer au progrès social. Tout ce que l'on peut dire, c'est qu'elles témoignent d'un important progrès : en d'autres termes, la science fait avancer... la science».* (page 37). Ici, ce n'est pas de science dont il s'agit, mais de technique. Mais il ne fait cependant plus de doute que la technique, effectivement, fait avancer... la technique. **Elle compose un système.**

D'autre part, nous devons préciser qu'il n'est pas que des techniques ayant pour but de faire "avancer les sociétés". Une énorme majorité des techniques n'a pas cette ambition. Elles sont bien plus nombreuses à ne pas dépasser le cadre du foyer familial, de l'usine, du groupe professionnel... Bien plus nombreuses à avoir pour seule ambition de "soulager" un acte infime de la vie quotidienne. **La technique, c'est le processus de recherche d'ajustements que les humains mettent en œuvre pour entrer en adéquation avec leur environnement, ou du moins la représentation qu'ils se font de cet environnement.**

³⁰ MORIN E. : Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, Paris, 1990, page 37.



sont les facteurs orientatifs de ces représentations. Elles sont donc sociales. C'est à dire qu'une part de leur existence (si ce n'est pas leur existence toute entière) est socialement construite. Ou plus exactement, chacune des forces qui va permettre à l'imaginaire de se construire contient des éléments socialement acquis, socialement diffusés, socialement partagés. Cela d'autant plus que sans collectifs, il n'y a pas d'individus puisque l'un se définit par rapport à l'autre, on ne peut plus les dissocier sans perdre de vue leurs "raisons" d'être.

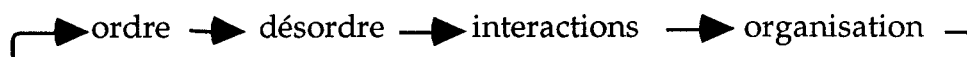
• De l'entropie/néguentropie à la boucle d'auto-éco-production

V. Scardigli aborde également l'acte créateur des techniques alors qu'il prétendait ne s'intéresser qu'à leur diffusion. Il s'en justifie par l'affirmation que *«la frontière entre l'avant et l'après est en grande partie arbitraire : tout le monde va, peu ou prou, participer à la naissance sociale de l'invention»* (page 38). *«La technologie nouvelle n'existera que s'il se met ainsi en place tout un réseau de significations et d'actions»* (page 39). Symbolique et opérationnel sont indissociablement imbriqués *«tout au long de la vie de l'objet»* (page 39).

Or, la vie de l'objet, c'est l'interaction avec les différents espaces qu'il aura l'occasion d'intégrer ; processus dynamique que les acteurs n'ont pas la possibilité de stopper (sauf dans les œuvres de fiction, dans l'imaginaire). Dès lors, *«chaque vague technologique lui* apporte le pouvoir d'«informer» le monde et l'humanité de demain, dans un sens plus conforme à ses intérêts et ses aspirations, à sa conception du progrès et de la liberté»* (page 39).

** Lui, c'est «chaque acteur du jeu social qui donne l'impression de vivre dans un monde en gestation, dans un univers encore in-forme. [...] c'est chacun des acteurs sociaux qui éprouve le sentiment de participer au grand-œuvre du créateur, d'être un nouveau démiurge, de donner forme à ses rêves.»*

Scardigli nous amène à penser ici au schéma de la boucle de co-production mutuelle (ou auto-éco-production) décrite par Morin³¹ :



Nous partons bien, en théorie, d'une situation d'ordre initial, puisque les trois étapes de diffusion d'une technique sont, en théorie, distinctes. L'apparition d'une nouvelle technique sème un trouble dans l'imaginaire des sujets quant au spectre

³¹ MORIN E. : La méthode : 1. La nature de la nature, Points-Seuil, Paris, 1977, page 54.

technologique³². Plutôt que "trouble", nous pourrions reprendre les termes de la thermodynamique : turbulence, déviance, dégradation, émergence. Alors, nous passons bien à une situation de désordre.

Dans ce désordre de l'imaginaire social, tout se chevauche, s'imbrique et s'empiète : l'idée de bonheur, la peur de la catastrophe, l'indifférence, l'absence de connaissance... Les sujets, comme les objets, dans ce désordre, vont se rencontrer, négocier leur place donc vivre des interactions. Ces interactions vont finir par valoriser les interactions fortes -bien que statistiquement moins probables³³-, et, peu à peu, apparaît, grâce au principe de néguentropie, des ensembles cohérents articulés : des organisations. L'imaginaire se stabilise, regonflé d'énergie, renforcé, prêt à affronter une nouvelle secousse ou turbulence. Nous sommes revenus à la situation d'ordre (modifié cependant par le mouvement). **Le méta-système de l'imaginaire technique est un système auto-éco-producteur.**

«Ce qui se dégageait peu à peu, c'était un véritable imaginaire collectif du progrès : des conséquences sociales du progrès scientifique et technique, généralement confondu avec le «progrès» tout court.» (Scardigli, page 42). C'est la grande tendance qui ressort de l'analyse de l'auteur sur l'imaginaire technique des acteurs de notre société.

Aux sources de l'imaginaire, il y aurait les industriels et l'Etat, les mass-media, la science-fiction. V. Scardigli insiste quelque peu sur les experts à qui il consacre le chapitre V de son livre. *«Nos grands savants, nous dit-il (page 98), viennent inspirer les espérances et les frayeurs de leur société : nous sommes en présence d'une confusion, ou plutôt d'une fusion de la démarche scientifique et de l'imaginaire collectif»*. Les prospectives élaborées par les savants et les experts sont en fait des prophéties. Elles *«rencontrent les aspirations profondes des décideurs et des populations. Elles deviennent une ardente nécessité qui mobilise toutes les énergies : la prophétie est auto-réalisatrice»* (page 101).

³² L'expression "spectre technologique" qui qualifie l'ensemble d'une culture technique et des discours sur la technique nous vient de Castoriadis, "Technique", *Encyclopædia Universalis*, op. cit.

³³ Nous faisons ici confiance au principe que le physicien Boltzmann accorde à l'entropie indiquant que *"le nombre de molécules et les configurations qu'elles peuvent prendre au sein d'un système sont immenses, et ne peuvent relever que d'une appréhension probabiliste"*, in E. Morin : *la méthode : 1) la nature de la nature*, op. cit., page 36.

Mais, nous l'avons vu précédemment, aux fantasmes des experts, des technocrates et des politiques³⁴, il faut au moins ajouter les mythes, l'imaginaire social déjà existant et toute l'empreinte socio-historique du spectre technologique existant. Le *« complexe technique-marchand est considéré comme la force motrice des sociétés modernes, comme la cheville ouvrière du changement social »*. (page 29)

On nous promettait la civilisation des loisirs, mais *« la satisfaction des besoins "nouveaux", c'est-à-dire reposant sur le recours intensif aux technologies nouvelles, devient vite un nouvel impératif catégorique, exigeant le maintien de l'effort au travail des sociétés modernes. »* (page 31). Si nous voulons ces loisirs, il faut y travailler.

6.3. L'APPROPRIATION SOCIALE DES TECHNIQUES

Quand cette techno-logique trouve bonne prise dans le social, alors, l'imaginaire des acteurs entre en action. Se développe alors toute une série de projections plus ou moins idylliques, plus ou moins catastrophiste des conséquences de l'innovation. L'auteur s'étonne même de la résurgence systématique des mêmes poncifs, pour chaque technique nouvelle.

6.3.1. Quatorze fantasmes pour une stabilité de l'imaginaire

Ces thèmes récurrents de l'imaginaires, V. Scardigli, pour le plaisir de jouer avec la symbolique, les classe en 7 miracles (comme *« les sept merveilles du monde »*) et 7 plaies (celles *« de l'Egypte »*, *« les sept péchés capitaux »*).

Les sept miracles :

- Liberté ;	- intelligence et immortalité ;
- égalité et convivialité ;	- abondance et développement.

« L'avenir de notre Technopolis est porteur de menaces autant que de promesses, et les catastrophes redoutées font écho aux prodiges espérés. » (page 73) :

Les sept plaies :

- Esclavage ;	- Inculture ;

³⁴ Nous ne séparons ces acteurs du reste de la société que parce qu'il est habituel de le faire pour les considérer comme différents des autres. Mais en fait, les démonstrations de Scardigli, celles de Morin, d'Habermas et Roqueplo sont assez claires et nous montrent que les acteurs politiques qui se voudraient spécifiques ne sont que les reflets du sens commun.

- extinction de l'espèce humaine ; - inégalités et vide social ;
- crise occidentale et dévastation du tiers-monde.

A la lecture de ces 14 fantasmes, nous voyons bien qu'ils ne sont pas applicables aux techniques isolées les unes des autres. Mais il est vrai que si nous n'envisageons la technique que dans sa dimension de méta-système, que nous n'intégrons pas dans sa définition ses nombreux éléments. Bref, quand nous demandons à certains de nos enquêtés de nous parler des "technologies nouvelles", c'est bel et bien le type de vocabulaire que, parfois, nous entendons :

[...]«*Les technologies nouvelles, c'est just' bon pour faire des chômeurs !* [...]»

Entretien avec André S., chauffeur.

«*Avec des outils comme ceux-là, finies les galères de perdre un camion ou de rater une commande*»

Philippe, commercial chez un équipementier, SITL 1992.

Dès lors, nous nous apercevons que quand les acteurs nous parlent de technologies nouvelles, c'est bien d'un discours sur la technique qu'ils se font les chantres. Alors, pourquoi diable leur demanderait-on, par le biais d'un comité de censure qui cache mal sa fonction³⁵, de n'utiliser que le mot "technique" en lieu et place de ce que nous savons bien être des "technologies", des discours sur la technique. En agissant de la sorte, les comités nationaux de sélection du vocabulaire n'ont-ils pas l'impression d'instaurer en institution les catégories constituées par les acteurs dominants ?

• Les recherches centralisées et/ou effectuées par l'auteur

Ce sont des études précises sur des phénomènes sociaux différents concernant des techniques nouvelles qui ont permis à V. Scardigli d'étayer ses conclusions quant aux sens de la technique :

Citons, en premier lieu, les techniques dont il se demande si elles sont des «*révolutions de l'intelligence ou gadgets*» (page 191) :

- la calculatrice de poche ; - la vidéo ;
- le journal électronique de rue ; - la CiBi ;
- les radios et télévisions locales ; - le walkman ;
- les réseaux câblés ; - le minitel ;
- l'informatique domestique et scolaire.

Mais aussi, de plus vastes ensembles techniques que nous pourrions appeler méta-techniques :

³⁵ «*Le comité d'études des termes techniques français a opportunément (!?!) censuré la surcharge suffixale "ologie" ...*», cf C. Guillerme, in "Technologie", Encyclopædia Universalis, op. cit.

- les potentialités techniques de la biologie :
 - la révolution verte ;
 - l'interféron, remède-miracle ;
 - la chlorpromazine, ou la fin de la folie ;
 - l'ADN-cosmétique ;
- le SIDA ; - le programme de vaccination mondiale de l'O.M.S. ;
- la procréation médicalement assistée.

La méthode employée consiste à utiliser les travaux de ses collègues, à recueillir les propos des acteurs et à analyser les différents supports de l'imaginaire social sur les techniques (données statistiques, sondages d'opinion, entretiens...) et ceux utilisés par les dispensateurs de la techno-logique (analyse de la presse générale, professionnelle, spécialisée...). Scardigli reprend également des propos entendus dans les émissions de télévision, de radio...³⁶

Pour chacune des techniques étudiées, il nous livre les acteurs en présence ; les acteurs en conflits, s'il y en a ; le temps que mettent les innovations à se diffuser ; les miracles ou plaies que les "espoirs" ou les "menaces" de l'arrivée de ces techniques laissent entrevoir ; la manière dont les utilisateurs semblent les intégrer ; et les changements ou d'ailleurs, surtout, les absences de changements observables dans la vie quotidienne des acteurs³⁷.

A la lecture de l'ouvrage, on s'aperçoit bien que le temps social d'intégration des techniques n'est pas le temps de leur diffusion, et encore moins celui de leur médiatisation. On retrouve ici une des traces des travaux d'A. Gras sur le temps et la variation de sa perception selon les espaces sociaux³⁸.

• Innovation technique et progrès social : l'introuvable adéquation

Enfin, c'est à travers l'étude d'une innovation télématique dans un quartier d'une ville nouvelle, projet dénommé ASPASIE³⁹, réalisé dans les années 80, que notre auteur aborde cette notion fondamentale du lien entre les innovations et le changement social.

³⁶ Les sociologues de l'Ecole de Chicago avaient ce type de démarche dans le recueil des données : recueillir des informations partout où on peut les trouver.

³⁷ Les penseurs de l'imaginaire connaissent bien la sociologie du quotidien, celle que P. BOUVIER, avec ses collègues du laboratoire SAT-LSCI de l'IRESO, a tenté d'éclairer depuis quelques années. Cf Le travail au quotidien, PUF, Sociologie d'aujourd'hui, 1989. Voir aussi infra bibliographie.

³⁸ GRAS A. : Sociologie des ruptures - les pièges du temps en sciences sociales, PUF, 1980.

³⁹ Aspasia était la femme de Périclès. Elle était étrangère (pour les Grecs, une barbare) et a, paraît-il, marqué la culture de son époque. ASPASIE est ici un sigle qui signifie ASSociation Pour l'Autogestion par des Systèmes Informatiques Eclatés. Ce nom est véritablement intéressant.

Tout au long de l'ouvrage, l'auteur a amené quelques réflexions sur ce rapport particulier, bien implanté dans l'esprit des acteurs.

On peut citer par exemple le cas significatif de la procréation médicalement assistée (page 181) : *«Presque tous les acteurs avaient intérêt à une progression des recherches et à une diffusion rapide des nouvelles technologies. Mais aucun n'avait intérêt à provoquer un bouleversement social. [...] Bref, les technologies de la reproduction (biologique) donnent lieu à reproduction sociale».*

• Alors, qu'en est-il de ma question originelle ?

Rendue bancale par la pensée de la technique, déclarée *non grata* par la pensée systémique, voilà que la réflexion sur l'imaginaire la met à mal également : la question des effets, bien qu'apparemment rationnelle, a fait son temps.

Pour V. Scardigli, la question du lien entre innovation technique et changement social est mal posée. Nous avons trop pris l'habitude de réfléchir en termes de causalités linéaires, de tenter, quand on analyse un problème de lui voir des causes et des conséquences. **L'innovation technique implique-t-elle des changements sociaux ?** Pis encore : **"Quels sont les changements sociaux impliqués par les nouvelles techniques ?"**. Voilà la question dont nous savons maintenant avec certitude, qu'elle est déterministe, techniciste et même primaire.

Trop sensible à l'imaginaire social des techniques, trop sensible aux discours des technocrates, j'étais tombé dans une *«conception simple des causalités : L'innovation technique est facteur d'innovation sociale ; les micro-technologies dites de communication et de créativité vont produire une société de citoyens communicants et créatifs.»* (V. Scardigli, page 213). Pourtant, mes premières recherches sur le terrain, dans les entreprises de transports, dans les camions ne m'avaient donné aucun résultat probant : je ne réussissais pas à cerner les effets des techniques que plusieurs entretiens avec des équipementiers, et la lecture de la presse professionnelle des transporteurs m'avaient fait un temps considérer comme productrices de changement social et identitaire.

6.3.2. Les "germes" de l'innovation sociale

Les techniques *«n'ont pas, en elles-mêmes, le pouvoir magique de changer la société»* (page 223). Le discours que tiennent les vendeurs de techniques nouvelles est soit un fantasme, soit de la propagande commerciale. C'est une techno-logique qui est

guidée par des intérêts commerciaux et financiers. Elle n'est crédible que dans un espace commercial. Elle perd sa validité quand on l'en sort.

• Le temps d'apparition de la "germination", ou temps germinal⁴⁰

Cependant, la technologie (toujours en tant que discours) peut cependant servir d'«*analyseur social*» (page 225). On peut, à partir de son étude, tenter de cerner les différentes catégories des acteurs. Elle peut être révélatrice des attentes, des espoirs, des frayeurs individuelles et collectives.

La technique, en elle-même, n'engendre pas de changement social. Cependant, elle contient ce que V. Scardigli appelle des «*germes de l'innovation sociale*». Ceux-ci apparaissent lors de la deuxième phase de la diffusion des techniques. **Ce sont les données qui vont permettre l'apparition de changements sociaux dans le troisième temps : celui de la diffusion.** Pour les comprendre, selon V. Scardigli, il faut connaître l'environnement technique et social dans lesquels s'insèrent les techniques innovantes. Mais il faut également se rappeler la réflexion d'Habermas sur les idéologies qu'elles masquent

V. Scardigli, quand il expose l'analyse qu'il fait du projet ASPASIE, nous donne les grandes tendances de l'imaginaire social au moment de l'expérimentation (1983/1987). Quant au présent exposé, j'ai consacré la première partie de ce travail à la description des acteurs et de leurs interactions. La troisième partie sera consacrée aux phénomènes techniques dans les transports routiers : l'organisation du travail des agents de convois, elle nous permettra de comprendre dans quel contexte technique surviennent les appareils (et les processus qui peuvent leur être associés) que nous avons étudiés.

V. Scardigli note que des «*présupposés idéologiques qui vont guider sa mise en œuvre si c'est une bonne technologie, la freiner dans le cas contraire.*» (page 233). Il révèle également l'importance du rôle des médiateurs, ces acteurs qui semblent être le lien entre la techno-logique et les différentes formes possibles d'appropriation concrète.

L'analyse de l'environnement et des stratégies des acteurs a permis à notre auteur de découvrir qu'une innovation «*ne peut réussir à s'insérer dans la vie quotidienne sans être portée par un contexte socio-culturel et technique très favorable*» (page 225). Elle permet également de «*repérer les germes qui peuvent, plus tard, dans un troisième temps, conduire à une innovation sociale*».(page 225)

⁴⁰ V. Scardigli n'emploie pas ces deux mots.

• Présentation succincte des germes de l'innovation

A partir de la recherche des germes de l'innovation, cinq constats peuvent être réalisés qui vont également nous servir de guides dans notre exposé des phénomènes relevés dans les transports :

1) l'innovation technique, pour être introduite dans le social, nécessite de se *«heurter à une réalité d'une extrême complexité»* : le jeu social. Le devenir de l'innovation *«va être la résultante de ce jeu social»* (page 237). Ce dernier va marquer un compromis entre la techno-logique (l'idéal qui a porté le projet, nous dit Scardigli) et la réalité concrète des acteurs et du jeu social préexistant ;

2) On ne peut compter sur la technique pour recréer du social. Elle est insuffisante à bouleverser les données antérieures à son arrivée ;

3) Lors de l'introduction d'une nouvelle technique, l'imaginaire collectif sur les techniques va s'articuler avec les stratégies de tous les acteurs ;

4) l'expérience nous montre que l'innovation sociale peut naître autour d'une innovation technique. *«Autour de la technique et non pas par la technique»*. Par contre, si les chercheurs ont pu croire un temps que l'innovation technique était synonyme de changement social, c'est parce que la technique joue le rôle d'analyseur : elle révèle les problèmes. Cependant, bien que ce ne soit pas elle qui les amène, elle semble pouvoir être prétexte à la naissance de nouvelles modalités concrètes d'interactions.

Les acteurs ne sont pas égaux par rapport à une nouvelle technique. Les modalités d'appropriation ne sont pas identiques pour tout le monde. C'est lors de la phase germinale que les acteurs vont intégrer ou non la technique. Elle va recevoir *«l'empreinte des acteurs sociaux : leur culture du quotidien, leur système de valeurs, leur conception du progrès vont contribuer à réinventer la technique, à lui donner le sens qu'ils souhaitent.»* (page 238). *«La technique va [pouvoir⁴¹] être utilisée comme symbole (au sens fort de rencontres d'êtres humains partageant une même foi) d'une volonté d'innovation sociale»* (page 238) ;

5) Pour que cette volonté d'innovation sociale apparaisse, tous les éléments du système d'action doivent composer ensemble une nouvelle situation d'équilibre. C'est sans doute la raison pour laquelle V. Scardigli distingue la troisième de la seconde phase d'introduction des nouvelles techniques.

⁴¹ C'est moi qui l'ajoute.

6.3.3. Les avancées du processus technique et le système de production : «production et reproduction»⁴²

Dans la vie hors travail, les innovations ont amené, selon Scardigli, une marchandisation des loisirs, une individualisation du mode de vie et un vide urbain, et surtout, une reproduction des inégalités sociales.

Pour démontrer la reproduction des inégalités, V. Scardigli évoque la différence d'appropriation entre les sexes. *«La technique est une affaire d'hommes...»*. (page 249). Mais c'est faux. **Les hommes n'occupent pas une position dominante sur les femmes dans leurs rapports à la technique, mais il y a une inégalité parce que ce sont les techniques utilisées par les hommes qui sont socialement les plus valorisées** (même par les femmes⁴³). Repassage de chemises (qu'elles soient d'homme ou de femme) et lavage des sols, de la vaisselle sont des techniques, prise de la pilule contraceptive et pose de vernis à ongles également. On ne peut pas dire qu'elles soient d'utilisation particulièrement masculine. La définition de la technique ici utilisée est trop restrictive. Il en va de même dans le cadre du travail : il est des techniques considérées, *a priori*, comme féminines d'autres comme masculines. Ce sont les secondes qui sont socialement valorisées.

Dans le registre des relations de travail, nous pourrions prendre l'exemple des typographes, étudiés par M. Maruani & C. Nicole⁴⁴, pour s'apercevoir que le rapport à la technique est dominé par les acteurs qui dominaient les interactions antérieurement à l'arrivée des techniques nouvelles. Dans le cadre précis de l'étude réalisée par les deux sociologues, le travail des femmes dans le milieu du Livre est une capacité culturelle appropriée par les entrepreneurs pour lutter contre le Syndicat CGT du livre.

Si les femmes sont dans une situation sociale inférieure, ou du moins dévalorisée, après l'apparition de techniques nouvelles, c'est qu'elles l'étaient avant, que le processus se perpétue à travers une nouvelle répartition des ressources (plus inégalitaire, peut-être encore). **La technique est juste un atout supplémentaire pour accroître les capacités culturelles des acteurs. Il ne faut pas voir en elle autre chose qu'un outil au service de celui qui sait s'en servir.** Seulement, pour pouvoir s'en servir, il faut être dans un système d'action qui vous le permet. Dans le cadre de

⁴² Les guillemets sont de V. Scardigli.

⁴³ Cf MAUNY P. : *"Diversification de l'emploi des femmes vers les métiers traditionnellement masculins du transport"*, (op. cit.). Les entretiens réalisés à cet égard avec des femmes responsables de personnels dans des entreprises de transports sont éloquentes.

⁴⁴ MARUANI M. & NICOLE C. : *Au labeur des dames -Métiers masculins, emplois féminins*, Syros Alternatives, Paris, 1989.

l'exemple sus-cité, il semble que la féminisation des métiers et leur dévalorisation en "emplois" soit imputable pour une part au sectarisme sexiste du syndicat sus-nommé.

Dans le système d'action économique, il y a *«affrontement des grands acteurs [et] entrée en jeu des petits acteurs qui freinent, contournent, détournent ou, au contraire accélèrent la mise en place des usages collectifs de chaque innovation»*. (page 252). Alors qu'ils ne cherchent qu'à les utiliser dans les meilleures conditions qui soient pour eux, les acteurs réinventent en permanence *«leur quotidien autour de la technique»*. Et c'est cette ré-invention qui peut amener, parfois, un changement social. *«Les techniques nouvelles ne conduisent pas à une société meilleure pour tous»* (page 255).

Nous sommes vraiment très loin d'un déterminisme technique, les acteurs restent le moment primordial du processus de changement social, la technique n'est qu'un de leurs moyens pour tenter de s'ajuster à leur milieu : les techniques *«[...] peuvent se comparer à la sève qui est propre à la firme et au pollen qui ne produit des fruits qu'au contact avec d'autres»*⁴⁵.

Comme c'est de ces cinq dimensions dont je vais me servir pour analyser l'imaginaire social des acteurs du transport routier de marchandises, je ne les discuterai une à une qu'après avoir exposé les résultats de mes investigations.

6.3.4. Cinq processus culturels que peuvent venir renforcer les techniques nouvelles

Pour l'auteur, cinq conséquences ou transformations culturelles peuvent intervenir après l'arrivée de nouvelles techniques de l'information et de la communication dans un espace social. Elles ne sont pas créées par les techniques, simplement les techniques *«peuvent renforcer les cinq caractéristiques»* (p. 265) culturelles qui suivent :

1) Individualisation :

L'individualisation, pour Scardigli, est un choix de société. Nombreux sont les auteurs qui pensent que les membres de notre société se referment de plus en plus sur eux-mêmes.

⁴⁵ FRYBOURG M. : L'innovation dans les transports, éditions Paradigme, coll. Transports et communication, Caen, 1991, page 36.

2) Inflation des techniques :

Pour Scardigli, l'inflation des techniques est dûe, pour une part (et c'est celle dont il choisit de parler), à la demande permanente de satisfaction d'un désir : le désir de progrès de certains groupes sociaux. Cela perpétue, et accentue, une forme nette d'exclusion sociale de ceux «*qui ne sont pas branchés sur les grands réseaux techniques*» (page 267). Et là, alors que nous ne parlions jusqu'à présent que du phénomène technique, nous nous apercevons que les mêmes constats ont été faits en sociologie de l'éducation : le niveau monte, mais l'écart se creuse. Le processus technique est, comme l'éducation, révélateur de notre société ?

D'autre part, nous avons vu que la technique n'était pas un fait mais un processus. Que ce processus est auto-éco-organisateur et auto-éco-producteur ; que les nouvelles techniques sont recherchées pour pallier les défauts estimés de perfection du faisceau technique, ou spectre technologique, déjà existant (le poids de l'imaginaire).

3) Intellectualisation et fragmentation :

Pour notre auteur, la "société de l'information" que nous créons signifie le déclin des métiers manuels et la valorisation des activités intellectuelles. Les sens de notre corps (ouïe, toucher...) sont scindés les uns des autres. «*Finies les perceptions globales [...] A chaque fois, le reste du corps est tronqué*». Et, d'autre part, ce ne sont que certaines parties du corps qui sont sollicitées : «*L'important [...], c'est la motricité fine des doigts, la vue et/ou l'audition : les technologies modernes ou de pointe [...] ne sortent pas de cette trilogie, elles évitent de mettre en œuvre la motricité plus grossière des grands muscles [...]*» (page 268). Ici, Scardigli rejoint peut-être D. de Rougemont dans la crainte que ce dernier exprimait quand il nous dit que l'informatique pourrait multiplier «*une espèce prospère de débiles mentaux efficaces*».

Et là encore, on peut revenir à E. Morin⁴⁶ qui dénonce la disjonction de la science comme productrice d'une pensée disjonctive et aveugle, donc d'actions mutilantes. Nous avons déjà vu l'étonnante similitude entre l'éducation et la technique ; voilà que nous sommes confrontés à la même similitude entre science et technique. Est-ce vraiment que toute notre société fonctionnerait de la sorte ? Ou alors, est-ce seulement la reconduction de la même grille de lecture qui amène à voir les mêmes phénomènes dans tous les espaces sociaux étudiés ?

4) Médiations et écrans :

⁴⁶ Cette forme d'explication peut être trouvée dans la totalité des travaux d'E. MORIN. On en trouvera l'exposé le plus complet dans le tome 1 de "La méthode", mais l'exposé le plus concis peut être lu dans Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, op. cit., pp 15-24.

Dans les systèmes techniques complexes, ceux qu'A. Gras a longuement étudiés (l'aéronautique, notamment) et qu'il nomme "macro-systèmes techniques"⁴⁷, il y a de plus en plus d'appareils de simulation de la réalité. Mais ce n'est plus la réalité. Le support visuel de l'image (télévision, vidéo...) n'est plus le réel : il fait écran. Le réel, même s'il était incernable exhaustivement devient maintenant inaccessible dans bien des positions de travail (aéronautique, mais aussi centrales nucléaires, métallurgie, finances et banques...). *«Les perceptions sont remplacées par des codes».*

Et Scardigli de nous poser la question : *«comment être sûr que la réalité est bien conforme à son image reconstituée sur l'écran?»*. La médiation digitale pose un écran supplémentaire entre le réel et l'acteur. Dès lors, il y a atrophie des différents sens humains. Les cinq sens traditionnels, d'abord ; mais Scardigli leur ajoute l'intuition et le sens critique. Nous en avons confirmation, lui aussi craint l'avènement des *«débiles mentaux efficaces»*.

5) Intelligence artificielle et simulation.

Il les craint d'autant plus que les objets techniques sophistiqués se rapprochent de plus en plus de l'intelligence fabriquée, de *«l'automate vrai»* (page 270). Il semble qu'alors *«l'utilisateur des techniques perd tout sens critique, démissionne devant des systèmes plus compétents que lui»* (page 270). Mais il souligne le fait qu'en définitive, comme les systèmes fournissent de très profondes abstractions, il est possible de constater, dans l'aéronautique notamment, *«un retour à des attitudes caractéristiques des sociétés traditionnelles»*. Devant l'abstraction de la machine, certains utilisateurs finissent par procéder par essais-erreurs, prennent des risques et finalement *«font confiance à la toute puissance magique mais bienveillante de la machine...»* (page 271) : nul n'y peut rien, derrière la production d'un nouvel ordre, il y a toujours la promotion d'un nouveau désordre.

Ces cinq caractéristiques susceptibles de modifications représentent, pour l'auteur, la tendance générale de nos sociétés. Est-ce le fait de la technique ? Ou est-ce que les acteurs utilisent la technique dans ces buts qu'ils veulent atteindre ? Ou est-ce l'imaginaire qui révèle ces tendances qui, du même coup, les stigmatise et leur donne des capacités supplémentaires d'auto-éco-production ?

⁴⁷ P. BOUVIER nous parlera plutôt de bloc socio-technologique, cf par exemple Le travail au quotidien, PUF, *Sociologie d'aujourd'hui*, 1989, pp 143-152.

V. Scardigli a choisi de présenter ces cinq orientations en conclusion de son ouvrage. Elles sont, pour lui, les orientations que prend notre société : **les sens de la technique** qui se substituent à (et qu'on ne peut plus confondre avec) le discours techno-logique et son essence de la technique. A la lecture de son ouvrage, on voit bien qu'il n'en fait pas une propension linéaire fixe : pas de déterminisme, mais des tendances. Il prend note des interactions et de l'influence possible des acteurs, mais **ce sont, pour lui, les cinq grandes tendances, le cheminement sur lequel nous guident les acteurs sociaux, seuls producteurs des sens de la technique, en utilisant ce processus complexe qu'est la technique.**

CONCLUSION DU CHAPITRE SIXIEME

• D'abord, un timide retour du sujet

Souvent, nous dit Scardigli, *«les usagers, micro-acteurs souvent oubliés dans le processus d'innovation, parviennent à se réapproprier certaines innovations techniques et amorcent alors le temps du changement social»* (page 253). Au départ de ce chapitre, nous avons cité J. Ellul pour affirmer qu'il nous fallait nous désintéresser de l'usage. Maintenant que nous avons complexifié le fait technique en processus, nous pouvons réintégrer l'utilisateur. Il y a sa place parce qu'il est, au final, le producteur des sens sociaux de la technique qu'il n'a très souvent pas créée lui-même, qu'il va donc devoir s'approprier. Il n'est donc jamais un simple utilisateur, utiliser, c'est produire du sens, un ou des sens. C'est à travers ce qu'il va en faire que la technique va se réaliser, trouver sa complétude et son insertion dans le système qu'elle intègre. De là, ses modalités de réalisation pourront varier à l'infini, dans des dimensions que le créateur ne soupçonne souvent même pas.

On se souvient de l'exemple de Bell. Mais on peut penser également, plus proche de la question des transports, à la fameuse Ford T noire. Ford, pour s'enrichir a décidé :

- 1) la production de masse des véhicules automobiles ;
- 2) l'instauration du travail à la chaîne ;
- 3) simultanément de payer ces employés suffisamment pour qu'ils puissent acheter une automobile. N'importe laquelle, disait-il, pourvu que ce soit une Ford T noire. L'automobile est aujourd'hui un phénomène socio-technique quasi-universel. Henri Ford savait-il vers quoi il conduisait le genre humain ? J'en doute.

Ce sont les acteurs et leurs interactions dans des systèmes complexes que personne ne maîtrise qui font que la technique est ce qu'elle est. Pour ce faire, il est nécessaire à l'acteur d'intégrer la technique dans son espace social et son espace intellectuel. Pour se l'approprier, il va devoir lui aussi innover. Il sera amené à jongler avec, d'une part, les contraintes, faire montre d'une capacité d'adaptation importante et d'autre part, créer des ajustements entre ses capacités d'actions intégrées et les nouvelles capacités offertes par la technique fraîchement apparue dans son environnement.

L'innovation va produire une émergence dans son imaginaire-tourbillonnant. Peut-être en sera-t-elle immédiatement éjectée. Peut-être va-t-elle s'incruster doucement sans faire d'importants remous. Peut-être va-t-elle tout casser, "faire sauter tous les plombs" de la stabilité du processus. Toutes les solutions sont valides. Elles vont varier selon les systèmes et polysystèmes dans lesquels l'individu, le groupe interagit.

Les acteurs vivent dans des systèmes contraignants où, justement, la maîtrise de la technique peut être libératoire. C'est sans doute ce que les acteurs cherchent en elle. C'est en cherchant en elle, qu'ils mettent en marche leur imaginaire, imaginant aux techniques des possibles, et par là-même, leur donnent des possibles. Pour reprendre la définition de G. Balandier, plus la capacité de distanciation au réel sera forte, plus l'imaginaire sera irrationnel, dans le cadre des limites supportables par le système où il agit, et plus la technique se verra attribuer de possibles.

En définitive, la technique peut être un élément du changement social, mais jamais seule. Elle peut être le révélateur et l'analyseur social des problèmes. Mais elle n'en est jamais l'élément moteur. L'imaginaire social des techniques, c'est la rencontre de tourbillons différents qui vont interagir et produire des émergences, des turbulences nouvelles, donner de l'énergie (entropie interne, néguentropie externe) à d'autres systèmes pour s'alimenter grâce aux autres systèmes qui lui rendent de l'énergie. Non seulement la notion d'imaginaire permet de rendre compte du rapport que les acteurs entretiennent avec la technique, mais elle articule en son sein la complexité des méta-systèmes. **L'imaginaire social des techniques est un complexe de polysystème dans un complexe de polysystèmes.**

CHAPITRE SEPTIEME

DE LA PENSEE SYSTEMIQUE A LA PENSEE COMPLEXE : LE RETOUR DU SUJET

INTRODUCTION

L'ambition de ce chapitre est double, tout d'abord ordonner et préciser les notions systémiques utilisées depuis le début de l'exposé, ensuite, ré-introduire la notion de sujet dans la pensée systémique. Je le justifierai par deux motifs : d'une part, l'idée qu'il faut lire le phénomène technique comme un système n'est plus très neuve. J. Ellul¹ (1978) et B. Gille² (1977) «*en établissent l'usage*» comme le dit G. Balandier³. Cependant, la définition que chacun va donner du système est primordiale quand à la compréhension des phénomènes étudiés, c'est pourquoi il faut savoir de quels systèmes nous allons parler.

D'autre part, pour comprendre comment les acteurs vont s'approprier les techniques dans le cadre de leur travail, le sujet-acteur doit être réintégré dans la réflexion : c'est l'interaction entre les transporteurs et leurs agents de convois qui va permettre l'amplification de ce que V. Scardigli appelle les germes de l'innovation sociale. Or, l'agent de convoi est seul au volant et s'approprie la technique avec ses propres antagonismes dans le cadre de toutes les interactions qu'il a à vivre. La réflexion sur la place du sujet devient dès lors essentielle.

A. Gras et E. Morin sont les deux auteurs qui ont conduit ma réflexion sur les systèmes. La sociologie d'A. Gras s'est tournée, entre autres, vers l'étude d'un phénomène lié aux transports : le Macro-Système-Technique (ou MST) des transports aériens⁴. Si l'ouvrage paru aux PUF date de 1993, A. Gras travaille depuis plusieurs années sur le système des transports aériens. E. Morin, quant à lui, occupe dans mon travail une place primordiale parce qu'il organise une réflexion globale qui réintroduit le sujet vivant dans la pensée.

¹ ELLUL J. : Le système technicien, Calmann-Lévy, Paris, 1977.

² GILLE B. : Histoire des techniques, Encyclopédie de La Pléiade, Gallimard, Paris, 1977.

³ BALANDIER G. : Le dédale -Pour en finir avec le XXème siècle, Fayard, 1994, page 98.

⁴ GRAS A. : Grandeur et dépendance-Sociologie des macro-systèmes techniques, avec la participation de S. Poirot-Delpech, PUF, Sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1993.

A. Gras nous dit qu'«*Il est tout simplement stupéfiant que le néo-systémisme ne se pose jamais la question du sujet à propos de la notion de complexité*»⁵. Or, c'est l'objet de l'ensemble du travail théorique d'E. Morin. C'est du sujet qu'il part, c'est au sujet qu'il arrive : «*Si je pars du système auto-éco-organisateur et que je remonte, de complexité en complexité, j'arrive finalement à un sujet réfléchissant qui n'est autre que moi-même qui essaie de penser la relation sujet-objet. Et inversement, si je pars de ce sujet réfléchissant pour trouver son fondement ou du moins son origine, je trouve ma société, l'histoire de cette société dans l'évolution de l'humanité, l'homme auto-éco-organisateur. Ainsi le monde est à l'intérieur de notre esprit, lequel est à l'intérieur du monde. Sujet et objet, dans ce procès sont constitutifs l'un de l'autre.*»⁶, et surtout ne peuvent pas être envisagés de manière disjointe.

Les deux auteurs, l'un avec une analyse systémique d'un phénomène lié aux transports, le second avec sa permanente volonté de ré-intégrer l'observateur dans l'observation, sont, dans le cadre de la démarche ici entreprise, complémentaires.

Une chose doit cependant être précisée dès maintenant. Les théories systémiques et la pensée complexe sont des tentatives d'application, au social, de théories ayant trouvé leur essence dans les sciences physiques, biologiques et thermodynamique. Or, les seuls préceptes utilisés dans ce travail de recherche sont ceux qui ont été exposés par les chercheurs en sciences sociales qui voulaient les utiliser.

Si nous verrons pourquoi ces matrices disciplinaires semblent plus pertinentes que les matrices classiques pour expliquer les phénomènes que j'ai étudiés, je ne discuterai pas ici des présupposés originels qu'elles sous-entendent. Pour m'en justifier, je paraphraserai A. Gras : ma récupération des théories systémiques ne va pas plus loin : elle est analogique et mon objectif est de l'utiliser comme véritable outil de compréhension, de métaphore du réel, à propos de ce phénomène bien précis qu'est l'imaginaire des acteurs du TRM face à l'introduction des techniques informationnelles de liaison⁷.

7.1. LA PENSEE SYSTEMIQUE DE N. LUHMANN SELON A. GRAS

⁵ GRAS A. : Grandeur et dépendance-Sociologie des macro-systèmes techniques, op. cit., note 1, page 122.

⁶ Morin E. : Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, , 1990, pp 59-60.

⁷ La phrase exacte d'A. Gras est la suivante : «[...] notre récupération de la théorie Luhmann ne va pas plus loin : elle est analogique et notre objectif est de l'utiliser comme véritable outil de compréhension, de métaphore du réel, à propos de ce phénomène bien précis qu'est l'expansion du macro-système technique», in GRAS A. : Grandeur et dépendance-Sociologie des macro-systèmes techniques, op. cit., page 112.

Dans son ouvrage, c'est à partir de la volonté d'expliquer ce qu'est un macro-système technique, après avoir exposé quatre exemples, qu'A. Gras expose ce qu'est la pensée systémique qui lui sert de référence : celle de N. Luhmann.

Le terme de système revêt toute une série de définitions différentes. Chez les ingénieurs, exemple cité par A. Gras, il désigne le plus souvent un objet, une réalisation, un processus dont les éléments sont interdépendants. Ainsi, les ingénieurs parleront de système pour désigner un avion, un train, la radiodiffusion... La pensée systémique s'inspire des travaux de L. von Bertalanffy et de sa fameuse "*théorie générale des systèmes*". Cependant, A. Gras propose une théorie systémique moins «forte» (page 112). Il "récupère" la théorie systémique pour expliquer le réel qu'il a pu observer.

La définition générale du système qui va servir à A. Gras est celle de W. Buckley : «*Nous définissons un système en général, comme un ensemble complexe d'éléments ou composants directement ou indirectement reliés dans un réseau causal, tel que, à un certain moment, au moins quelques-uns de ses composants sont reliés entre eux d'une manière stable*» (page 112). Cet ensemble forme un tout cohérent. A cette définition est lié un certain type de vocabulaire :

- la boucle de rétroaction : effet de *feed-back* ;
- l'apprentissage finalisé ;
- la notion de structure dynamique, celle qui tend vers un but.

La boucle de rétroaction est l'essence même de la notion de système puisqu'elle montre d'abord l'interdépendance entre les éléments et qu'elle indique que le système est historique. L'apprentissage finalisé est une notion qui reprend les présupposés de «*la structure dynamique des organismes biologiques*» (page 113). Elle indique que les comportements sont orientés par un but (une stratégie ?). La structure compose le cadre du système et permet d'en délimiter les frontières (*Grenzen*).

A. Gras expose la définition du système selon Luhmann à travers «*une grille d'analyse fondée sur les catégories suivantes*» (page 114) :

- *l'auto-régulation et la création par référence interne : autoréférence et autopoïèse ;*
- *l'environnement (Umwelt) ;*
- *la différenciation ;*
- *l'évolution ;*

- la communication.»

7.1.1. L'autorégulation et l'autopoïèse

L'autorégulation et l'autopoïèse signifient «*que le système possède une dynamique interne qui lui permet de retourner à l'équilibre.*» (page 115). C'est le second principe de la thermodynamique : la néguentropie. L'autorégulation doit être considérée comme innovatrice. L'autopoïèse est, quant à elle, le processus qui «*permet de faire face à l'inattendu : le système crée lui-même ses règles de fonctionnement. [...] il construit seul ses mécanismes autant que ses éléments*» (page 115). C'est selon Varela & Maturana (cités autant par A. Gras que par E. Morin), un processus récurrent. Il a donc au moins deux caractéristiques :

- les éléments qui le composent auto-régénèrent le système par leurs modifications et les interactions qu'ils ont entre eux ;
- les éléments et les interactions entre les éléments «*constituent le système en tant qu'unité concrète dans l'espace où il existe...*» (page 115).

Nous pourrions dire d'une «*machine autopoïétique*» qu'elle est auto-productrice non seulement de son organisation globale, mais également de l'organisation des interactions entre les éléments qui la composent. Nous sommes confrontés à un «*système homéostatique (à relations stables) dont l'invariant fondamental est sa propre organisation*». ⁸ Si on utilise le vocabulaire de Morin, nous pourrions dire que la machine autopoïétique est auto-organisatrice.

M.7.1.2. L'environnement (Umwelt)

Le système de N. Luhmann ne peut émerger que s'il est capable d'auto-produire ses limites, ou "frontières" (*Grenzen*). Le système possède donc des frontières dynamiques et ouvertes (contrairement aux autres théories systémiques qu'A. Gras dit "fortes"). L'environnement du système est «*un espace des possibles, un ensemble d'éventualités*» (page 116), pas un espace *physique*. Nous ne pouvons pas en donner une définition statique, cet espace est en permanente phase de transition. Cette caractéristique transitoire permanente représente même sa raison d'être.

Cela d'autant plus que la notion de "frontière" des systèmes est fort discutable (et discutée). E. Friedberg, dans le troisième chapitre de son dernier ouvrage tente de

⁸ LUHMANN N. : Sozial systeme, Grundriss einen allgemeinen Theorie, 1984, cité par A. Gras, op. cit., page 116.

démontrer «le caractère au moins partiellement factice des frontières (limites) formelles d'une organisation qui ne sont ni stables ni étanches mais au contraire, fondamentalement fluctuantes, poreuses et élastiques sous la poussée des processus d'échanges réels à travers lesquelles est assuré le fonctionnement normal d'une organisation»⁹. Pour E. Friedberg aussi, l'organisation est donc un système ouvert. De toutes manières, «La frontière qui protège l'autonomie d'un être vivant par rapport à l'univers qui l'entoure n'a de sens que si, en même temps que barrière, elle est lieu d'échanges et se laisse traverser»¹⁰. C'était déjà l'idée qui courait dans la conceptualisation de l'ethnométhodologie quand elle séparait, de manière conceptuelle le "nous" du "eux" : c'est dans la différenciation que se constitue le moi. Cette capacité différentielle est en fait créatrice du sujet. Elle est également le moteur de l'interaction.

7.1.3. la différenciation

Selon A. Gras, à l'intérieur du système et dans l'environnement se multiplient les "sous-systèmes". Ils réduisent la complexité du proche environnement en l'intégrant pour partie dans le système. Il y a trois ordres de différenciation des systèmes :

- *segmentaire* : les zones se démultiplient (système bancaire, système immobilier, système scolaire...) ;
- *fonctionnelle* : il y a multiplication des fonctions de chaque système (l'électricité sert à l'éclairage, mais elle alimente aussi les motrices de TGV ; l'automobile sert à se déplacer, mais elle est aussi une forme d'ostentation du statut social) ;
- *interne* : c'est ce qui «permet au système de construire, redéfinir les limites et redessiner les contours» (page 117).

C'est en fait l'intégration au système de la notion thermodynamique de "bruit" qui se veut dans le même registre que la notion d'information, mais se veut également plus vague. La notion de bruit¹¹ nous vient des travaux de L. von Foerster et H. Atlan (deux physiciens de la thermodynamique). L. von Foerster est connu pour sa formule "order from noise" ("l'ordre vient du bruit") qu'E. Morin traduit par "principe d'organisation par le désordre"¹². Il y a différenciation interne quand le bruit produit de la nouveauté (une déviance, une turbulence...). Il ne peut le faire qu'en entrant en

⁹ FRIEDBERG E. : Le pouvoir et la règle -Dynamique de l'action organisée, Seuil, 1993, page 31.

¹⁰ ATLAN H. : "L'homme : système ouvert" in L'unité de l'homme : 3. pour une anthropologie fondamentale, Actes du colloque pour l'unité de l'homme, ayant eu lieu en 1972 à l'abbaye de Royaumont, éditions du Seuil, coll. Points, 1974, page 24.

¹¹ Le bruit est l'élément communicationnel basique.

¹² MORIN E. : La méthode : 1. la nature de la nature, op. cit., page 52.

interaction avec un "quelque-chose" déjà intégré au système. Concrètement parlant, A. Gras nous cite l'exemple de la différenciation du téléphone en minitel, télécopie).

A ce concept de *différenciation*, j'aurais préféré l'appellation de *diversification* qui, à mon avis, semble mieux recouvrir les exemples et les définitions qu'A. Gras donne des trois ordres possibles de modification. Ou qui, exprimé autrement, s'approche plus de la définition que l'on se donne couramment de la diversification. J'aurai conservé le mot de différenciation pour montrer comment les frontières du système agissent et interagissent autant avec les éléments internes au système qu'avec l'*Umwelt*, l'environnement, pour que le système perdure.

L'utilisation de la notion de "bruit" ou de "turbulence" nous permet de comprendre que le système sélectionne les phénomènes qu'il va intégrer. C'est dans cette opération que se situe la différenciation entre l'*intégrable* et l'*inintégrable*. L'inintégrable étant ce qui risque de produire le Big-Bang, c'est à dire la déflagration, l'explosion et/ou l'implosion du système. Le "bruit" cherchant à intégrer le système entre en interaction avec l'un de ses éléments internes. Si la turbulence ainsi engendrée est trop importante pour le système, c'est l'intervention d'un élément extérieur (le bruit en question) qui le fait imploser.

Cette intervention est interactionniste dans son essence puisqu'elle a besoin de venir de quelque part et d'arriver dans un autre part. Echange entre des systèmes, elle provoque une turbulence qui est plus ou moins bien acceptée par le système récepteur. La turbulence engendre le processus d'entropie, le processus interne d'auto-organisation favorise la néguentropie¹³ par assimilation/intégration de la turbulence. L'ensemble est potentiellement capable de produire des émergences, c'est-à-dire des changements. Mais ces changements ne peuvent être considérés que comme les résultats d'interactions entre les éléments du système eux-mêmes et d'interaction entre les éléments du système et des "turbulences", des "bruits" extérieurs au système.

7.1.4. L'évolution

Tous les systèmes évoluent. Aucun système n'est stable. Tant par rapport à l'environnement qu'intrinsèquement. L'évolution du système, dans la perspective luhmannienne, à laquelle souscrit A. Gras, «*n'est jamais causale, elle n'est pas non*

¹³ Les travaux des astrophysiciens révèlent qu'aux limites de notre système solaire se constaterait un rayonnement fossile isotrope. Si tel est le cas, alors notre monde serait le résultat d'une déflagration originelle (théorie du Big Bang). Notre univers aurait donc, paradoxe cartésien, trouvé son ordonnancement dans la désorganisation.

plus progrès, elle est simplement triomphe de la nouveauté» (page 117). C'est l'innovation par le bruit thermodynamique. De ce bruit, on sait qu'il n'est ni cause ni conséquence, ni effet ou qu'il est les trois à la fois¹⁴. La manière dont évolue un système dépend d'une part de processus non stables de combinaisons entre les éléments du système, et, d'autre part, entre eux et avec l'environnement («*un processus combinatoire*»). L'évolution du système mène à la complexité (page 122).

7.1.5. La communication

Ce sont les liens du système avec son environnement. Ils se créent dans les zones frontalières du système. La survie du système dépend de ses capacités communicationnelles. A. Gras nous signale que N. Luhmann décrit ces capacités à travers des variables dichotomiques («*pour le droit : légal/illégal ; pour l'économie : rentable/non-rentable...*») (page 118). Il y a donc autonomisation du système à travers différentes catégorisations dont les modalités sont en perpétuelle négociation ; le légal en droit, comme le rentable en économie sont relatifs à la temporalité.

Nous savons que nous sommes dans un système auto-organisateur. Or, «*le système auto-organisateur a besoin d'indétermination et de hasard pour sa propre indétermination*»¹⁵. Sans utiliser le vocabulaire de l'analyse systémique, les penseurs de l'analyse stratégique avaient, depuis longtemps, démontré qu'il n'existait pas de système totalement fermé. D'autre part, c'était là la volonté d'A. Touraine quand il voulait le "retour de l'acteur" : c'est-à-dire la prise en compte de ses capacités à agir au sein du milieu dans lequel il se trouve.

La communication n'est pas un simple échange d'informations. Celui-ci n'est qu'un élément dans un ensemble tripartite. pour chacun de ces trois éléments, A. Gras nous donne un exemple tiré du macro-système "train" :

- il y a *sélection d'un contenu* (l'information en tant que telle). Exemple : transportable ou non ;

- il y a *sélection de participation* (processus d'utilisation de l'intégrable). Exemple : client potentiel ou non ;

- et sélection qui est «*attente de conséquences*» (c'est l'étape de différenciation entre l'intégrable et l'inintégrable au système, le faisable et l'infaisable). Exemple : billets, tarifs, contrats... (pp. 118-119).

¹⁴ Ce qui ôte leur sens à chacun de ces trois mots.

¹⁵ MORIN E. : Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, 1990, p 59.

«*Cette présentation, nous dit A. Gras, pour discutable qu'elle soit, propose une interprétation de l'évolution macro-systémique à partir d'une dynamique interne*» (page 119). Et notre auteur d'ajouter qu'en apparence, «*elle évacue le sujet humain*» (page 119).

En définitive, A. Gras explique que cette vision des phénomènes n'est pas aussi systémique qu'elle en a l'air dans «*l'acception de la théorie des systèmes*». Elle se voudrait, en fait, un mariage entre la théorie des *grands systèmes comme réseaux de pouvoir* (de Th. P. Hughes) -dont on se doute, puisque la *chose* est habituellement considérée comme incapable de pouvoir parce qu'incapable de vouloir, grâce à son appellation même, qu'elle tient compte du facteur humain- et la théorie générale des systèmes inspirée par L. von Bertalanffy.

Dès lors, se pose la question de la complexité, et des "*rapports sujets-objets historiques*" (page 119). En fait, la notion d'autorégulation est une tautologie (page 120). On ne peut distinguer nettement le monde des êtres et le monde des choses. En effet, «*le système des objets, l'univers des choses, est un monde humain parce que les choses sont un langage de l'homme et vivent avec lui*» (page 120). C'est pourquoi nous devons conserver à l'esprit que la notion de système n'est qu'analogique, puisqu'elle confère à des phénomènes des «*qualités d'être qui normalement n'appartiennent qu'aux vivants*» (page 120). Pour satisfaire les besoins épistémologiques de notre auteur, il manque à cette théorie l'intégration du sujet, de l'élément, de l'unité vivante.

Chaque MST (macro-système technique) possède une fonction première et un ou des objets premiers. Pour le cas du MST électricité, étudié par l'auteur, la fonction première est la transmission d'énergie sur longue distance, les objets premiers en sont l'ampoule et le moteur. Pour les transports routiers de marchandises (s'ils sont un MST, ce qui n'est pas démontré), la fonction première serait le déplacement pour autrui et par la route, d'une marchandise de plus de 3,5 tonnes, d'un point A vers un point B. L'objet premier en serait le camion.

Pour A. Gras, c'est d'ailleurs plutôt d'une classe d'objets que d'objets que nous devrions parler. En effet, la notion de classe d'objets permet de pouvoir en identifier plusieurs à l'intérieur du même MST (l'ampoule et le moteur pour l'électricité ; le camion et les entrepôts pour les transports routiers de marchandises).

Après avoir réuni ces différents éléments, A. Gras en arrive à la question de la complexité. Il la lie à la notion d'environnement. Pour ce faire, il distingue l'ordre et la complexité. L'ordre serait une propriété structurelle de la matière et des êtres vivants. Il n'y a pas, pour notre auteur, «*de variation parallèle de l'ordre et de la complexité*» (page 122). Kant avait déjà montré nous dit-il, que «*la brique n'est pas moins complexe que la maison*» (page 122, note 1). Ainsi A. Gras en arrive-t-il à dire qu'«*il est tout simplement stupéfiant que le néo-systémisme ne se pose jamais la question du sujet à propos de la complexité*» (page 122, note 1).

Or, il est une théorie néo-systémique qui n'a eu de cesse, depuis le début des années 70, d'intégrer la notion de sujet et son rapport inter-rétro-actif à l'objet (leur interdépendance), c'est la théorie de la pensée complexe selon E. Morin «*qui s'ouvre non seulement vers la "logique du vivant", mais aussi vers les problèmes fondamentaux d'une politique de l'homme*»¹⁶. Œuvre de Morin qui, selon G. Balandier, «*est largement consacrée à l'articulation du naturel et du culturel, aux processus d'organisation et de complexités croissantes*»¹⁷. Elle introduit la notion de sujet non seulement en tant qu'observé, mais aussi en tant qu'observateur. Et c'est là tout (ou presque) le sens du plaidoyer de Morin sur l'ouverture de la pensée, la lutte contre la raison close d'où le sous-titre suivant : «*De l'ouverture thermodynamique à l'ouverture organisationnelle, de l'ouverture organisationnelle à l'ouverture existentielle*»¹⁸. C'est une volonté que l'on retrouve dans toute l'œuvre de Morin («*le vif du sujet*», Seuil, 1969 ; la totalité du livre intitulé «*la méthode : 2. La vie de la vie*»...) ¹⁹.

7.2. LA RE-INTRODUCTION DU SUJET PAR LA PENSÉE COMPLEXE

Faire de la pensée complexe une présentation globale et succincte se révèle être une gageure insurmontable. De plus, je n'ai besoin, pour l'explicitation de cette recherche, que de la réintroduction du sujet dans l'analyse systémique. En effet, si l'innovation technique est du ressort de l'ensemble social, l'appropriation par les acteurs de l'innovation, même si elle se base sur un imaginaire dont les caractéristiques sociales ne peuvent être annihilées, est du ressort de l'individualité au sein des systèmes complexes.

¹⁶ MORIN E. : Le paradigme perdu : la nature humaine, Seuil, 1973, quatrième de couverture.

¹⁷ BALANDIER G. : Le dédale - Pour en finir avec le XXème siècle, Fayard, 1994, page 98.

¹⁸ MORIN E. : La méthode : tome 1 : la nature de la nature, Seuil, 1977, pp 197-202.

¹⁹ Ce à quoi nous devons ajouter l'Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, 1990, pp 51-61 mais aussi dans Sociologie, Fayard, 1980, p. 17.

Aussi, je ne m'aventurerai sur les chemins de la pensée complexe et de l'hypercomplexité (qui intègre le facteur anthropologique) qu'à pas prudents, n'utilisant que les concepts dont j'ai besoin pour faire mon analyse de la situation technique dans les transports.

Cette forme de pensée représente un net bouleversement de ma vision du monde. Je me croyais élément d'une société, empêtré dans des fonctionnements ou des dysfonctionnements, aux prises avec des structures et des superstructures, irrationnel devant le rationnel, je suis devenu événement particulier d'un événement particulier au sein d'autres événements particuliers faisant systèmes (ouverts).

Je croyais ne pas pouvoir exister dans la méthode de recherche sur les transports routiers, ennuyé que j'étais de graviter dans ce "monde" depuis plus de trente ans. La pensée complexe me force à m'y ré-intégrer. La vision du monde que "je" développe (et le "je" peut être ici généralisé) est une vision auto-exo-référente. Comme précisé dans la problématique générale, je ne décris pas un monde qui m'est extérieur, je tente de donner une vision scientifiquement élaborée d'une dynamique qui m'empreint : *«Le visage de l'observateur/concepteur se dessine en surimpression sur l'image infinie du cosmos qu'il contemple»*²⁰.

La pensée complexe de Morin a représenté, dans ce travail, ce que T. Kühn avait appelé "la révolution scientifique", c'est-à-dire un bouleversement du paradigme premier. Elle a changé mon rapport à la causalité, modifié certaines de mes attitudes en tant que sujet, apporté des "turbulences" dans mon usage de la langue française, etc. Elle m'a finalement fait apprécier la sociologie (non plus seulement en tant qu'apprenti-chercheur, mais aussi en tant qu'individu/sujet) parce que la pensée complexe donne à la sociologie l'ouverture qui permet d'inclure le sujet (c'est à dire vous et moi) dans la réflexion, dimension que la sociologie classique avait délaissée, ou plutôt laissée à d'autres domaines de recherche. Or ce délaissement faisait de la sociologie une science de l'extériorité incompréhensible alors que depuis déjà plus de cinquante ans, même les physiciens (et surtout les physiciens) se sont réintégrés dans leurs observations.

Selon E. Morin, les difficultés rencontrées pour résoudre les fondamentaux du rapport sujet/objet proviennent du paradigme cartésien séparant le sujet pensant (*ego cogitans*) de la chose étendue (*res extensa*). Les séparer, c'est les disjoindre ; les disjoindre, c'est les aveugler ; les aveugler c'est les mutiler. Or, si Morin écrit "La

²⁰ MORIN E. : La méthode : 1. la nature de la nature, Seuil, 1977, seconde édition, coll. Points-essais, page 88.

méthode", c'est qu'il est à «*la recherche d'une méthode qui puisse articuler ce qui est séparé et relier ce qui est disjoint*»²¹. L'ambition générale de Morin est de remplacer le *cogito ergo sum*, par le *computo ergo sum* (je traite et j'émet des "bruits", donc je suis)²². Le *computo*, c'est le processus qui va permettre «*la distinction entre le soi et le non-soi*»²³, et nous sommes ici très proches de ce que nous avons vu des *Grenzen* de Luhmann, des "frontières" (qu'A. Gras veut ouvrir plus encore que Luhmann) et de leurs rapports communicationnels²⁴. Mais c'est aussi la capacité interactionnelle qui va faire du "soi" un élément irrémédiablement lié au non-soi. Or, tous les êtres vivants "computent". C'est là le sens même de ce que Morin appelle "la vie", notion considérablement élargie et qui semble, dans son travail, pouvoir être associée à tous les systèmes dynamiques.

Morin propose donc une hypercomplexité, celle qui tiendra compte du facteur humain²⁵. Pour ce faire, il faut rompre la disjonction traditionnelle qu'impose le paradigme cartésien entre l'événement physique et l'événement biologique. C'est là tout l'objet de sa *Scienza nuova*²⁶ et de sa lutte pluridécennale pour l'unité de l'homme et pour l'unité de la science, pour une "anthropo-socio-biologie". Parce que, selon lui, la pensée classique, celle qui se fonde sur ce qu'il appelle le paradigme d'Occident, "tue l'individu" et de douze manières²⁷.

Dans cet espace théorique ouvert, l'objet et le sujet s'ils sont disjoints, vont être livrés à eux-mêmes. Or, «*livrés à eux-mêmes, [...] ils sont des concepts insuffisants*»²⁸. Pour comprendre le lien qu'ils entretiennent, Morin part de l'auto-organisation (que nous avons déjà vue). Tous les systèmes vivants sont auto-organisateurs. Même quand il leur parvient d'externes éléments, il faut une interaction avec un ou plusieurs éléments internes pour que se fasse l'intégration, la computation.

Or, pour Morin, «*si je pars du système auto-éco-organisateur et que je remonte de complexité en complexité, j'arrive finalement à un sujet réfléchissant qui n'est autre que moi-même qui essaie de penser la relation sujet-objet. Et inversement, si je pars de ce*

²¹ MORIN E. : *La méthode : 1. la nature de la nature*, Seuil, 1977, seconde édition, coll. Points-essais, page 15.

²² Tous les organismes vivants "computent", de la cellule au cosmos en passant par les sociétés humaines. Cf Morin E. : *La méthode : 2. La vie de la vie*, Seuil, 1980, page 274.

²³ MORIN E. : *Sociologie*, Fayard, 1984, p. 18. L'ouvrage a été réédité en 1993.

²⁴ Ne serions-nous pas simultanément en train de nous rapprocher de la théorie de l'«agir communicationnel» de J. Habermas ?

²⁵ MORIN E. : *Introduction à la pensée complexe*, ESF éditions, 1990, p 51.

²⁶ MORIN E. : *Introduction à la pensée complexe*, ESF éditions, 1990, p 66.

²⁷ Il en fait la liste in *La méthode : 2. La vie de la vie*, op. cit., page 264.

²⁸ MORIN E. : *Introduction à la pensée complexe*, ESF éditions, 1990, p 57.

sujet réfléchissant pour trouver son fondement ou du moins son origine, je trouve ma société, l'histoire de cette société dans l'évolution de l'humanité, l'homme auto-éco-organisateur. Ainsi le monde est à l'intérieur de notre esprit, lequel est à l'intérieur du monde. Sujet et objet, dans ce procès sont constitutifs l'un de l'autre [...] Les notions d'objet et de sujet sont profondément perturbées l'une par l'autre : chacune ouvre une brèche dans l'autre» ("Introduction à la pensée complexe", page 59-60).

Le paradigme d'Occident crée la disjonction entre sujet et objet. Pis encore, le second serait subordonné à l'autre. Or, *«le sujet émerge en même temps que le monde (la physis) [...]. Il émerge surtout à partir de l'auto-organisation [...].»* ("Introduction..." p. 53). Quand il émerge, le sujet le fait *«aussi dans ses caractères existentiels»* (ibid., p. 53). Dès lors, il est d'ores et déjà empreint de son caractère auto-référent (auto-producteur) et de son besoin de l'extérieur pour subsister, *être ouvert indécidable en lui-même* (exo-référent), nous dit Morin. *«Ainsi, notre point de vue les pose [sujet et objet], l'un et l'autre, de façon réciproque et inséparable»* (ibid., p. 53).

Pour Morin, ce qu'on ne voit pas de l'objet est sujet et ce qu'on ne voit pas du sujet est objet. Bien plus encore, *«il n'y a d'objet que par rapport à un sujet (qui observe, isole, définit, pense) et il n'y a de sujet que par rapport à un environnement objectif»* (ibid., p. 56). Il ne peut y avoir d'univers purement objectif sans qu'il soit privé de sujet mais aussi d'environnement. Le sujet est alors renvoyé, par le paradigme classique, au niveau transcendantal. La science serait objective, sans sujet, et la métaphysique serait subjective, pur esprit. Alors, le sujet *«est, à son tour, dépourvu d'environnement et, anéantissant le monde, il s'enferme dans le solipsisme»*²⁹.

Enfin, Morin donne un sens épistémique à sa conception ouverte de la relation sujet-objet³⁰. *«Celle-ci nous indique que l'objet doit être conçu dans un éco-système et plus largement dans un monde ouvert [...] et dans un méta-système, une théorie à élaborer ou sujet et objet seraient l'un et l'autre intégrables»*. Pour re-lie enfin et réconcilier le sujet et l'objet, Morin propose de *«briser le cadre objectif/métaphysique, celui où le hasard était Absurde, pour passer au niveau de la relation entre l'observateur et l'observation, le sujet et l'objet, le système et l'éco-système où l'on rencontre toujours le hasard, c'est-à-dire une béance dans la détermination et la prédiction»*³¹.

²⁹ MORIN E. : *Introduction à la pensée complexe*, ESF éditions, 1990, p 57. Le solipsisme est cette théorie selon laquelle il n'y aurait pour le sujet pensant d'autre réalité que lui-même.

³⁰ Périphrase du texte de l'auteur in *Introduction...*, page 65.

³¹ Morin E. : *Introduction à la pensée complexe*, op. cit., note 14, page 76.

Tout cela amène le sociologue à dire que le sujet est un concept ouvert : «Même là où le sujet est souverain, même là où il affirme sa domination et sa liberté, il demeure possédé par le *genos* et déterminé par l'*oïkos*»³². C. Castoriadis³³ avait déjà pointé le doigt sur ce problème fondamental de notre science puisqu'il nous dit que la pensée classique (c'est celle de Descartes) a cessé de se préoccuper de l'être pensant pour s'intéresser plus spécifiquement à l'être fabricant, le manipulateur des choses. Choses qui, dans la science classique, n'auraient eu aucune interaction avec leur manipulateur.

Nous avons donc trouvé une théorie qui puisse simultanément tenir compte du sujet et de l'objet. Même si le vocabulaire est différent (il se révèle chez Morin un goût prononcé de la métaphore) elle n'est pas si éloignée qu'il n'y paraît de l'utilisation concrète qu'A. Gras fait de la notion de système. En effet, les sociologues de l'imaginaire conservent en permanence un œil (et le doigt) sur l'acteur, le sujet pensant. Et on comprend bien que l'éviction du sujet dans les projets systémiques représente pour ces auteurs un problème crucial. A. Gras, dans son ouvrage sur les MST, comme V. Scardigli dans "Les sens de la technique" incluent d'ailleurs, très nettement, les stratégies d'acteurs.

7.3. LE PROCESSUS TECHNIQUE : SYSTEME OUVERT COMPLEXE

Si nous désirons exprimer une définition de la technique, il faut que nous trouvions d'une part, une définition qui puisse intégrer à la fois les transports (moyens, outils et procès de production), la conduite automobile, le savoir-vivre, la pédagogie, la sociologie, l'automobile, la hache de pierre, le "robot-Marie" (comme disaient les premiers utilisateurs de cette marque déposée), la loi, l'armée, l'horloge, l'ordinateur, l'organisation, la méthode, l'université, l'habitat, l'agriculture, le commerce, l'Etat, la méthode que l'adolescent va adopter pour ne pas recevoir une gifle après une fugue, la toxicomanie, le livre, Castoriadis considère le matriarcat et le patriarcat comme des techniques...

Mais d'autre part, il faut que la définition permette à chacun de tous ces éléments d'avoir la technique comme élément intégré et de ne pas être que de la technique (parce que chacun des éléments de cette liste infinie n'est jamais uniquement que de la technique. Comment pourrions nous faire autrement que de chercher une définition complexe de la technique ?

³² Morin E. : *La méthode : 2. La vie de la vie*, op. cit., page 274.

³³ CASTORIADIS C. : "Technique" in *Encyclopædia Universalis*, corpus 17, p. 754.

Nombreux étaient ceux qui considéraient la technique comme fait social. De là leur volonté de chercher à le réguler en agissant directement sur son développement. D'autres se sont penchés sur les transformations que la technique pouvait engendrer à court ou à long terme dans l'imaginaire et les actes concrets des acteurs de la vie quotidienne. Pour conclure cette section, nous voudrions montrer que la technique est un système ouvert et complexe qui mérite d'être regardé comme tel sous peine de rester incompréhensible.

Le spectre technologique qui inclut techniques, discours et imaginaires (c'est-à-dire mythes et utopies) sur les techniques n'est pas un fait social. La notion de fait social est d'ailleurs un outil qui ne permet pas de comprendre le réel, il permet juste de franchir l'étape de la compréhension schématique de ce réel. Il est le premier pas de ce qui peut aider à parvenir à la compréhension de la dynamique des actes réalisés par les groupes ou les individus qui deviennent alors "sociaux". La notion de fait social est aussi loin de la réalité complexe que la photographie d'un volant de camion peut l'être de la réalité complexe et dynamique des transports routiers de marchandises.

Le fait n'est plus à faire. Or, il n'y a rien dans notre monde qui ne soit plus à faire, tout est toujours à recommencer parce que si agir, c'est faire ; ne pas agir c'est laisser se faire. Même la pierre qui paraît si solide finira gravier, sable, ou autre. Le temps "social" de la pierre n'est simplement pas le même que le temps humain, mais elle bouge, tourne avec nous dans le cosmos, subit les mêmes processus bio-physiques que l'éphémère humain. Ce qui fait son apparente stabilité, c'est qu'en tant que système, sa densité lui permet d'être apparemment moins sujette aux turbulences internes et externes. Mais quiconque a déjà vu un volcan en activité connaît la relativité de la pierre. Cette métaphore pour signifier que si notre humanité compare les méta-systèmes à notre propre dynamique vitale, tout méta-système apparaîtra d'une étonnante stabilité : la dynamique du TRM dépasse largement la dynamique des individus qui le font.

Cela n'empêche en rien que les TRM soient en perpétuelle mutation. Et c'est cette mutation permanente qui les stabilise. Si elle venait à ne plus se faire, les TRM deviendraient un système clos et mourraient de leur propre dynamique. C'est, expliquée par la logique du tourbillon, les dynamismes qui font ce que sont les TRM et l'innovation au sein des TRM. Ce sont les émergences (c'est-à-dire le résultat des interactions entre le bruit thermodynamique et la dynamique interne des systèmes) qui permet la stabilité dans le changement.

C'est pourquoi nous avons besoin, pour pouvoir se rapprocher de la réalité de ce que nous étudions d'un outil conceptuel dynamique qui puisse rendre compte à la fois des données cernables à un moment précis du phénomène technique, mais qui puisse également rendre compte de la mouvance et des imbroglios qui l'animent et en font une donnée instable, un processus, une dynamique. La notion de système, telle qu'elle est utilisée aujourd'hui dans les sciences sociales nous a semblé l'instrument adéquat. Avant d'aller plus avant, il me faut préciser que le vocable "la technique" ne qualifie pas la technique matérielle seule. Nous avons adopté le terme de technique par facilité de lecture, mais il s'agit en fait de la perpétuelle boucle inter-rétroactive de co-production mutuelle :

---> Système technique ---> interactions ---> Acteurs--

Pour comprendre cette notion, il faut tout d'abord admettre que toute vie est interactions. *«Les interactions sont des actions réciproques modifiant le comportement ou la nature des éléments, corps, objets, phénomènes en présence ou en influence. Les interactions*

- 1) *supposent des éléments, êtres ou objets matériels pouvant être en rencontre ;*
- 2) *supposent des conditions de rencontres, c'est-à-dire des agitations, des turbulences, des flux [donc des transports], etc. ;*
- 3) *obéissent à des déterminations/contraintes qui tiennent à la nature des éléments, objets ou êtres en rencontre ;*
- 4) *deviennent dans certaines conditions des interrelations, c'est-à-dire donnent naissance à des phénomènes d'organisation»³⁴.*

Et il est vrai qu'*«Aussi loin que nous pouvons concevoir le passé cosmique, il est mouvements et interactions»³⁵*. Même les éléments apparemment les plus stables de notre univers sont le résultat complexe d'interactions : la densité chimique et la physique du caillou, de la cuillère à pot ou d'un acteur des TRM (pour complexes qu'elles soient) ne leur enlève pas leur caractère moléculaire (donc de pleins et de vides). L'apparente (mais juste apparente) stabilité chimique du corps humain est en fait le résultat d'un combinat quasi-infini d'interactions qui mêlent ordre et désordre, construction et destruction, auto-référence et exo-référence, vie et mort...

Les transports routiers de marchandises peuvent (et doivent) être analysés avec le même outil (même si, comme nous le dit A. Gras, il s'agit d'une analogie). Nul ne peut nier le rôle d'interaction des transports (à moins de donner une définition de l'interaction

³⁴ MORIN E. : "La méthode : 1. La nature de la nature", op. cit., page 51.

³⁵ MORIN E. : "La méthode : 1. La nature de la nature", op. cit., page 155.

qui ne contienne plus l'idée d'un "*agir ensemble*") : c'est l'objectif qui fait leur raison organisationnelle. La définition la plus primaire qu'on puisse en donner (celle du déplacement d'un point A vers un point B) est une définition interactionniste. Les quatre premiers chapitres ont montré qu'à l'intérieur également de ce méta-système se vivent des interactions. Pour qu'un déplacement se fasse, il faut qu'il y ait rencontre entre un donneur d'ordre, un transporteur, des capacités de roulage, des personnels de convois, un régulateur social, etc. *«L'interaction devient ainsi la notion-plaque tournante entre désordre, ordre et organisation [...] Aucun de ces termes ne peut donc plus être conçu en dehors de la référence aux autres, et où ils sont en relations complexes, c'est-à-dire complémentaires concurrentes et antagonistes.»*³⁶

Il nous fallait donc un outil conceptuel qui puisse rendre compte de cet embrouillamini, de cet enchevêtrement. Pour ce faire, nous avons choisi la notion de système ouvert et complexe.

CONCLUSION DU CHAPITRE SEPT

Dans ce chapitre, nous avons vu que la technique était une relation entre la culture et la nature de l'homme et du monde. Qu'elle était composée d'éléments tant concrets que symboliques. Que ces éléments sont à la fois autonomes et dépendants de l'ensemble technique et technologique. Que la technique était un processus social non neutre, omnivalent. Que toute technique apporte une transformation non pas du monde, mais des capacités stratégiques d'acteurs, et par là, parfois, du monde, mais avec l'étape médiatrice de ses différentes formes d'appropriation sociale, que l'appropriation sociale est subjective, que nous avons donc besoin du sujet pour la comprendre. Que la technique s'inscrit dans une spirale dynamique qu'elle modifie mais qu'elle alimente simultanément. C'est la dynamique du tourbillon, de la flamme de la chandelle³⁷.

Tout de la culture technique est dans chaque objet technique et chaque objet technique est une partie de la culture : "le tout est moins et plus que le tout ; les parties sont moins et plus que les parties, le tout est dans les parties qui, chacune sont dans le tout". Je paraphrase Morin pour montrer que la technique suit le principe de l'hologramme : chacune de ses parties contient la quasi-totalité des données de l'ensemble. La démonstration faite par Morin à ce propos est assez longue. Il en arrive à

³⁶ MORIN E. : "La méthode : 1. La nature de la nature", op. cit., page 52.

³⁷ Tous les deux sont systèmes apparemment fermés mais n'existent que par les apports extérieurs. Pour une poétique de la flamme, on pourra lire BACHELARD G. : La flamme d'une chandelle, PUF, Quadrige, 1961 : *«La flamme nous force à imaginer»*.

la première conclusion que *«Le système est à la fois plus, moins et autre que la somme des parties. Les parties elles-mêmes sont moins, éventuellement plus, de toute façon autres que ce qu'elles étaient ou seraient hors système»*³⁸. Quelques lignes plus loin, il précise que cette formulation (apparemment) paradoxale *«nous signifie, non seulement que la description doit être aussi qualitative, mais surtout qu'elle doit être complexe»*.

Et il ajoute pour conclure qu'ici, *«nous débouchons sur un principe systémique clé : la liaison entre formation et transformation. Tout ce qui forme transforme. [...] Transformation et formation constituent un circuit récursif ininterrompu»*³⁹. Or s'il est un dessein de la technique, c'est bien de transformer. Parce que les Occidentaux sont dans un processus tourbillonnaire qui les emporte, ils tentent de modifier leur position en accroissant leurs capacités d'action dans le système. La technique fait partie des ensembles complexes qui peuvent aider les groupes et les individus à parvenir à cette fin.

³⁸ MORIN E. : *La méthode : 1. : La nature de la nature*, op. cit., page 115.

³⁹ idem note précédente.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

LA TECHNIQUE, ELEMENT CONSTITUTIF COMPLEXE DU LIEN SOCIAL

Nous avons vu également que les techniques étaient omnivalentes. Que les valences qu'elles peuvent prendre dépendent de l'environnement, de l'espace, du contexte dans lesquels elles s'insèrent. En voulant solutionner des problèmes non techniques de notre univers, les techniques sont exo-référentes : elles trouvent leur origine à l'extérieur du système technique. Cependant, elles se construisent, de toutes manières, sur les acquis techniques (faisant déjà système) qu'elles viennent modifier et dans lesquels elles trouvent possibilité d'éclore : les techniques sont auto-référentes. Elles sont donc auto-exo-référentes. Nous savons qu'elles sont auto-organisatrices et auto-productives.

Nous avons vu, mais nous le savions déjà, que les humains ne sont pas égaux devant les techniques. Nous avons vu que les techniques ne sont rien sans le reste et que le reste n'est rien sans les techniques. Nous avons vu qu'elles exigeaient des humains qu'ils se les approprient dans des sens différents selon leur position dans le système technique en question, qu'elles s'inséraient dans la boucle de co-production mutuelle, qu'elles étaient auto-réalisatrices...

La technique n'est donc en définitive, ni neutre, ni déterministe. Elle ne peut être comprise que si nous quittons le paradigme d'Occident, *«enfant du reste fécond, de la schizophrénique dichotomie cartésienne et du puritanisme clergyman»*⁴⁰. Toutes les études qui ont été faites sur les techniques et qui prétendent lui trouver des effets ont négligé le fait que si effet il y avait, celui-ci ne pouvait provenir de la technique elle-même, mais de la manière dont la technique en question reflète les idéologies de ceux qui la font, et de la façon dont elle pénètre et vit dans le système d'action qu'elle intègre. Bref, la technique n'est absolument rien sans le système d'action dans lequel les acteurs sociaux tentent de l'intégrer.

La technique sans les acteurs n'a strictement aucune raison d'être. Il faut cesser de séparer le sujet de l'objet. La question des effets de la technique est donc une question techniciste, déterministe, dans le sens où elle alimente la techno-logique de ceux qui dominant déjà le système d'action. Elle peut être également regardée comme un mythe

⁴⁰ MORIN E. : *Introduction à la pensée complexe*, ESF éditions, 1990, page 74.

politique et une mystification scientifique⁴¹ parce qu'elle suppose qu'il y a un "avant elle" et un "après elle" toutes choses égales par ailleurs. Or, par ailleurs, les choses ne sont pas égales (la réflexion m'est suggérée par le travail de J.M. Offner). Nous émettons l'hypothèse qu'elle est sans effet si les acteurs ne l'intègrent pas dans leurs stratégies. Elle est donc un processus récurrent qui ne peut être compris que si le paradigme cartésien de disjonction est renvoyé aux oubliettes des paradigmes perdus.

Nous savons aussi que le système technique⁴² est un système ouvert et qu'il a besoin de cette ouverture pour survivre. En définitive, les techniques composent *«un ensemble complexe d'éléments ou composants directement ou indirectement reliés dans un réseau causal; tel que, à un certain moment, au moins quelques-uns de ses composants sont reliés entre eux d'une manière stable»*. Cet ensemble forme un tout cohérent. **C'est la définition que Luhmann donne du système.**

Si l'on combine les éléments de la pensée systémique de N. Luhmann et ceux de la pensée complexe de Morin, nous sommes maintenant persuadés que le processus technique est un système complexe qui ne peut être cerné que comme tel et qui ne doit jamais être séparé de l'univers social dans lequel il s'inscrit. **La technique, c'est le processus de recherche d'ajustements que les humains mettent en œuvre pour entrer en adéquation avec leur environnement, ou du moins la représentation qu'ils se font de cet environnement.**

J'émetts l'hypothèse (optimiste) qu'elle a pour fonction practico-sociale de rétablir, entre les humains, les liens que distend la division sociale du travail (travail étant pris dans son sens le plus large) et la distanciation de l'être à la chose. Plus le travail est divisé, plus le nombre de techniques s'accroît et plus le nombre de techniques s'accroît, plus le travail se divise. Plus il est éloigné de la chose, plus l'être a besoin de technique pour la modifier. La technique est un des éléments clés du lien social, de l'Interaction Globale.

En définitive, la technique, ce n'est pas seulement la chose (*la res extensa*), c'est aussi toutes les relations des acteurs aux choses et toutes les relations de toutes les choses à tous les acteurs. On comprend, dès lors,

⁴¹ Des travaux commencent à se faire jour dans plusieurs domaines sur la notion d'effets. On pourra consulter notamment OFFNER J.M. : *"Les effets structurants du transport : mythe politique et mystification scientifique"*, communication à la 6ème WCTR (Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports), Lyon, juillet 1992.

⁴² A ne pas confondre avec Le système technicien de J. Ellul qui concernait plus spécifiquement les conditions de production et de diffusion des techniques.

que la technique est interactionnelle et indénombrable. Que c'est par sa qualité qu'il faut la décrire.

Les sociologues de l'imaginaire nous ont donné (et nous donneront encore) les éléments concrets dont nous avons besoin. Une part de la théorie systémique expliquée par A. Gras et une parcelle de la pensée complexe apportent les cadres conceptuels qui serviront de guides dans l'exposé de la situation technique dans les transports routiers de marchandises. Nous commencerons par l'histoire des transports routiers

