

* 50377
1995
205-2

* 50377
1995
205-2

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 2

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

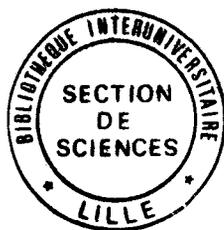
Jean Claude RABIER, Professeur à l'Université de Lille I



50377
1995
205-2

juin 2010 9445

TROISIEME PARTIE :
LES TECHNIQUES D'ORGANISATION DU
TRAVAIL DANS LES TRM



INTRODUCTION : DE L'HISTOIRE DU VEHICULE A **L'ORGANISATION DES OPERATIONS DE CONVOYAGES**

Combien de techniques sont-elles mises en œuvre pour permettre à un camion de rouler ?

Une somme d'interactions entre le conducteur et son engin (supposant une infinité de gestes) ; une somme d'interactions entre la machine et la route (supposant des milliers d'acteurs au travail) ; une somme d'interactions entre des organisateurs (encore des milliers d'acteurs) ; et une kyrielle de processus aussi techniques les uns que les autres...

Si on part de l'hypothèse qu'il suffit de mettre le camion en marche et de s'en aller, toute innovation va sembler une révolution. Mais il n'en est rien. Il a fallu des centaines d'heures de travail à différentes personnes pour que la route puisse supporter le poids des véhicules, par exemple. Si l'innovation se trouve isolée de son contexte, elle prend tout à coup une importance démesurée. Pourtant, c'est justement l'erreur à ne pas commettre. Soit, c'est important pour un conducteur de poids-lourds d'avoir ou non le téléphone dans son camion. Le chapitre dix montrera que cela modifie quelques données dans l'organisation de son travail. Mais de là à penser, comme le fait la technologie que les techniques nouvelles vont tout remettre en cause, qu'elles sont révolutionnaires, il y a loin, même très loin.

Nos sociétés occidentales développent de gigantesques besoins en transports et en déplacements de marchandises. Ces gigantesques besoins sont des besoins de déplacements de quantités fractionnées très importantes sur de courtes distances. Les transports par la route sont la seule réponse technique que les humains aient trouvé pour satisfaire cette demande. Trop occupés à produire leurs marchandises, les chargeurs ont sous-traité le véhiculage et son organisation à d'autres acteurs. De l'histoire de cette sous-traitance sont nés les TRM comme espace de production d'une prestation de service industriel.

Mais les transporteurs sont nombreux et concurrents entre eux. Pour simplement continuer à être transporteur, ils ont donc besoin que les processus sociaux aillent dans le sens précédemment décrit mais aussi d'être mieux visibilisés par les chargeurs que leurs concurrents. Or, pour que cela se fasse, ils doivent mettre en place toute une organisation susceptible de subvenir aux besoins de transport de nos sociétés dans des conditions qui satisfassent suffisamment les acteurs sociaux pour qu'ils continuent de faire appel à eux.

L'existence des transports routiers est donc entièrement subordonnée aux échanges entre les acteurs. Mais les acteurs pourraient assumer eux-mêmes les déplacements. De cette situation originelle, découle le fait que les transporteurs routiers se sentent entièrement dépendants des chargeurs. De cette situation de dépendance découle la volonté, chez les transporteurs, de mettre au point une organisation des opérations de transports qui puisse faire passer aux chargeurs l'envie de réaliser eux-mêmes les déplacements des marchandises qu'ils produisent et vendent.

Mais il n'existe aucun moyen rationnel pour connaître exactement la teneur et la quantité des besoins en déplacements de marchandises externalisés par les chargeurs. A tout moment, ceux-là peuvent décider de convoier eux-mêmes les marchandises qu'ils produisent et vendent. Dès lors, les transporteurs se font une représentation de choses distantes : ils imaginent les besoins des chargeurs. Les techniques d'organisation du travail dans les entreprises de transports routiers sont alors la concrétisation de l'idée que les transporteurs se font des besoins des chargeurs. **Donc, l'organisation des opérations de transports routiers reflète l'imaginaire des transporteurs quant à leur capacité technique de satisfaire la demande de transport.**

On peut donc continuer à tracer les grands traits de l'imaginaire des transporteurs au travers des organisations de travail qu'ils mettent en place pour satisfaire la demande sociale de transports.

Arguant de la vélocité des acteurs à adopter les nouvelles techniques dans le système de «production/reproduction», Victor Scardigli pense que c'est dans cet espace que les techniques ont un véritable impact. Je partirai de l'hypothèse inverse : il y a une infinité de systèmes organisés qui se chevauchent, s'interpénètrent, se complètent et se contrarient dans l'espace de «production/reproduction» des TRM. S'il n'y avait que deux principes organisés (par exemple le camion et le téléphone) alors les deux auraient une importance incommensurable. Mais, premièrement, chacun des deux représente déjà un champ technique sophistiqué faisant système, et, en second lieu, les TRM sont à la croisée d'une infinité de systèmes techniques, reflets de stratégies d'acteurs, rajoutez-en un, il ne se passe pas grand-chose. C'est donc parce que les nouvelles techniques informationnelles de liaison vont interférer dans un espace technique hyper-complexe, qu'elle ne vont pas avoir d'impact (par elle-même).

En conséquence, l'exposé qui va suivre aura pour intention de démontrer que **plus il y a de systèmes techniques qui s'intègrent dans le processus de production des TRM, moins les nouveaux venus auront d'importance.** C'est la raison pour laquelle, les techniques informationnelles de liaison ne transcendent

que rarement l'imaginaire des humains au travail. Et, qu'en second lieu, elles donnent l'impression de ne pas changer grand-chose à l'imaginaire des acteurs.

Plus les acteurs sont dépendants des polysystèmes de production, et moins les innovations techniques y prennent de l'importance. Quand on a 2.500 véhicules, si l'un de ceux-là tombe en panne, la conséquence est faible. Si on n'en possède qu'un seul, alors c'est la catastrophe. On peut tenter de reporter cette analyse à tous les niveaux de tous les systèmes qui ont cours dans les TRM. C'est ainsi que je tenterai de justifier la faible place que prennent les techniques informationnelles de liaison dans l'imaginaire des acteurs du TRM.

Cependant, l'imaginaire des acteurs du transport routier ne découpe pas l'activité de transports en "petits bouts". Une infinité de systèmes se croisent pour qu'une opération de transports routiers devienne possible. C'est pour cette raison que l'exposé du cadre conceptuel se voulait complet. La liste des systèmes à mettre en place pour qu'un camion fonctionne (c'est-à-dire réalise sa fonction) ne sera pas faite. Mais elle doit être considérée comme un ensemble infini d'individus, de stratégies, d'interaction, et de technologies. Cette troisième partie commencera par l'histoire du véhiculage à travers son objet technique de réalisation : le camion (chapitre huit). Les modalités d'organisations de plusieurs opérations de TRM seront décrites dans le chapitre neuvième. Le chapitre dix sera consacré aux techniques informationnelles de liaison.

INTRODUCTION

Si nous désirons comprendre l'imaginaire des acteurs du TRM à propos des techniques, une définition des technologies ou des techniques qui soit limitée aux appareils récents commercialisés est insuffisante. Le camion est entré dans la mémoire collective comme un outil univoque. Les acteurs des TRM, comme précisé dans le chapitre quatre, n'envisagent pas de le regarder en pièces détachées. Si on isole les éléments qui le composent, ce n'est plus un camion, c'est autre chose. **Le camion est un et indivisible**, comme l'était la devise de la Première République Française. L'histoire et l'imaginaire des acteurs se sont construits autour de cet objet, bien souvent regardé comme un sujet par ses utilisateurs. C'est pourquoi il en fallait faire l'histoire avant d'en décrire l'usage.

Parce qu'elle ne peut pas non plus être isolée de son contexte, l'histoire du camion sera mise en parallèle avec l'histoire de la mécanique automobile et l'histoire de son usage sera intégrée dans l'organisation d'une opération de convoyages. Elaboré à partir de l'outil de production, le raisonnement pourra ainsi être élargi à l'organisation du travail, recherche permanente d'un faire efficace, et d'un faire plus efficace encore : quête perpétuelle d'une amélioration des améliorations. Ce processus où toutes les techniques ont été un jour nouvelles, où toutes les techniques cessent rapidement d'être nouvelles ; et où la nouveauté des techniques est toujours relative à l'espace dans lequel les acteurs lui font prendre place.

Cependant, il nous faut savoir que décrire l'histoire d'un phénomène, c'est avant tout effectuer des choix. Or, on ne fait pas toujours les choix que l'on voudrait. Bien des données nous auraient été utiles et n'ont jamais été décrites. Si nous connaissons relativement bien l'histoire du développement des outils, nous ignorons tout (ou presque) de la manière dont les acteurs les utilisaient concrètement¹. Nous ne saurons plus non plus quelles étaient leurs pensées, leurs représentations sur les objets techniques qu'ils créaient, découvraient, s'appropriaient, utilisaient.

¹ Même la fameuse Histoire des techniques de B. GILLE, La Pléiade, Gallimard, Paris, 1978, ne nous parle que de l'histoire des outils. Les méthodes sont largement ignorées par les historiens de la technique.

L'imaginaire des techniques s'inscrit, dans la mémoire de l'humain, comme un processus. Au fil de la vie, l'imaginaire que chacun fait de son passé se reconstitue sans cesse en fonction de l'image qu'il se fait des temps présents (un des problèmes fondamentaux de la sociologie des récits de vie). Malheureusement, la manière dont les acteurs du transport organisaient leur travail dans les temps passés est inconnue. Les fantasmagories qu'ils pouvaient développer quant aux "progrès techniques" le sont tout autant. Par contre, l'histoire de la mécanique et son intégration dans le monde technique et social est relativement bien connue. C'est celle qui sera exposée en premier lieu (8.1.), mais elle est aussi un imaginaire, l'imaginaire rationalisé par les techniques de recherches codifiées. Dans la seconde partie de ce chapitre (8.2.), l'organisation ancestrale des opérations de convois sera reconstituée à partir de données recueillies chez les acteurs du TRM eux-mêmes, il s'agira donc d'un pas supplémentaire dans l'imaginaire des acteurs du TRM face à leur propre activité.

8.1. UNE HISTOIRE DU POIDS-LOURD RE-SITUEE DANS SON CONTEXTE

Les données historiques ici présentées proviennent de documents de la Fondation Marius Berliet. C'est l'article de Paul Berliet², préparé pour les "Journées du transport" à Stuttgart (avril 1991), qui a permis d'élaborer la trame de cette brève histoire du poids-lourd. Le travail de P.L. Pouzet³ tient également une place particulière dans cette section.

Souvent considérée comme la source d'origine du transport routier, au moins dans l'analyse du changement technique, l'invention de la roue, pour nécessaire qu'elle soit, nous semble s'effacer devant la trouvaille qu'est l'essieu, et elle-même largement surpassée par l'invention de l'avant-train mobile (tournant autour d'un axe fixé au centre de l'avant de l'attelage) et du collier d'épaule. Mais l'humain, déjà désireux de n'accomplir que l'effort minimal, avait sans doute eu, depuis longtemps, l'idée de faire assumer le portage par un animal⁴.

² BERLIET P. : *"L'Histoire du camion français"*, communication aux Journées du transport de Stuttgart, avril 1991, non édité, 15 pages.

³ P.L. POUZET : les transports routiers des origines à 1920, Cahiers techniques de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet, avril 1984.

⁴ Il en était sans doute qui avaient déjà réussi à convaincre d'autres humains de porter et transporter leurs marchandises, prémices de la division du travail.

Avec ces techniques, l'humain se crée des possibilités de transporter sans avoir à faire lui-même l'effort total du portage. Les premiers véhicules mono-roue qui devaient sans doute ressembler à notre brouette actuelle, au moins dans le principe, s'effacèrent devant le plateau posé sur un essieu. Simultanément, l'humain dû élargir la piste sur laquelle il poussait son engin. C'est avec l'animal de bât ou de trait que la piste se transforma en route⁵.

8.1.1. Les bases de l'expansion

La division du travail et de la consommation (qui ne vont pas l'un sans l'autre) sont, pour une grande part, à l'origine de l'expansion des routes. Mais la volonté apparente des humains d'inter-agir (c'est-à-dire d'être des êtres "sociaux") en pratiquant des échanges est à prendre en compte. Les conquêtes et les invasions réalisées par les militaires entrent dans la même volonté d'aller chercher ailleurs différentes formes de consommation et de main d'œuvre. La manière violente les rend socialement plus détestables, mais l'objectif des conquêtes peut être inclus dans une volonté politique de créer une nouvelle division géographique du travail et de la consommation. Les infrastructures routières romaines illustrent ce phénomène⁶.

La répartition des tâches entre les acteurs participe donc à l'expansion des infrastructures routières, que ce soit en longueur ou en largeur. En longueur, parce que toute division du travail et de la consommation implique le déplacement d'une marchandise ou d'une personne (quand ce ne sont pas les deux ensemble) d'un point A vers un point B, autrement dit : un transport, car plus on divise le travail et plus on va chercher loin les matières premières, plus la route doit être longue. En largeur, parce que l'accroissement démographique et l'éclatement de la division géographique du travail multiplie fortement les probabilités de rencontrer, venant en sens inverse, un même type de véhicule.

Se posent alors des questions pratiques. La solution concrète la plus utilisée, depuis des millénaires, a été d'accroître la largeur des chemins et leur nombre. Certains Cahiers de Doléances de 1789 réclamaient d'ailleurs qu'on rende à l'agriculture des terres occupées par les infrastructures routières, afin qu'il n'y ait plus qu'un seul chemin pour aller d'un point à un autre (l'entretien des voiries était "corvéable" depuis 1738).

⁵ MERLIN P. : Géographie, économie et planification des transports, PUF Fondamental, 1991, page 12.

⁶ Tout doit être relativisé me disait un chercheur allemand : les petits écoliers allemands appellent "déplacements de populations" ou "vagues migratoires" [*Völkerwanderung*] ce que nous appelons "invasions barbares".

Depuis quelques années, cependant, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les chercheurs en transports ont commencé d'utiliser d'autres moyens grâce au progrès des théories sur la possible régulation du trafic⁷. La question des infrastructures a d'ailleurs fait l'objet, en 1992, d'un "grand débat national" (sous la direction de G. Carrère⁸) dont les modalités ont été fortement critiquées par le milieu des transports mais qui a eu au moins pour mérite de poser pour la première fois aux professionnels, aux associations d'utilisateurs et aux chercheurs la question des besoins en infrastructures.

Que la division sociale du travail et de la consommation implique la mise en place et l'organisation d'un transport suffit à justifier la constitution du transport en objet sociologique. Mais nous nous étions proposés d'en exposer une histoire.

• Là encore, l'interaction comme explication

Les chercheurs travaillant (ou ayant travaillé) sur l'histoire des transports par véhicules automobiles soulignent tous l'importance du génie militaire dans leur expansion (Hamelin, Ribeill, Pouzet...), notamment dans les recherches en mécanique dont l'ingénieur militaire Cugnot fut le fer de lance. En effet, Cugnot était le premier "qui parvint à transformer le mouvement rectiligne des pistons en un mouvement rotatif"⁹. Pour P.L. Pouzet, l'histoire de l'automobile a commencé par un problème de transports de marchandises. Or, un transport de marchandises, c'est la mise en relation d'au moins deux acteurs, souvent plus.

L'objet de la Fondation pour laquelle travaille P.L. Pouzet l'amène à réaliser une histoire technique des transports routiers jusque 1920. Il dessine trois périodes essentielles : la traction à vapeur, les véhicules électriques et pétroléo-électriques puis l'apogée du moteur à explosion. Procédant de la sorte, il se rapproche de la notion de "bloc socio-technique" décrite par P. Bouvier¹⁰. L'histoire des transports routiers commence, pour lui, avec l'avènement de la mécanique automobile. D'autres auteurs¹¹, grâce à leur analyse des interactions entre EDF, Renault et l'Etat, ont démontré que les choix techniques en ce qui concernait l'automobile étaient le résultat de choix politiques où les interactions, les rapports de force et les capacités de négociation des différents

7 cf notamment MERLIN P. : Géographie, économie et planification des transports, PUF Fondamental, 1991 ; mais aussi la quasi-totalité des 900 communications faites à la 6ème WCTR 1992 à Lyon.

8 CARRERE G. (sous la dir. de) : Transports destination 2002 - Le débat national, Mission pour l'animation du débat national sur les infrastructures de transport, Avril 1992.

9 P.L. POUZET : les transports routiers des origines à 1920, Cahiers techniques de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet, avril 1984.

10 BOUVIER P. : Technologie, travail, transports, Librairie des Méridiens, Réponses Sociologiques, Paris, 1985.

11 Michel CALLON et Bruno LATOUR : "Le grand Léviathan s'appriivoise-t-il ?" (op. cit.) in L'imaginaire des techniques de pointe sous la direction d'A. GRAS et S. POIROT-DELPECH, pp 71-93, coll. Logiques Sociales, chez l'Harmattan, Paris, 1989.

acteurs en présence sont fondamentaux et qu'ils n'étaient pas le fruit naturel du progrès. Le fordisme et la consommation de masse (donc la spéculation de résultats sur la vente en très grandes quantités) comme son nom l'indique, se sont d'abord intéressés à la diffusion de masse des voitures automobiles (La fameuse Ford T, noire).

Pour se donner une impression globale du spectre technique des TRM, , nous ne pouvons donc pas nous contenter d'une histoire d'objets techniques décontextualisés, ou d'une histoire concernant les "progrès techniques". A l'inverse, nous ne pouvons pas non plus les écarter.

Une fois que l'on rassemble les problèmes historiques liés aux développements des transports par route, tout le problème se situe en fait dans l'établissement des causalités. P. Merlin affirme à ce propos que "les transports ont profité de la révolution industrielle comme ils l'ont rendue possible"¹². L'invention de la chaussée souple (Trésaguet, Mac Adam), du pneumatique (Dunlop), du moteur à explosion (Daimler), du moteur à huile lourde (Diesel), de la transmission par arbre (De Dion-Bouton) (etc...) ne sont pas les causes de l'expansion des transports routiers de marchandises, elles en sont des outils. C'est parce que les acteurs cherchent à améliorer leur condition que leur condition donnent, aux acteurs, la possibilité de chercher des améliorations.

Chaque outil s'inscrit cependant dans un ensemble technique dont on ne peut pas dire qu'il est sans influence sur l'expansion des phénomènes auxquels il apporte de nouvelles solutions techniques. Mais cette influence ne vient pas, comme on l'a vu dans le chapitre précédent, de la technique elle-même. Elle vient de ce que les acteurs en font.

Avec l'avènement de la mécanique, ce fut la vapeur et non le moteur à explosion qui permit de fabriquer des véhicules plus compétitifs. Et du fardier¹³ de Cugnot (1769, traction à vapeur) au "tramcar" de Raffar (1881, "autobus" à 50 places, propulsion électrique), la machine à vapeur fut largement utilisée pour transporter des marchandises par routes.

Ceux qui s'intéressent à l'histoire des techniques connaissent sans doute le célèbre Valentin Purrey, constructeur bordelais, dont les camions à vapeur sillonnèrent les routes de France jusque 1929. Le premier engin à pétrole de transport par route de

¹² P. MERLIN, *Géographie, économie et planification des transports*, PUF, Coll. Fondamental, Paris, 1991, (page 18).

¹³ Le fardier (ou binard) est ce chariot à deux ou quatre roues qui servait au déplacement de lourdes marchandises (blocs de pierre, billes de bois...).

marchandises fut l'œuvre de Panhard & Levassor (1893). C'était une camionnette non couverte, à transmission par chaînes.

Les acteurs du transport routier (de voyageurs ou de marchandises) utilisèrent toutes les innovations techniques qui leur étaient "offertes" pour réaliser des transports de plus en plus rapides. Mais ils existaient avant ces techniques. Qui étaient-ils ? Que faisaient-ils ? Difficile d'imaginer la vie de ces gens qui étaient chargés d'emmener, sur quelques dizaines de kilomètres, quelques dizaines de kilogrammes. Obligés, pour cela, de chauffer une chaudière, d'entretenir un foyer monté sur roues en bois cerclées de fer, de graisser une chaîne de transmission... Les modalités du travail de chauffeur-livreur ont bien changé. Les données sont rares qui concernent l'organisation du système des transports par route avant l'avènement de la mécanique. Pourtant, les approvisionnements des villes en nourriture, les foires médiévales, le bâtiment et les travaux publics d'alors, les croisades, les déplacements royaux nécessitaient d'énormes moyens de transport.

Dans les représentations sociales des acteurs, c'est le transport maritime qui est le plus souvent associé à l'ancien régime. Il est vrai qu'il est difficile de s'imaginer les modalités du transport par route au XI^{ème} ou au XVII^{ème} siècles. Le roi¹⁴, par exemple, se déplaçant de Paris vers Chambord avec toute sa suite, la Cour, les nobles, mais aussi les serviteurs, leurs familles, les vêtements, les meubles (en général, des coffres), la vaisselle... Bref, un convoi de carrioles hypomobiles de plusieurs kilomètres de long sur des routes plus ou moins bien entretenues.

• La voirie et son expansion : un enjeu social

Par intérêts personnels (pour leur propres déplacements), mais aussi par volonté de permettre l'expansion du commerce, les rois de France se sont toujours intéressés à la route. Sully, nommé Grand Voyer de France, eût à charge de constituer un réseau de routes centralisées vers Paris qui, au dire de P. Merlin qui cite A. Young, faisait l'admiration des visiteurs étrangers¹⁵. L'Etat organisa également les obligations en matières de chemins vicinaux : la corvée royale (une à deux semaines par an pour les hommes valides) promulguée par Orry en 1738 pour la construction des chemins, transformée en 1786 en une prestation payée¹⁶.

14 Cet exemple m'a été suggéré par Jean STEINAUER, journaliste-écrivain qui s'est intéressé aux transports routiers. Voir notamment STEINAUER J. Contes et légendes à deux ou trois essieux, éditions 24 Heures, Lausanne.

15 P. MERLIN, op. cit. (page 13).

16 Outre bien sûr, le fait que quand on passe, ils ne peuvent pas travailler sur la route, peut-être une part du mythe du cantonnier, appuyé sur sa pelle (mythe qui fût repris par F. Reynaud) provient-il pour une part de cette époque où l'entretien des routes était une "corvée".

Les routes royales étaient réalisées par l'Etat, les chemins vicinaux étaient pris en charge par les institutions territoriales (provinces, villes, communes) soit financièrement, soit en fournissant la main d'œuvre. Bien que les modes de financement aient été quelque peu modifié, le principe est resté identique. Et certaines mésententes entre communes limitrophes peuvent parfois se lire à la vue de l'entretien des voiries.

Ces voiries étaient réalisées grâce à la technique de la "chaussée souple" inventée par Trésaguet (circa 1770) et améliorée par Mac Adam. Le revêtement en bitume, dérivé d'hydrocarbure, inventé au XX^{ème} siècle s'adapta à cette technique de chaussée drainante, et c'est sans doute pour cette raison que le sens commun les a confondu. Mais il n'est pas l'invention de Mac Adam.

Ces orientations politiques permirent à la France de se doter très tôt d'un des réseaux routiers souvent décrit comme l'un des plus étoffés du monde mais également des plus centralisés. La Direction des Transports Terrestres estime à 25.000 km la longueur des routes françaises en 1790. Ces orientations politiques ont encore une influence sur les différents modes de transports contemporains. La notion de désenclavement a toujours été traitée en parallèle avec une question sur les transports.

• Mais la route ne fait pas les déplacements

Mais, pas plus que l'engin de transport, l'infrastructure ne fait pas, à elle seule, les capacités de transports. Ainsi, A. Young¹⁷ dans son "Voyages en France" qu'il fit entre 1787 et 1789, trouve "admirable" la qualité des routes royales mais critique sévèrement à la fois les systèmes de transport et l'entretien des chevaux et matériels dans les relais : "*Il m'est apparu que ma jument [était] malade, à cause des écuries françaises qui ne sont que des fumiers couverts, et de la négligence des garçons d'écurie, exécrable engeance [...]*" ; "*Les grandes villes de France n'ont pas, entre elles, le centième de circulation et de relations dont bénéficient chez nous [en Grande-Bretagne] beaucoup de villes secondaires*"¹⁸.

Si nous entrons dans un questionnement technique, nous constatons que les transporteurs ou ceux qui avaient besoin de transporter (ce ne sont pas toujours les mêmes) ont, de tous temps, été des consommateurs d'innovations. Cependant, pour justifier de la faiblesse des trafics décrite par A. Young, nous pourrions peut-être évoquer les multiples octrois, taxes et autres impôts que devaient acquitter les voyageurs

¹⁷ YOUNG A. : *Voyages en France*, coll. 10/18, éditions C. Bourgeois.

¹⁸ YOUNG A. : op. cit. cité par FAURE P., "*La naissance des voitures publiques et diligences du XVII^e au XIX^e siècle*", in "*la note d'information de la Direction des Transports Terrestres*", spécial bicentenaire, n° 110, août 1989.

de l'ancien régime. A cela, nous pourrions ajouter l'absence de standardisation des unités de mesure qui rendaient peut-être le commerce entre régions très difficile¹⁹. Ce sont du moins les deux explications les plus souvent avancées.

Toujours est-il qu'il y avait, en France, une certaine générosité spatiale et technique dans la constitution des infrastructures. Epoque où l'on ne craignait pas que les infrastructures prennent trop de place. Pensons un instant que les boulevards des Maréchaux, à Paris, furent construits alors que la circulation automobile n'existait pas²⁰ !

Le "besoin" en transports naîtra avec la croissance économique et corrélativement avec la croissance des échanges dus à la révolution industrielle. Pendant longtemps, le transport par route des marchandises avait été le seul moyen de transport intérieur. Lors de la révolution industrielle, d'autres modes vont réussir à capter les nouveaux flux et les nouveaux trafics. La voie fluviale va être considérablement améliorée, son réseau va s'étoffer. Le chemin de fer, dont le développement n'est réalisable que par une production massive d'acier, est la technique la plus significative du lien étroit qu'ont entretenu les transports et l'expansion économique au XIX^e siècle. La technique du véhicule sur rail (ou transports guidés) existait pourtant depuis très longtemps (elle était utilisée dans les mines de houille dès le XVI^e siècle, en Angleterre et en Allemagne, on en trouve des traces en Assyrie datant d'au moins un millénaire²¹).

Alors que la route connaît la force motrice de la vapeur depuis 1769 (N. Cugnot), il faudra attendre 1804 pour que R. Trevithick & A. Vivian essaient une machine à vapeur sur rail. Ils feront 15 kilomètres en traînant cinq wagons occupés par plus de 70 passagers : un convoi de plus de 10 tonnes. Mais c'est surtout au moment de l'apparition de la "Rocket" de Stephenson (beaucoup plus "légère" et puissante que ses contemporaines) à chaudière tubulaire que va se développer la véritable exploitation des chemins de fer.

• Une dynamique d'innovation déjà ancienne

En définitive, les réalisations techniques, dans les transports comme dans les autres domaines, connaissent un essor particulier dont il est difficile aux contemporains de juger l'ampleur. Cependant, inventer n'est pas vulgariser, et la généralisation de l'utilisation des inventions nouvelles est un processus social dont les rouages, aux XVIII^e et XIX^e siècles, restent à mettre au point. Citoyens de la fin du XX^e siècle, nous

¹⁹ Mais surtout, le rendait difficilement contrôlable par la puissance publique.

²⁰ D'autre part, les larges boulevards rendent difficiles la constitution de barricades...

²¹ B. GILLE : Histoire des techniques, La Pléiade, Gallimard, Paris, 1978

sommes habitués à consommer des techniques fraîchement inventées. Et c'est là une des dimensions les plus caractéristiques de nos sociétés occidentales : le processus de diffusion des techniques nouvelles semble s'être considérablement accéléré²².

Mais la consommation généralisée d'une technique est le résultat, nous l'avons déjà vu, de rapports de force entre les acteurs et ne dépend que pour une part des innovations techniques. Il faut également, pour la comprendre, tenir compte de la course aux brevets et aux homologations, des capacités économiques à produire, des capacités financières nécessaires pour assurer la production, des possibilités techniques de diffusion, des capacités à créer chez le potentiel consommateur l'envie de consommer rapidement, et en dernier lieu, des capacités d'appropriation des innovations techniques par les acteurs. Bref, tout un ensemble coercitif basé quasi-exclusivement sur des volontés d'acteurs individuels ou collectifs, donc sur le résultat plus ou moins bien négocié d'interactions.

Ainsi, si les techniques de transports motorisées étaient inventées dès le début du XIX^{ème} siècle, la dernière diligence transalpine s'est arrêtée en février 1960²³, et moins caricaturalement, les camions n'ont surpassé les chevaux (en capacité de transports) qu'après la fin de la première guerre mondiale, et les voitures hypomobiles ont subsisté jusque dans les années cinquante de notre siècle. La mythologie professionnelle des transporteurs garde d'ailleurs en mémoire l'époque souvent considérée comme héroïque des voitures hypomobiles. Dans toutes les entreprises de transports qui existaient à la fin du siècle dernier et qui subsistent aujourd'hui, on peut voir des photos de l'ancêtre éponyme devant des véhicules à traction animale : l'outil de travail, chez les transporteurs et leurs employés, a longtemps été l'objet d'un culte lié à ses capacités techniques, à la dextérité que nécessitait son exploitation, à son utilité sociale et à de nombreuses autres représentations sociales.

En 1876, Beau de Rochas invente le cycle à quatre temps dont Otto fera la première expérimentation. La première voiture automobile à moteur à explosion (deux cylindres en V) sera réalisée par Daimler en 1889. Le moteur Daimler sera utilisé par quatre constructeurs : Daimler, Benz, Peugeot et Panhard. C'est en 1897 que Diesel invente le moteur à huile lourde qui porte son nom et dont le principe avait déjà été édicté par Beau de Rochas, persuadé qu'il était que si l'on augmentait la compression, le moteur fonctionnerait sans "bougie".

22 V. Scardigli n'est pas de cet avis.

23 «Loin derrière nous le temps des coches et des diligences... Certes, mais il y a seulement trente ans, en février 1960, que la dernière diligence des Alpes cessa son trajet Cresta-Crot dans le canton suisse des Grisons» in Faure P., "La naissance des voitures publiques et diligences du XVI^e au XIX^e siècle", in "la note d'information de la Direction des Transports Terrestres", spécial bicentenaire, n° 110, août 1989.

Mais la bataille sociale ne faisait que s'engager : P.L. Pouzet (op. cit.) nous montre que certains ingénieurs des Ponts et Chaussées affirmaient encore en 1905 que *"les poids lourds n'existent pas. Cela ne peut pas exister, la route se refuse à les porter"*.

• Déjà des problèmes organisationnels

C'est en 1891 que les frères Michelin inventèrent le pneumatique démontable à carcasses en acier et enveloppe caoutchouc. La firme Michelin présente à elle seule les caractéristiques des grandes entreprises du début du siècle : installée à Clermont-Ferrand, elle a besoin, pour produire des pneumatiques, du fer de Lorraine apporté par chemin de fer et camions et de l'hévéa équatorial des colonies pour le caoutchouc²⁴ qui implique un transport plurimodal. Cette production implique également une exploitation systématique de richesses lointaines accaparées par les forces militaires occidentales pour les forces économiques occidentales. D'autre part, avec les navires transatlantiques débarquent en Europe occidentale les nouvelles théories de l'organisation scientifique du travail²⁵ mises au point par Taylor.

Michelin fut parmi l'un des premiers à mettre en place ce nouveau type d'organisation du travail et cette nouvelle manière de regarder les ouvriers pour s'accaparer de leurs connaissances. Malheureusement, la philosophie taylorienne (déterministe, mais humaniste et méritocratique) qui voulait satisfaire le mieux possible tous les sujets de l'entreprise grâce à la valorisation financière de la suractivité n'a pas pris le même bateau car, dans ses applications concrètes, ne restait de la théorie taylorienne que le chronométrage des temps et mouvements, la parcellarisation des tâches (qui amena la déqualification théorique des ouvriers) et la prime au rendement, s'additionnant à un salaire fixe dérisoire. Le taylorisme voulait que la rémunération fixe soit proportionnelle à la qualification du travailleur et les nouveaux travailleurs de la production n'avaient pas de qualification, au moins industrielle.

Nous parlons de "déqualification théorique" car la véritable déqualification fait référence à une qualification qui aurait existé dans les périodes antérieures. Or, tel n'est pas le cas. L'industrialisation naissante fait en effet appel à de nouvelles formes de main d'œuvre non qualifiée, fraîchement victimes de l'exode rural. Les quelques ouvriers qualifiés de l'industrie (les meilleurs ouvriers, pour Taylor) sont ceux que l'on chronométrera pour élaborer le "temps normal" d'exécution d'une tâche. Dans le système taylorien, ces ouvriers qualifiés conservent toutes chances de pouvoir devenir contremaîtres ou du moins supérieurs hiérarchiques de ces nouvelles populations urbaines non qualifiées.

24 Élément primordial qui va permettre d'obtenir une meilleure adéquation entre véhicule à moteur et chaussée.

25 Parce que les informations et la connaissance ont également besoin de moyens de transports.

8.1.2. L'expansion des TRM

A la veille de la première guerre mondiale, le paysage français des transports est bouleversé. Le rail, nouveau venu, est à son apogée. Les difficultés dues à l'inadéquation entre la roue et la route n'ont pas permis le développement net des transports routiers de marchandises. Peu à peu, le moteur à explosion remplace les voitures hypomobiles, mais l'essentiel des flux engendrés par la révolution industrielle a été capté par les chemins de fer. Le plan Freycinet (III^{ème} république) sur le financement public des voies ferrées et sur leur exploitation privée a permis aux grandes compagnies de chemin de fer et à l'Etat (pendant une courte période) de s'enrichir mutuellement. Le transport des marchandises par route demeure à l'état embryonnaire.

• Les constructeurs de véhicules

En 1892, il n'y avait qu'un constructeur de véhicules utilitaires en France ; il y en avait 5 en 1895 ; 18 en 1900 ; 29 en 1905 ; 18 en 1910 ; et plus que 12 en 1915 (en 1994, il n'en reste plus qu'un qui produise des véhicules au PTAC supérieur à 3,5 tonnes). S'il subsistait plusieurs moyens de traction ou de propulsion (vapeur, air comprimé, électricité, pétroléo-électricité et pétrole), le moteur à explosion devint vite prépondérant. Les stations-essence n'existant pas, les premiers pionniers de la route éteignaient la soif de leurs engins grâce à des bidons de cinq litres consignés qu'ils trouvaient chez les forgerons et mécaniciens des villages et villes traversées : l'infrastructure, déjà ancienne, de soutien aux transports hypomobiles.

Quand les anciens chauffeurs parlent de l'approvisionnement en carburant, il leur arrive de faire allusion à cette époque qu'eux-mêmes n'ont pas connu :

L'enquêteur : Il va combien de litres dans ton réservoir ?

Jean : 250 dans celui de droite, 150 dans celui de gauche. [...] Et, dans l'temps, y'avait pas d'pompe, ils remplissaient ça avec des bidons de cinq litres qu'ils trouvaient dans les relais ou chez les mécanos.

L'enquêteur : Oui, enfin, ils n'avaient pas 400 litres de réservoirs.

Jean : Non, heureusement. J'te raconte pas l'temps qu'i'aurait fallu pour remplir ça, toi...

Jean, Carnet et cassette d'observation, 1990.

Parmi les constructeurs les plus prestigieux, nous penserons d'abord à Latil (1898-1955), de Suresnes mais aussi Willème (1919-1978). Mais il nous faut également citer Schneider (1912-1926), du Creusot ; Pantz, de Pont-à-Mousson ; Saurer (1903-1982), le constructeur helvétique. Il ne faut pas non plus négliger les constructeurs de voitures particulières qui fabriquèrent quelques camions tels que Ariès (1904-1934), Brillié (1903-1907), Luc Court, Delahaye (1898-1956), Panhard & Levassor (1893-),

Peugeot, Renault (...) ²⁶ dont certains devaient par la suite se spécialiser dans le poids-lourds. Au tout début du XX^{ème} siècle, seule la carrosserie était différente pour les camions et les autobus. Et si l'on en croit les photographies du dictionnaire sus-cité (cf note 26), les camions étaient en fait la reproduction à une échelle supérieure des automobiles ou des tracteurs agricoles.

Un autre nom a fortement marqué l'histoire et la mythologie du monde des transports routiers : Marius Berliet. Alors qu'il n'avait commencé la production d'utilitaires qu'en 1902, il se trouvait être le premier constructeur français en 1913. M. Berliet ne visait pas la concurrence de la route contre le rail. Il définissait ainsi son objectif dans une plaquette de 10 pages qu'il fit paraître en 1908 et qu'il intitula "Combien me coûte mes chevaux ?" : "la raison d'être du véhicule industriel est de procurer une économie sur la traction animale chaque fois qu'il faut aider le chemin de fer ou le suppléer". Dans cette plaquette, le constructeur, prenant l'exemple d'un véhicule de 3,5 tonnes, établissait un coût de la tonne-kilométrique de 0,2852 franc pour la traction animale et de 0,2165 pour la traction mécanique.

P.L. Pouzet qui analyse la plaquette nous signale que l'auteur n'avait pas tenu compte des économies d'échelle réalisables grâce à une stabilisation des coûts fixes et une augmentation du rayon d'action des poids-lourds. Berliet obtenait de tels rendements parce qu'il avait réussi, grâce à l'apport des théories de l'organisation dite "scientifique" (alors qu'il ne s'agit en fait que de *Zweck*-rationalité) du travail, à produire des séries de 500 véhicules avec des outils de très bonne qualité. La fiabilité (relative à l'époque, évidemment) de ses utilitaires rendait tout à coup économiquement obsolète l'utilisation des attelages hypomobiles.

Mais la rationalité économique, basée sur les calculs mathématiques prenant en compte l'ensemble (ou presque) des données, se perd souvent dans les méandres et le chaos des capacités financières, culturelles et sociales des acteurs. La traction hypomobile côtoiera encore longtemps les véhicules automobiles (jusque dans les années cinquante). Et nous pouvons le justifier par des arguments de différentes natures. Le premier est économique. Bien sûr, la traction automobile, dès 1910, devient moins onéreuse que les chevaux, mais combien faut-il d'argent disponible pour acheter un camion ? Environ l'équivalent de 400.000 de nos francs ? Qui, à part les acteurs déjà fortunés, pourrait faire un tel investissement en 1910 ? Les fonds propres que nécessitait

²⁶ Les dates inscrites entre parenthèses représentent la période où les marques énoncées ont produit de véhicules utilitaires. Elles proviennent du Dictionnaire des camions, de H. SCHRADER & J.P. NORBYE, adaptation pour la version française : J.G. JEUDY, éditions MDM, 1993. Les marques non datées n'apparaissent pas dans ce dictionnaire.

l'achat d'un tel véhicule le rendent inaccessible aux petites entreprises de transports de l'époque. Le système bancaire n'étant, d'autre part, pas si étoffé qu'il ne l'est aujourd'hui.

- Des temporalités changeantes

Les deux arguments suivants que nous voudrions avancer se situent dans une dimension moins déterminée par des problèmes matériels. Tout d'abord, la société des années 1910-1930 n'est pas une société de vitesse ; ou du moins cette ambition n'est pas encore ancrée dans les représentations sociales des acteurs les plus nombreux. Alors que cette dimension sociologique du capitalisme commence à poindre dans les grandes industries, ce qui se constate par la recherche permanente du gain de temps dans la production et dans la mise au point de théories d'organisation luttant contre flâneries, pertes de temps et oisivetés, il semble que la majorité de la population ne soit pas encore sensible à cette forme d'avidité temporelle pour laquelle B. Franklin, bien des temps auparavant, dépensait tant d'énergie²⁷.

Tout le travail des acteurs dominants, par l'intermédiaire des théories politiques, économiques et d'organisation du travail notamment, semble converger vers un même but : convaincre l'ensemble social que l'intérêt général correspond parfaitement aux intérêts de ceux qui prennent les décisions. Que ce soit au niveau politique ou au niveau des liens que les salariés entretiennent avec les instances dirigeantes des entreprises où ils travaillent. La prégnance progressive de la maxime prétendument populaire "le temps, c'est de l'argent" en est l'illustration. Cette vision de rentabilisation nécessaire du temps n'est valide que pour une minorité. Simplement, parce que pour beaucoup de nos concitoyens, le temps, ce n'est pas de l'argent, c'est la recherche de l'argent. Ce qui n'est pas tout à fait pareil. L'innovation technique est l'outil de cette démarche : on cherche des innovations pour gagner du temps, et plus il y a d'innovations, plus le temps est "resserré", plus le temps est resserré, plus les innovations doivent permettre de gagner du temps.

Le second argument tient à l'organisation globale des "systèmes" d'approvisionnement et donc de l'organisation du système des transports que nous pourrions illustrer par deux phénomènes. D'une part, le temps des dé-stockages n'est pas encore venu, et les transports ne sont pas encore assez fiables pour alimenter des politiques de flux tendus. Il y a donc peu de conditions pour que les transports soient

27 «Souviens-toi que le temps c'est de l'argent [...] Souviens-toi que le crédit c'est de l'argent [...] Souviens-toi du dicton : le bon payeur est le maître de la bourse d'autrui [...] Tu apparaîtras comme un homme scrupuleux et honnête, ce qui augmentera encore ton crédit». FRANKLIN B. "Conseils à un homme d'affaires débutant", 1748, cité dans WEBER M. L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme, Plon, 1971.

rapides. D'autre part, la fonction des transports par route n'est pas encore celle qu'elle est aujourd'hui, et son rôle est celui d'un mode complémentaire des autres modes. La majeure partie des transports par route est, au début du siècle, comme en 1993, un transport de proximité et de desserte.

Cela implique l'organisation de transports par route sur de petites distances, qui ne justifient que rarement les importants investissements que nécessite l'achat d'un camion. Car, au prix initial du camion, il faut ajouter l'organisation complète d'un système d'approvisionnement en carburant et l'acquisition, pour les premiers entrepreneurs à motoriser leur flotte, des outils nécessaires à l'entretien des véhicules à moteur qui, rappelons-le, n'ont pas la fiabilité des véhicules que nous connaissons aujourd'hui²⁸.

À cela, il nous faut ajouter que la société du début du siècle n'est pas aussi spécialisée que la notre. Dans ce contexte, la polyvalence du cheval est à souligner. Il n'existe, en 1910, que peu d'entreprises qui ne fassent exclusivement que du transport. Et le cheval est polyvalent. Il peut tirer un fardier contenant des marchandises et servir, dans une opération suivante, à tirer une voiture familiale ou une charrue. Ce qui n'est pas le cas pour le camion.

• Les militaires utilisèrent et promurent les camions

L'armée fut un des premiers consommateurs d'engins utilitaires motorisés, dans le temps, et en quantité. Cugnot, lui-même, n'était-il pas ingénieur militaire ? L'avènement du chemin de fer avait également beaucoup amélioré les transmissions et la logistique de guerre, mais les batailles ne se font pas là où il y a des rails de chemins de fer. L'adaptabilité du camion au réseau routier très développé dont bénéficiait le territoire national faisait de cet outil un des moyens les plus efficaces de desserte rapide des champs de bataille.

Pour améliorer les capacités des véhicules utilitaires, l'armée organisât, tous les ans, de 1909 à 1914 un concours de camions dont les gagnants bénéficiaient d'une prime à l'achat basée sur les capacités en charge utile du véhicule. C'est grâce à ces primes (parfois le tiers du prix du camion) qu'existaient en août 1914 plus de 6000 camions de types militaires dans le public. Le but des militaires était de mettre en place une force armée qui permettrait de récupérer les territoires de l'Est, Allemands depuis 1871.

La guerre de 1914-1918 fut, pour le transport par route, la rampe de lancement efficace que lui cherchait les constructeurs d'utilitaires automobiles. Dans les usines de

²⁸ En monopolisant et en organisant lui-même l'approvisionnement en carburant d'origine hydrocarbure, l'Etat va faciliter l'expansion de la propulsion à pétrole.

M. Berliet, organisées selon le taylorisme, puis le fordisme, toute la production fut réservée à l'armée dès 1914. Mais Berliet ne suffisait pas à la demande. Les militaires achetèrent également des Ariès, des Delahaye, des Peugeot, des Purrey, des Renault et des Saurer, pour les marques les plus importantes. Ce sont, parmi d'autres éléments, les véhicules utilitaires routiers qui ont permis de gagner les batailles de la Somme, car ils assurèrent pendant plus de trois mois, jour et nuit, le ravitaillement en matériel. Mais les transports routiers, par la même action, ont participé au grand massacre. Selon le ministère de la guerre, l'armée possédait, en 1918, un parc de 95.000 véhicules qui assurait chaque mois le transport de plus d'un million d'hommes et de 900.000 tonnes de matériel. Le phénomène fut reproduit durant la seconde guerre mondiale. Les techniques, transports y compris, sont omnivalentes. Elles ont l'âme de ceux qui s'en servent.

Ayant fait la preuve de son efficacité pendant la guerre, le transport par route n'avait plus besoin de grandes démonstrations pour se forger une clientèle. Ce furent alors les organisations syndicales des acteurs du transport routier qui reprirent le flambeau. Ils commencèrent d'organiser des courses, des grandes exhibitions qui sont, encore aujourd'hui, une des bases de la mythologie des acteurs du transport. Ces grandes exhibitions vont se scinder en deux phénomènes distincts au cours des ans. Il y aura d'un côté les transporteurs, envisageant le camion comme un outil, élaborant des "salons" où l'on vient montrer la réussite de son entreprise ; de l'autre les organisations représentatives des chauffeurs-routiers, considérant le camion comme un objet-totem et organisant des compétitions mettant en valeur les qualités techniques et esthétiques du véhicule industriel. Les deux populations fréquentent les deux formes d'exhibition.

D'autre part, la guerre terminée, le besoin de l'armée en camion n'était plus si important. Leurs chauffeurs furent démobilisés et les véhicules réformés furent revendus, par les Domaines, au public. Issus d'une France rurale et fils de paysans pour la plupart, indésirable surplus de main d'œuvre dans les campagnes avec les débuts de l'agriculture extensive qui se mécanisait simultanément aux transports, les conducteurs formés dans l'urgence de la bataille étaient prêts à reconduire, dans le civil, l'activité qu'ils avaient accompli durant leur mobilisation. Au moins pour ceux qui eurent la chance de connaître cette démobilisation. Cela d'autant plus que la reprise économique de l'après-guerre due à la reconstruction, ouvrait une colossale demande de transports. Le même phénomène se reproduit après la seconde guerre mondiale.

Il est inutile de reconstituer entièrement ici l'histoire de l'automobile et des transports routiers de marchandises. Je reparlerai quelque peu de l'histoire du camion, mais mon ambition présente était de montrer que les techniques n'apparaissent pas

comme des "*deus ex machina*" dans le spectre technique. J'ai tenté de donner quelques points de repères sélectionnés qui devraient permettre de comprendre les quelques conditions qui ont rendu possible la constitution et l'exploitation du système des transports, sa complexité technique.

L'analyse des causalités de la technique est largement insuffisante pour expliquer les phénomènes. Notamment parce que la diffusion d'une technique et l'engouement des consommateurs pour certaines d'entre elles sont déjà le reflet d'interactions sociales et de rapports de force entre groupes d'acteurs. Soit, les seules dimensions techniques rendent réalisables certains phénomènes, mais elles ne sont pas, à elles seules, suffisantes pour expliquer l'importance que se sont créés les TRM dans les mécanismes d'acheminement des personnes, des biens et des marchandises.

8.2. L'INTEGRATION DES TECHNIQUES DANS LES ENTREPRISES DE TRM, PREMICES A UNE HISTOIRE

Souvent considérés comme réactionnaires ou conservateurs, les acteurs du TRM ont toujours été de grands consommateurs de techniques nouvelles. Que ce soit dans la constitution des véhicules : de la mécanique moteur à la carrosserie, en passant par la transmission, les systèmes de freins et la gestion, par le conducteur, des organes de fonctionnement du véhicule ou que ce soit dans l'amélioration des techniques de gestion et de convoyage des marchandises : du transport en vrac à l'utilisation des emballages les plus modernes en passant par la palettisation et les techniques de plus en plus sophistiquées de manutention, de stockage et de gestions des stocks. Sans négliger les progrès considérables réalisés dans la production d'un véhicule de transport plus efficace, moins polluant, plus fiable.

Un des directeurs techniques de la société RVI de Vénissieux nous signale qu'entre 1970 et 1992, le nombre de pièces utilisées dans la construction d'un tracteur de semi-remorque s'est accru, selon le modèle et selon les options, de 30 à 50 %. Pour une production identique en nombre de véhicules, le nombre de pièces a été, sur la même période, multiplié par deux. Ces pièces nouvelles sont, pour une part, destinées au moteur et à la boîte de vitesse, mais la part la plus importante, pour notre interlocuteur, a été consacrée à l'amélioration de l'ergonomie des postes de conduite, dans la cabine. *«Il est nécessaire, me dit ce directeur technique, de coller aux besoins de nos clients».*

8.2.1. Les TRM, une étonnante capacité d'intégration des innovations techniques

La première partie de ce chapitre a été consacrée aux outils de la mobilité, et notamment la technique automobile. Mais celle-ci, à elle seule, même si elle les rend possible, ne compose pas les transports²⁹. D'autre part, cette forme de présentation, la plus courante parmi les chercheurs travaillant sur les transports, nous donne une vision tronquée de la réalité des transports, au moins des transports routiers de marchandises. En effet, considérer que les innovations techniques dans la construction des véhicules sont la source de l'expansion des transports relève d'un déterminisme techniciste, partiel et partial.

L'hypothèse ici soutenue est qu'il n'existe pas de lien causal unilatéral. Ce ne sont pas les innovations techniques réalisées par les constructeurs de véhicules qui ont fait les transports tels que nous les connaissons, mais l'ensemble des interactions entre tous les acteurs effectuant des métiers différents dans un cadre social beaucoup plus vaste : celui de nos sociétés, avides de consommation (mais aussi de maîtrise des coûts et des risques), et donc, bien que les acteurs qui les composent en aient peu conscience, consommatrices de transports.

La vision traditionnelle développée sur les transports amène souvent les chercheurs à confondre amélioration technique des outils utilisés pour le déplacement et innovation dans le transport. Même la célèbre "histoire des techniques" de B. Gille part de cette hypothèse implicite. Il décrit les outils utilisés pour les déplacements, parle très peu de camion, mais de l'automobile, et on ne trouve dans son ouvrage, aucune discussion sur les techniques qui font véritablement le transport, c'est-à-dire les techniques d'organisation et de gestion de l'enlèvement, du déplacement et de livraison des flux de marchandises ou de voyageurs. En fait, l'organisation nécessaire à générer des flux, à transformer le stable en mobile.

Ces techniques élaborées par plusieurs générations de transporteurs qui tentent comme les autres chefs d'entreprises, depuis l'origine (bien avant la mécanique automobile), de réaliser des bénéfices en produisant un service nécessitant l'utilisation de moyens techniques et/ou matériels. Un bref espoir nous avait saisi lors de la parution du livre d'O. Domenach : "Histoire d'une profession : transporteur"³⁰. Mais le travail d'O. Domenach ne concernait que les transports publics de voyageurs et plus spécialement dans le Vaucluse.

²⁹ On peut très bien avoir des camions et ne pas être transporteur, mais on peut également être inscrit au registre des transporteurs routiers sans posséder un seul camion.

³⁰ DOMENACH O. : Histoire d'une profession : transporteur, éditions du Gart-éditions du Papyrus, 1989.

L'ouvrage révèle les monographies d'entreprises ayant fortement contribué à l'organisation des transports de voyageurs dans le sud-est de la France. Essentiel pour comprendre certaines données quant à la transmission du patrimoine économique et culturel des entreprises familiales, utile pour comprendre l'évolution du rôle social de ce type de transport, le titre, par trop généraliste, ne nous sortait pas de l'ornière. Nous devons nous y résoudre : une histoire générale de la profession de transporteur, et plus particulièrement de transporteur routier de marchandises qui ne soit pas uniquement l'histoire des outils permettant la réalisation concrète des déplacements (les véhicules), reste introuvable ou, pire encore, n'a jamais été faite. Là encore, tout se passe comme si l'existence d'une technique faisait son appropriation sociale.

Cette idée est accrochée à l'imaginaire social comme un boulet à son bagnard : disons-le une bonne fois pour toutes, il ne suffit pas d'avoir un camion pour pouvoir faire du transport routier. Cette vision donne de la réalité une vision naïve et techniciste. L'histoire, pourtant fort limitative, que nous avons ici exposée nous le montre clairement : la réalisation, en 1994, d'une opération de transports par la route a nécessité l'interaction entre une infinité de systèmes.

Dans cette brève histoire, nous en avons cité quelques uns : le commerce, les infrastructures, les constructeurs, le pneumatique, le moteur à explosion, les systèmes de carrosserie, la loi, la demande de transports, le système bancaire, l'organisation scientifique du travail, le fordisme, la consommation de masse, l'approvisionnement en carburants, la transmission mécanique, la voie ferrée, la guerre, les militaires, la culture des transporteurs, la culture de leurs employés, l'exode rural, quelques individus notoires, l'imaginaire social, les systèmes de gestion des stocks, les outillages, donc le traitement de l'acier, la recherche sociale de la maîtrise du temps, le capitalisme, les rapports de production...

Il faut une infinité d'interactions pour produire une opération de camionnage. C'est sans doute pourquoi l'introduction des nouvelles techniques de communication dans les camions, qui plus est statistiquement rare, apparaît comme un non-événement notoire dans l'esprit des agents de convois que j'ai pu observer dans leur travail et comme un investissement "logique" chez les transporteurs avec lesquels j'ai pu obtenir un entretien.

8.2.2. Un processus de spécialisation/diversification

Nous ne pouvions pas, dans le cadre de la thèse en sociologie, construire cette histoire technique des transports routiers de marchandises. Restait au sociologue à utiliser les outils dont il dispose pour tenter d'en retracer les grands traits.

Des entretiens semi-directifs réalisés auprès de vieux camionneurs, de vieux transporteurs, de membres de leurs familles, la lecture de la presse professionnelle, ancienne et récente, l'analyse des représentations développées dans la création "artistique" concernant le monde des transports (cinéma, littérature), l'analyse des représentations sociales que les acteurs du transport développent aujourd'hui sur l'histoire de leur "profession" et enfin les différentes grilles d'analyse élaborées par les sociologues et historiens de la technique (plus généralistes ou concernant d'autres secteurs d'activités) nous ont permis de retracer quelques traits importants de cette histoire particulière en construisant quelques hypothèses. C'est, notamment, à partir d'une hypothèse générale de spécialisation que nous regarderons l'évolution des techniques d'organisation du transport.

La spécialisation, comme l'indique le suffixe, est un processus, une dynamique du changement. Elle relève d'une volonté, toujours présente, des acteurs à adapter les techniques (outils et méthodes) pour la réalisation d'objectifs définis de plus en plus précisément. Réussir la spécialisation revient à élaborer les techniques qui permettent la réalisation d'objectifs qui se précisent de mieux en mieux. Elle permet de passer peu à peu d'un traitement généraliste à une spécificité de traitement.

Elle a pour corollaire de diminuer les capacités des acteurs à répondre à l'ensemble des demandes. S'il y a spécialisation, elle se fait parallèlement à une diversification ou cela crée un manque : un camion peut transporter des volumes importants, équipons le d'une caisse fermée, on le spécialise, mais il faut en créer un autre pour continuer de pouvoir transporter les volumes : le système technique des transports est auto-éco-organisateur.

En termes d'interactions, elle consiste à tenir compte de plus en plus et de mieux en mieux des contraintes qu'implique la définition de plus en plus élaborée des "besoins". Ce processus amène un ajustement permanent entre la volonté du donneur d'ordres et les capacités techniques des outils que possèdent, dans notre cas, les transporteurs. D'autre part, nous émettons l'hypothèse que la spécialisation s'auto-alimente. Je voudrais l'illustrer par un exemple d'organisation du travail, que je construis.

Parce qu'il pense que c'est un moyen de se faire une place sur un marché particulier, un transporteur change son camion-plateau³¹ pour une caisse fermée et réfrigérée. Il va pouvoir, avec son camion, transporter des matières sous températures dirigées, mais le coût supplémentaire que représente l'installation d'une caisse de ce type va, fort probablement, l'amener à ne plus rechercher que des transports sous températures dirigées. La caisse réfrigérée doit être hermétiquement fermée et isolée, ce qui limite le nombre de ses utilisations possibles et la spécificité des matériaux de carrosserie utilisés (plus fragiles) a un effet identique. Il faut donc qu'il y ait un autre véhicule qui du même coup, sans avoir été modifié devient "spécialisé". Diversification et spécialisation ne vont pas l'un sans l'autre.

D'autre part, et c'est sans doute ici que se situe le plus important, les connaissances nécessaires à l'organisation de transports sous températures dirigées (les réglementations, les conditions d'hygiène etc...) ne s'improvisent pas. Elles sont le résultat d'un travail qui a pour but de satisfaire au mieux le client. Comme ces connaissances ne sont pas stables, qu'elles subissent également un perpétuel processus de changement, le transporteur se facilitera la tâche en spécialisant tous ou une part de ses services dans cette activité particulière de transport. Dans ce cas précis, la spécialisation est donc bien un processus qui s'auto-alimente. Elle reste tout de même le résultat de choix politiques d'acteurs visant à l'adaptation.

Les questionnements que le sociologue peut élaborer à ce sujet concernent les modalités concrètes et théoriques qui ont "poussé" les acteurs à accomplir ces choix originels. Notons dès maintenant que le vocabulaire des décideurs rencontrés lors de l'enquête se situe toujours (sans exception sur notre population) dans un registre d'obligation ou d'absence de choix. Les causes sont toujours externes à l'individu qui parle : «*il faut s'adapter aux contraintes ou mourir*». Les acteurs invoquent les lois du marché, les lois de la concurrence, rares sont ceux qui s'affirment comme participants au mouvement, refusant le plus souvent l'idée que c'est en adoptant de nouvelles modalités d'exploitation, par interactions négociées, et en s'appropriant de nouvelles techniques qu'on alimente le processus de changement technique.

Nous émettrons, d'une part, l'hypothèse (non-originale) que les modalités concrètes d'élaboration de ces choix dépendent fortement des capacités de négociation des acteurs et d'autre part, que les modalités théoriques de ces choix dépendent des représentations sociales que les acteurs construisent quant aux orientations qu'ils ont l'impression de devoir prendre. Sur l'autre versant de l'analyse de ces orientations, le

31 Où l'espace de transport du camion se compose d'un simple plancher souvent ceinturé de ridelles.

sociologue, s'il désire élaborer son travail, réfléchira sur les décalages qui peuvent exister (et existent) entre les choix élaborés et les modalités concrètes d'application de ces choix. Ce processus d'élaboration concerne le sociologue dans le sens où il est le résultat d'interactions négociées (plus ou moins égalitairement) entre les différents acteurs qui prennent part à l'organisation générale du système des transports.

Tous les acteurs sociaux sont mêlés à l'élaboration de ces choix, et c'est sans doute ce qui amène les acteurs à penser que les décisions leur sont dictées par l'extérieur. Un professionnel du transport (représentant syndical patronal) cite souvent l'exemple de ce choix pratique que représente l'adoption des change-complets pour les nourrissons et les enfants :

«En substituant les change-complets jetables aux couches lavables, excusez la trivialité de l'exemple, les français ont mis sur les routes de France 4.500 camions de plus par jour. S'en rendent-ils compte ?»

Alors que je lisais cet extrait d'entretien à un ami ayant un enfant, il me répondit à peu près cela :

«Moi, je n'en savais rien, mais de toutes façons, l'important c'est qu'il y ait des couches dans le magasin [...]»

Il semble difficile de désigner les véritables responsables de telles orientations sociales. Peut-être d'ailleurs la question de la responsabilité est ici inopérante. Il semblerait que ce soit justement cette incapacité à désigner autre chose que la société comme responsable qui soit à l'origine de la constitution de l'objet sociologique : aucun acteur particulier ne peut être désigné comme LE décideur de ces phénomènes.

8.2.3. les acteurs de la spécialisation/diversification

Pour éviter de longues périphrases, j'ai emprunté les expressions d'«acteurs principaux» ou «grands acteurs» qui présentent l'inconvénient d'établir une hiérarchie implicite qui n'est souvent que la validation des catégories élaborées par les acteurs eux-mêmes, mais qui présentent l'avantage de différencier l'intensité du rôle des différents acteurs dans les changements sociaux étudiés. Nous isolerons quatre groupes d'acteurs qui, pour nous, sont au fondement des principes de spécialisation dans l'organisation des transports : les chargeurs, les transporteurs, les constructeurs et les équipementiers.

Les chargeurs, nous les connaissons déjà. Ils sont ceux qui ont de la marchandise à faire transporter. Les transporteurs sont ceux qui possèdent les outils, techniques et méthodes nécessaires pour organiser un transport.

Le terme "équipementiers" désigne les acteurs chargés d'élaborer l'ensemble des outils utilisés ou utilisables par les constructeurs et les transporteurs pour répondre aux demandes spécifiques des chargeurs, qu'elles soient ou non formulées. Leur rôle est hérité de la division sociale du travail et ils fournissent des éléments techniques à tous les acteurs qui interviennent dans la possibilité de réalisation d'un transport. Cela va de la fabrication du moteur (Cummins, par exemple) à la téléphonie mobile (Groupe France-Télécom, un autre exemple) en passant par la carrosserie³². Peu de constructeurs automobiles fabriquent eux-mêmes les pièces des véhicules dont ils ne conçoivent plus guère que le montage général, sous-traitant à des équipementiers la production des différentes pièces.

Chacun de ces quatre acteurs accumulant les connaissances sur les autres groupes tente, depuis que le transport existe, de réunir les éléments les plus pertinents pour vendre à son interlocuteur les outils ou les services qui correspondent le mieux à ses besoins spécifiques. Ces "besoins" peuvent être motivés par les quatre groupes, et c'est d'ailleurs un objet d'enjeux sociaux que de savoir créer chez les consommateurs un nouveau "besoin". Le chargeur étant finalement l'élément payeur (au moins en théorie), c'est à la satisfaction de ses exigences que travaillent les autres acteurs sus-cités.

Un autre phénomène se greffe à ce premier système de coercitions : la concurrence entre les acteurs à l'intérieur de chacun des quatre groupes amène une surenchère permanente sur la capacité de satisfaire au mieux les désirs présents et à venir du client. La phase paroxystique de ce processus consiste à convaincre le client que des techniques ou méthodes auxquelles il n'avait jamais pensé puissent être nécessaires à l'organisation générale de son travail, ce que nous pourrions appeler "la création d'un besoin" : un des phénomènes parmi les plus caractéristiques de nos sociétés techniciennes.

Bien avant l'automobile, c'est ce processus qui a conduit les charretiers gaulois à couvrir leur *pretorium* (la première charrette à deux essieux) d'une bâche pour protéger les marchandises. Et l'on peut très bien imaginer le charretier négociant ses tarifs en argumentant que son chariot présente un avantage sur celui de ses concurrents. Et déjà, ce n'est plus le charretier qui fabrique son outil de travail, c'est le charron, le maréchal-ferrant et le charpentier. La division du travail, dans la réalisation du transport, n'a pas attendu non plus la mécanique.

³² Les constructeurs de véhicules ne font pas les carrosseries. Ils livrent les "porteurs" avec châssis vierge. A charge du client de trouver un carrossier. Mais les constructeurs ne se privent pas d'en proposer, certains d'entre eux ont des intérêts financiers importants chez des carrossiers.

8.2.4. Une autonomisation relative des acteurs-concepteurs de l'innovation

Pour les concepteurs des techniques, le raisonnement le plus important n'est pas toujours la recherche de satisfaction du client. Il semblerait d'ailleurs qu'elle le soit de moins en moins, dans les transports comme ailleurs ou, si elle l'est, c'est de manière plus ou moins directe. Avec l'autonomisation des services de recherches et développement par rapport aux services commerciaux, nous avons assisté à une autonomisation des objets de recherches³³.

Le schéma traditionnel amenant à penser que les ingénieurs-concepteurs orientent leurs recherches vers la satisfaction des désirs du client nous semble aujourd'hui obsolète, au moins pour une part. Si satisfaire le client reste une donnée essentielle, cette recherche ne semble plus être la part la plus dynamique des services de R & D. Ceux-ci, grâce sans doute à l'accumulation de savoirs de plus en plus étoffés, semblent avoir une démarche "créative" qui se soit également autonomisée. Nous assistons aujourd'hui à des processus récurrents d'innovation technique.

Le moteur de la création et de l'innovation n'est pas le désir de satisfaire le client mais les techniques déjà créées : (l'étape t) + (l'étape t+1) impliquent (l'étape t+2). Le référent créatif n'est pas l'utilisateur mais le spectre technologique (la somme des innovations déjà existantes ou disponibles). Aux commerciaux revient ensuite la responsabilité de vendre l'innovation, c'est à dire de convaincre le client que la technique présentée sera un atout supplémentaire pour la réalisation de ses objectifs : la technologie décrite par V. Scardigli..

Dans le monde du travail, c'est une des bases du métier des décideurs et de leurs serviteurs directs que de vouloir "améliorer" ce qui existe déjà. C'est le cas des ingénieurs concepteurs de nouvelles techniques : connaître ce qui existe et y apporter des éléments "innovants". L'utilisation sociale qui en sera faite n'a finalement que peu d'importance³⁴ : *«D'abord, faut vendre. Après on verra»*. Pour en avoir rencontré lors de mon enquête, je puis même affirmer que les équipementiers ne savent que peu de choses sur les acteurs qui achèteront et/ou utiliseront les outils qu'ils créent. D'autre part, ils en savent encore moins sur la manière dont ces techniques seront appropriées par les acteurs. Le principe de base le plus courant étant : *«si ça revient pas, ça veut dire que ça marche»* (extrait d'entretien)³⁵. En définitive, ceux qui les créent sont persuadés que c'est utile, ceux qui les vendent font ça pour gagner leur vie :

³³ Sans que l'on sache dire si l'un des deux est la cause de l'autre.

³⁴ C'est du moins l'impression que laissent les quelques interactions que j'ai eu avec ces acteurs.

³⁵ Quelques intégrations d'innovations sont tout de même suivies par leurs promoteurs.

«Tu me demandes ça, toi, j'en sais rien, moi. Ce que je sais c'est que plus j'en vends, mieux je suis payé et que si j'en vends pas assez, je suis viré. Ça t'suffit comme raison ? J'en n'ai pas d'autre, toute façon»
Cédric, commercial chez un équipementier.

Les concepteurs assimilent la technique et la pratique avec l'idée plus ou moins implicite que l'on utiliserait les techniques comme on les crée. La lecture de V. Scardigli démontre la non-pertinence de cette vision. Dans un autre registre, les acteurs ayant à reconstituer l'histoire des transports routiers de marchandises et qui la limitent à l'histoire du camion sombrent dans la même erreur. Pas plus qu'il ne suffit de retracer l'histoire des innovations successives réalisées dans la technique du béton pour circonscrire l'histoire de l'architecture et des entrepreneurs en bâtiment, l'histoire du camion est largement insuffisante quand il s'agit de connaître l'histoire des transports routiers de marchandises.

8.3. UNE HISTOIRE SPECIFIQUE DES TRM

Malgré ces différents éléments de réflexion générale sur les rapports qu'entretiennent les transports routiers de marchandises avec les techniques, nous ne sommes pas en mesure d'élaborer une histoire des transports routiers de marchandises qui reprenne leur origine. Ce que nous savons, avec certitude, c'est que toute division géographique du travail implique l'organisation d'un déplacement. Cependant, pour exposer cette histoire, il nous faudrait connaître comment est apparue la fonction spécifique de transporteur, et nous ne le savons pas. Il nous faudrait retracer l'histoire des différentes modalités d'exploitation des outils disponibles, l'histoire des flux de marchandises et finalement l'histoire de l'organisation du travail dans les entreprises de transports et entre les entreprises de transports.

Autant d'éléments où les éléments d'information sont rares. Quant à l'histoire de l'activité de transporteur et de convoyeur, elle reste, avant l'avènement de la mécanique, quasi-inconnue. Qui transportait les marchandises qui traversaient l'Europe dans l'antiquité ou au Moyen-Age ? Les commerçants eux-mêmes ou des prestataires de services ? Et si c'était les commerçants, avaient-ils des convoyeurs ? Suivaient-ils la marchandise ? Ou encore avaient-ils déjà mis au point un proto-système de sous-traitance ? Et si prestataires de services il y avait, ne s'appellent-ils pas "transporteurs" ? Comment (et combien) étaient-ils rémunérés ? Comment négociaient-ils les contrats ? Comment assuraient-ils la sécurité des biens et des marchandises transportées ? Et finalement (parce qu'il faut bien finir) quelles interactions ces différents acteurs se

divisant le travail développaient-ils entre eux, et avec les autres acteurs ? Quel était le rôle de la maréchaussée, de l'Etat ? Il n'y a, après recherche, apparemment pas de documentation accessible qui couvre ce registre de questionnements.

8.3.1. Cette histoire spécifique commence avec le camion

Toutes ces questions pour bien souligner le fait qu'organiser un convoi de marchandises d'un point à un autre est la somme d'activités beaucoup plus vaste que la conduite d'un camion, qu'elle nécessite une organisation et des connaissances particulières que l'histoire événementielle et politique n'ont pas enregistrées. Le camion a pris une telle importance dans les représentations sociales des différents acteurs du transport routier que c'est avec son avènement qu'ils racontent les débuts de l'histoire de leurs métiers. Oubliés, les fardiens hypomobiles³⁶, les cochers et les bouviers, les routes de terre plus ou moins praticables, les relais de poste, les maréchaux-ferrants, les octrois, les problèmes dus à l'absence de standardisation des unités de mesure, et les premiers embouteillages dans des cités (déjà) mal adaptées (?) aux différentes formes de transport. Nous n'avons, en notre possession, que des histoires séquentielles ou orientées des transports routiers.

Les chercheurs de l'école des Ponts et Chaussées insistent sur les infrastructures (P. Merlin, par exemple), les historiens de la technique orientent leurs recherches vers l'histoire des outils (B. Gille dans son "histoire des techniques", P.L. Pouzet dans son "Histoire des transports routiers, des origines à 1920"), d'autres historiens comme N. Neiertz travaillent en direction du rôle des réglementations, P. Hamelin (sociologue à l'INRETS) reconstitue une histoire des tonnes transportées... Une véritable histoire du métier de transporteur reste à écrire. Nous ne savons pas aujourd'hui quelle est l'histoire de l'organisation des opérations de convoi.

8.3.2. Elle se transmet oralement

Les transporteurs, quant à eux, se la construisent. Nous citerons ici l'extrait d'un entretien réalisé auprès d'un acteur "institutionnel" du transport routier de marchandises, le représentant d'une institution syndicale patronale³⁷ :

[...] Donc, c'est une profession, quand on montait une côte à l'époque, une côte sévère, il fallait ... Parce qu'un homme, à la course,

³⁶ Il semblerait même que les chevaux de trait auraient disparu de nos contrées si les bouchers n'avaient continué d'en élever pour de plus funestes et alimentaires usages.

³⁷ Comme l'extrait d'entretien est relativement long, j'ai choisi, pour faciliter la lecture, d'en accroître la taille des caractères (par rapport aux autres extraits).

rattrapait et dépassait le camion. Donc montait dans une C... et vidait la marchandise. J'ai connu des transporteurs, euh, je n'ai pas la prétention d'avoir un âge canonique, j'ai 44 ans, je considère encore que c'est moyen, bon.

Quand je suis arrivé, il y a déjà 17 ans, j'ai rencontré un transporteur qui m'a raconté l'anecdote suivante : un jour son fils avait acheté un camion capable de s'arrêter dans la côte de Doullens - Vous connaissez la côte de Doullens ? - bon. Et bien pour lui, ça n'existait pas. Le système ancien qui existait à l'époque ben c'était : le camion arrivait tout en haut de la côte, aux deux tiers de la côte, de cette descente, il y avait un passage à niveau, alors il y avait la barrière qui ... pour que le camion puisse se laisser dérouler. Mais quand il avait commencé à dérouler, il ne pouvait plus s'arrêter. Puis un jour, un transporteur a connu, a eu la possibilité d'acheter un véhicule qui s'arrêtait dans cette fameuse côte de Doullens.

Ce transporteur en question, déjà assez âgé, s'est rendu sur place, a vu que c'était possible avec la nouvelle, l'évolution technologique et puis a considéré que c'était merveilleux, il pouvait mourir tranquille, il avait tout vu. Bon, je suis né en 47, euh, donc j'ai maintenant l'âge que vous connaissez, ben, en un trait de plume, j'ai rencontré une personne qui m'a fait remonter à la préhistoire du transport routier « moderne ». Enfin, moderne entre guillemets, c'est à dire avec l'automobile.

Les camions à l'époque, qu'est-ce que c'était ? C'était des véhicules qui, plancher en bois, des trous dans le plancher, sur le plancher, une chaise clouée. Tous les véhicules n'étaient pas comme ça, mais certains l'étaient et ça je vous raconte les anecdotes d'un transporteur qui a commencé comme ça et c'était pas de la vitre hein, c'était du plastique sur les côtés. Et j'ai connu, toujours je fais référence à un autre transporteur, en ce moment, ils travaillaient 20 heures sur 24, 6 jours sur 7. Pourquoi ? Parce qu'il y avait un besoin fantastique de transport. Donc le transport s'est développé de façon exponentielle, dans des conditions parfaitement empiriques d'ailleurs, mais tout le monde fermait soigneusement les yeux parce que tout le monde avait besoin du transport routier à l'époque. Voilà ce que c'est, si vous voulez, que le transport aujourd'hui.

Alors aujourd'hui on voit... Enfin, ce que c'était que le transport. Aujourd'hui on voit apparaître des gens totalement différents, les pionniers laissent la place à des gestionnaires, il y a des phénomènes de concentration, il y a une normalisation comme tout créneau récent d'ailleurs. Les transports routiers se normalisent, c'est standardisé. Se sont produits un premier élément, ce sont les chocs pétroliers : donc renversement de l'offre et de la demande de transport. Le transport routier s'était développé dans un contexte où il fallait toujours plus de transports le lendemain que la veille. Ça facilite un certain nombre de choses, ça conditionne totalement le développement.

Ça le conditionne d'autant plus que, il y avait cette évolution technologique, il y avait ce besoin fantastique de transports, et par ailleurs, compte tenu du prisme déformant avec lequel les pouvoirs publics ont toujours appréhendé le phénomène transport, c'est à dire à travers la SNCF, ils ont édité des textes dits de coordination des conditions de concurrence entre le rail et la route. Puis donc, le transport routier a été complètement encadré au point de vue réglementaire. Donc, un prix de vente fixé a priori, c'était la tarification routière obligatoire, donc, on n'avait pas besoin de connaître son prix de revient, c'était l'effet pervers.

Il y avait des bureaux régionaux de fret, qui rechargeaient les véhicules, donc, pas besoin d'avoir une surface commerciale. On envoyait des véhicules à Marseille, quand on était à la porte d'une usine dans le Nord, et le BRF vous rechargeait pour rentrer, avec un ordre de priorité réglementé etc. Une sorte de tour de rôle. Et puis, troisièmement, il y avait un contingentement, c'est à dire que pour aller en zone longue, il fallait acheter un licence, qui était donc en nombre restreint, existant en nombre restrictif qui avait valeur patrimoniale, puisque c'était des meubles incorporels, éléments de fonds de commerce.

Donc tout ceci a parfaitement conditionné le transport routier. Donc, renversement de l'offre et de la demande en 74/75, les chocs pétroliers et puis et puis, plus récemment, les phénomènes de libéralisation : on a supprimé brutalement les trois piliers sur lesquels s'était développé le transport routier, à savoir le contingentement, les BRF et la tarification routière obligatoire.

Les bureaux régionaux de fret, qui ont été d'autant plus vite supprimés qu'il a fallu tenir compte de l'apparition des nouvelles technologies, notamment bien sûr de la télématique qui est un phénomène accélérateur puissant. Alors aujourd'hui, on voit apparaître une race totalement différente de transporteurs. Cette race se divise, je dirais, en deux : vous avez les chefs d'entreprise gestionnaires, et vous avez, par opposition, et compte tenu des phénomènes de libéralisation et de concentration, à l'inverse, une multitude de tractionnaires, puisqu'aujourd'hui, compte tenu de la sous-tarifification profonde qui existe dans le transport routier comme dans l'ensemble des modes de transports, terrestres maritimes et aériens, et bien il est plus intéressant de faire faire que de faire.

Donc, multiplication du tractionnariat qui est quelque soit les avantages et les inconvénients qu'on puisse trouver dans un système ou dans un autre une caractéristique évidente de la sous-tarifification qui existe dans le transport. Ça c'est parfaitement clair.

Voilà, si vous voulez, en un grand trait de plume, brossée une certaine évolution du transport routier.

Entretien avec un représentant syndical du patronat.

L'histoire ici racontée est toute en ruptures. Une situation doit être précisée ici. Nous recherchons des informations sur l'histoire des TRM et nous voudrions la faire remonter, au moins dans ses principes fondamentaux, jusqu'à la plus ancienne apparition de civilisation. Les historiens de la technique la commence le plus souvent avec le fardier de Cugnot, premier véhicule automobile susceptible de porter (camion-porteur) ou de tirer (tracteur) de lourdes charges de marchandises (2 tonnes).

Cette personne, quant à elle, un des principaux acteurs des TRM dans la Région Nord-Pas de Calais, la débute avec la nette amélioration des systèmes de freinage qui permît de n'être plus victime du relief terrestre, même relatif, de nos septentrionales contrées. La côte de Doullens est à ce titre un des mythes constitutifs des transports de la

région. Il en est quelques autres : la descente à Mur de Bretagne, la côte du Crocodile, à une des frontières Germano-autrichienne...³⁸

Avant cette innovation technique, le problème de la péréquation entre la route et les engins "lourds" qui l'utilisent (5 tonnes de charge utile !) n'était pas résolu. Une fois les solutions trouvées, les TRM "modernes" peuvent commencer de servir, avec plus de sécurité, l'économie d'échanges généralisés. L'équipement des camions en systèmes de freinage efficaces rend possible le transport massif des marchandises par la route. Victimes de la géographie physique, les transports routiers automobiles n'étaient pas fiables. L'accroissement important de leur fiabilité qui ne cessera jamais de s'accroître depuis l'origine, les rend de plus en plus concurrentiels face aux autres modes, incapables d'assumer des liaisons "porte-à-porte".

Pour cette personne, c'est donc avec la résolution d'un problème de sécurité routière, que débutent les TRM modernes. C'est la fin de la "préhistoire" pour un mode de transport aussi ancien que la division géographique du travail et peut-être que la mobilité des hommes sur la surface de la Terre. La brève présentation historique présentée ici amène des éléments qu'il est intéressant d'isoler (nous lisons l'entretien de manière linéaire) :

- Tout d'abord la motorisation, la puissance, la vitesse, les organes de sécurité : la primauté, tout de même au camion, à l'élément technique, outil fondamental de la fonction de transport ;

- le vol de marchandises dans les caisses de camions : un argument étrangement situé et dont la cause est ici attribuée à la lenteur des véhicules dans les montées ;

- l'évolution technique regardée par un ancien qui, après constat, "*pouvait mourir tranquille*". Preuve, s'il nous en fallait, que l'introduction des nouvelles techniques n'est pas un phénomène récent ;

- l'ergonomie des postes de conduite : primaire (une chaise clouée sur le plancher). Quelque peu exagérée, mais plus proche du vrai que les fauteuils des camions modernes ne le sont de ceux des premiers postes de conduite ;

- les horaires de travail et de conduite : une des plus grandes tares sociales des TRM, déjà ancienne ;

- la demande de transports : ce qui conditionne l'existence des transporteurs et de leurs salariés ;

³⁸ En 1920, la société Renault, sur l'autocar "Torpédo" qui faisait "la route des Alpes", avait installé le volant à droite pour serrer la paroi rocheuse au plus près et installé des freins aux quatre roues : exceptionnel pour l'époque. In Les véhicules industriels Renault 1906...1955, Publication de la société R.V.I., éditions Lafourcade, Paris, non daté (après 1980).

- une explication de l'apparition de la fraude : tout le monde avait besoin que ça marche comme ça ;
- l'évolution des caractéristiques personnelles des dirigeants d'entreprises : des pionniers aux gestionnaires ;
- une inscription des transports dans l'économie globale : phénomènes de concentration et de normalisation des entreprises de transports routiers ;
- des ruptures historiques ayant des conséquences économiques importantes : les chocs pétroliers, la "libéralisation" ;
- le rôle de l'Etat et de ses différentes formes d'intervention sur le secteur : lois de coordination, tarification routière, bureaux régionaux d'affrètement, contingentement des licences, puis "dérèglementation" des transports ;
- l'importante naissance de la fonction commerciale dans les entreprises de TRM avec la libéralisation du secteur ;
- les problèmes juridiques avec l'abord des domaines concernant les valeurs mobilières et patrimoniales ;
- la diversité et l'hétérogénéité des entreprises de transports et leurs conséquences : des tractionnaires sous dépendance ;
- et enfin, les techniques les plus récentes de gestions et d'échanges des informations : la télématique.

Rien sur les techniques de communication entre base et véhicule.

Voilà bien des éléments de gestion incombant aux transporteurs routiers dans la réalisation de leurs objectifs, de leur travail. La gestion de ces nombreux paramètres fait de la simple conduite une tâche toujours nécessaire mais incluse dans un ensemble complexe. Elle ne se suffit pas à elle-même.

8.3.3. Fernand Braudel y prêta attention

F. Braudel, quant à lui, dans son "Identité de la France"³⁹, ne néglige pas les transports. Il souligne, dans le premier chapitre du premier volume, le problème de la dialectique vitesse de déplacement/distances : *"la distance, à elle seule, est obstacle, défense, protection, interdiction"* (page 105). *"Les faits divers disent beaucoup mieux combien la lenteur et la difficulté des déplacements pénètrent la vie entière, au jour le jour. Ils signalent des limites, en somme un plafond du possible qui ne sera crevé de façon révolutionnaire que par les chemins de fer d'abord, puis par l'automobile, le*

39 BRAUDEL F. : L'identité de la France (trois tomes)

- 1. Espace et histoire ;

- 2. & 3. Les hommes et les choses(*) et (**), édition originale Arthaud, 1986, éditions consultée Champs Flammarion, Paris, 1990.

camion, l'autoroute, l'avion..." (page 111). Et Braudel de faire un parallèle, un lien causal même, entre les difficultés des transmissions et les disparités linguistiques et ethnologiques entre les Français : «*Bien entendu, plus que la distance en soi, c'est la difficulté des communications qui est en cause*» (page 112). D'ailleurs, les rois de France envoyaient les indésirables dans un exil breton ou corrézien.

Dans "la dynamique du capitalisme"⁴⁰, le même historien parle peu des transports routiers, mais circonscrit implicitement leur domaine d'action : l'économie de marché, le capitalisme. Le reste de l'économie est local et autarcique. Il ne nécessite que des transports de petites charges sur de courtes distances, déjà difficiles à réaliser. Ces petits déplacements sont assurés par des voituriers. Mais l'économie de marché «*n'est qu'un fragment d'un vaste ensemble, de par sa nature même qui la réduit à un rôle de liaison entre la production et la consommation*» (page 45). Or, cette liaison que F. Braudel ne définit pas est, en partie, composée par les transports. Nous voici en possession d'un élément qui nous permet de comprendre le faible nombre de données concernant les transports dans les temps anciens (approximativement, l'économie rurale d'avant la révolution industrielle) : **les échanges à longues distances sont faibles : les transports lointains sont rares**. Il y a certes des voituriers, c'est-à-dire des acteurs qui réalisent des transports par route, mais la profession de transporteur n'existe pas. Il est fort probable que les voituriers exerçaient leur activité de manière ponctuelle et sur la base de contrats informels. Avec plus de 73 % des tonnes transportées sur moins de 150 kilomètres, peut-être les convois se sont-ils faits un peu plus longs, mais la situation initiale n'a pas même été bouleversée dans ses proportions⁴¹.

Cependant l'auteur souligne, page 47, que «*les métaux précieux, voyageurs privilégiés, [qui] font déjà le tour du monde*» et affirme, page 49, que «*pour Turgot, la circulation, c'est bel et bien l'ensemble de la vie économique*». Les liens qui unissent les distances, l'espace, les transports et l'économie de marché impliquent que l'organisation de transports vers de lointaines contrées (soit en distance, soit en accessibilité) n'est réalisable que pour des produits susceptibles de dégager des bénéfices importants. Ce sont donc les produits à très forte valeur ajoutée qui sont transportés au loin.

En effet, les solutions techniques de transports ne sont pas encore trouvées pour transporter par route et au loin, de manière rentable pour les négociants et les marchands, des produits à faible valeur ajoutée. Ceux-ci nécessiteraient la mise en place de transports lourds puisque ne pouvant dégager de bénéfice sur la valeur ajoutée, il faudrait pouvoir

40 BRAUDEL F. : *La dynamique du capitalisme*, édition originale Arthaud, 1985, édition consultée Champs Flammarion, 1988.

41 Cf infra, section 4.2.1. et infra tableau n° 1 de P. Josse (section 1.1.1.).

les dégager sur la quantité. Or les transports lourds, par voie terrestre, n'existent pas. Même les transports sur courtes distances sont un problème. F. Braudel ("Identité de la France", op. cit.) cite les propos d'un discoureur de l'assemblée provinciale de l'Ile de France (1787) : *«Pendant les saisons pluvieuses, c'est à dire au moins pendant la moitié de l'année, les voituriers, les cultivateurs qui conduisent leurs denrées aux marchés des villes voisines sont forcés de doubler le nombre de leurs bêtes de somme et de trait, ce qui d'un côté augmente considérablement les frais de transport, que le consommateur doit supporter en partie, et de l'autre diminue le bénéfice du vendeur ou du propriétaire»* (p. 112, livre premier, chap. III).

Si l'on s'en tient aux propos de ce discoureur (mais les termes avaient-ils la même valeur en 1787?), déjà, en 1787, les problèmes fondamentaux des transports routiers sont posés. On établit déjà la différence entre le voiturier et l'agriculteur, prémices de la séparation entre transport pour compte d'autrui et transports en compte propre. Doubler le nombre de bêtes de somme, c'est être préoccupé par la force de traction. Le prix du transport n'est déjà pas tout entier reporté sur le consommateur, puisque le problème inhérent à l'adéquation entre véhicule et chaussée *«diminue le bénéfice du vendeur ou du propriétaire»*. **C'est bel et bien dans le système global des transports et dans l'interaction entre le transport et les autres systèmes qu'il faut aller chercher l'explication de la recherche permanente d'innovation qui a lieu dans le transport.**

CONCLUSION

L'organisation des transports par route, en tant qu'activité spécifique apparaît avec l'avènement de l'économie d'échanges généralisée. Nous avons ici un mouvement que les physiciens qualifierait de «*circum-incession*». Ce qui signifie que deux phénomènes, symétriques autour d'un axe imaginaire, subissent un mouvement d'expansion vers le haut, en s'entraînant mutuellement autour de l'axe. Le lien causal ne se situe plus ici dans un des deux phénomènes, mais dans l'ensemble de l'espace. Il n'y a plus une cause pour une conséquence, nous sommes en présence de variations concomitantes, de congruences, mais pas de lien de cause à effet : sans l'économie d'échanges généralisée, pas de système de transports tel que nous le connaissons ; mais sans système de transports, pas non plus de généralisation de l'économie d'échanges. C'est ce qu'E. Morin appelle la logique du tourbillon qui sert ici non pas de "*lien causal*", mais de logique explicative.

Il ne peut y avoir d'échange sans l'organisation d'un transport. C'est à partir du moment où les transports et la route deviennent compatibles entre eux que l'économie d'échanges de type capitaliste peut prétendre à la généralisation. Sans cette péréquation réussie, seules les localisations spécifiques (proches de voies fluviales, d'infrastructures portuaires ou de voies ferrées) peuvent être approvisionnées. Ce fut d'ailleurs la situation de tout le XIX^{ème} siècle, jusqu'à la première guerre mondiale : une France industrialisée jouissant d'infrastructures étoffées autour de gigantesques bassins de production (Ile-de-France, Nord-Pas de Calais, Alsace-Lorraine...) et une France rurale continuant de vivre en semie-autarcie ou vivant une proto-industrialisation (Gerschenkron) éphémère parce qu'entre autres raisons, les infrastructures de distribution manquaient. Le développement des systèmes de distribution grâce à un processus de "professionnalisation" de l'activité de transport routier, ce dernier étant lui même entraîné par l'accroissement des échanges, subit une accélération très importante due à l'exploitation des capacités de transports des véhicules automobiles durant la guerre des tranchées.

Comme le souligne P. Rosanvallon⁴², cette expansion générale conduira, quelques années plus tard, les instances dirigeantes de la nation à réviser les modes d'intervention de l'Etat dans l'ensemble de la vie publique, interventions dans lesquelles sont intégrés, à part entière, les différents modes de transports des marchandises.

42 P. ROSANVALLON : L'Etat en France de 1789 à nos jours, Seuil, coll. L'univers historique, Paris, 1990.

Nous ne possédons finalement que peu de données sur le travail concret des transporteurs avant que l'Etat ne mette en place une politique globale de gestion des transports et de concurrence entre les modes, et «*définisse par là même une série d'obligations de l'organisateur de transports envers les institutions*» (la formule est de P. Hamelin). Nous savons cependant, grâce à l'histoire des plus vieilles entreprises de transports routiers, que bon nombre de transporteurs a commencé par effectuer des transports de proximité, 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 les services de distribution pour autrui.

Si, comme indiqué ci-avant, les principes sont restés sensiblement identiques, les modalités d'organisation du travail des agents de convois ont beaucoup changé. La situation des conducteurs de poids-lourds, bien que toujours pénible au moins par rapport à leurs contemporains, s'est améliorée (au moins en certains points). Elle s'est améliorée grâce à l'adoption systématique par les transporteurs, et dans toute leur histoire, des techniques les plus modernes pour produire des transports dans les meilleures conditions de rentabilité accessibles. Ces conditions incluant la relation négociée qu'ils entretiennent avec les utilisateurs de leurs outils-mobiles.

CHAPITRE NEUVIEME

LES MODALITES CONCRETES DE L'ORGANISATION DES OPERATIONS DE CONVOYAGES

INTRODUCTION

Depuis qu'existent les transports routiers de marchandises organisés, une fois que le véhicule avait quitté la base fixe de l'entreprise, le personnel sédentaire en perdait le contrôle physique. La charge et la responsabilité de celui-ci incombait alors aux agents de convoys. Ceux-ci partaient pour quelques heures ou quelques jours, mais les sédentaires n'avaient plus prise, de toute manière, sur le déroulement des opérations de transports. L'outil qu'ils avaient si chèrement acquis, même parfois construit, disparaissait de leur sphère d'intervention potentielle. Son caractère mobile en accroissait considérablement l'aléatoire de la gestion. C'est pourquoi ils exigeaient de leurs agents de voyage qu'ils donnent régulièrement, par téléphone, de leurs "nouvelles"

*«Moi, j'ai commencé ça devait être en 57-58, j'me souviens plus bien. Et bien, dès qu'on avait fini un travail ou qu'on avait un pépin, il fallait déjà téléphoner au patron. Et tu peux pas savoir comme c'était difficile de trouver un téléphone. Une fois, j'me rappelle, j'ai dû faire 4 km à pied pour trouver un téléphone. J'étais tombé en panne, la figure pleine de graisse, les gens ne voulaient pas m'ouvrir, à c't'époque-là, y'avait même pas de cabine, ah lala, sale souvenir...
Jean.*

C'est pourquoi les transporteurs, aidés de leurs "collaborateurs"¹, ont mis au point des techniques d'organisation du travail bien particulières. Elles représentent la base technique sur laquelle vont se greffer les appareils étudiés. C'est pourquoi il est essentiel de les connaître avant de présenter les techniques qui font l'objet de notre enquête, matériels que les transporteurs tentent de faire adapter à leurs besoins. Les données qui sous-tendent l'organisation d'une opération de TRM exposées ici ont été recueillies soit par observation, soit en entretien. J'exposerai les espaces organisationnels que j'ai rencontrés ou dont j'ai entendu parler au cours de mon enquête et de mon insertion dans le "milieu" des transports routiers.

Après quelques données indicatives sur le métier de répartiteur, ou exploitant, (section 9.1.) seront exposées les conditions qui ont motivé les entrepreneurs à rechercher un accroissement du nombre d'informations (section 9.2.). La troisième section rappellera les dimensions historiques d'organisation d'un convoi. En dernier lieu (section 9.4.), deux exemples, l'un abstrait inspiré des années soixante-dix et

¹ Le terme de "collaborateurs" désigne ceux que les entrepreneurs d'antan appelaient, sans complexe, des "employés". Le terme, s'il pouvait impliquer une relation paternaliste, avait le mérite d'admettre la relation de pouvoir.

l'autre restituant la journée de travail d'un agent de convoyage en 1993 montreront comment s'organise un transport routier. Ce chapitre aura alors montré quelles sont les raisons qui motivent les entrepreneurs de transports à équiper leurs véhicules en techniques de liaison (les radiotéléphones, notamment) avec la base.

9.1. LES REPARTITEURS DANS LES ENTREPRISES DE TRM

Toutes les entreprises de TRM n'emploient pas de répartiteur. Les répartiteurs que les entrepreneurs appellent aussi "exploitants" apparaissent souvent à partir du septième ou huitième véhicule. C'est la raison pour laquelle le discours des répartiteurs quant aux techniques nouvelles sera exposé dans le chapitre douzième avec celui des entrepreneurs de transports. Au préalable, précisons quelques données sur leur métier.

9.1.1. Le métier de répartiteur

La gestion d'une entreprise de transport routier, nécessite de produire une part d'activité sédentaire. Le travail des répartiteurs consiste à organiser la péréquation entre les véhicules à charger ou décharger et la satisfaction des exigences des clients. Ils "répartissent" donc les différentes commandes entre les différents agents de convoys. Quand il y en a dans les entreprises de TRM, ils sont donc les acteurs qui organisent concrètement les opérations de convoys.

A l'observation des différentes entreprises, il semblerait que le quatrième conducteur amène le créateur de l'entreprise à se sédentariser. Parfois, il continue de rouler et embauche un sédentaire. Ce choix implique la constitution d'un rapport de confiance important. L'embauché aura alors, souvent, des liens déjà anciens avec le transporteur.

Quand il est sédentaire, le transporteur assume un travail quotidien de commercial, de répartiteur du fret et des opérations de convoys entre les conducteurs. Il se fera généralement aider dans sa tâche par un secrétaire qui assumera l'établissement des documents administratifs et de la comptabilité (celle qui sera transmise à l'audit, pour l'agrément fiscal). Dans ces conditions, le transporteur recherche l'affrètement, donne les instructions aux agents de convoys, répartit le travail concret entre ses personnels.

Comme ce sont eux qui distribuent le fret entre les agents de convoys, qui gèrent les tournées, ces derniers les appellent souvent les affréteurs. C'est une des raisons pour lesquelles, quand un chauffeur parle d'affréteur, il est important de savoir quel type de travail il réalise. S'il fait des longues distances et doit trouver lui-même la marchandise à transporter, quand il parlera d'affréteur, il parlera des sociétés d'affrètement, celles que nous avons vu dans le chapitre premier. S'il n'a pas à chercher

lui-même le fret, que celui-ci lui est "donné" par l'agent d'exploitation, l'affréteur sera celui-là.

A partir de 8 agents de convoys (en général), et selon le type de marché des transports qu'il occupe, le transporteur fait appel à un agent d'exploitation. Il embauche quelqu'un qui, pour cela, aura une formation "sur le tas" ou sortira d'un Brevet Professionnel "agent du transport". De plus en plus, ce sont des titulaires de DUT qui font ce travail. Le répartiteur peut avoir à s'occuper d'un nombre important de conducteurs. J'ai pu visiter lors de l'enquête, une entreprise ayant un répartiteur alors qu'elle n'avait que 5 agents de convoys. Dans une autre, j'ai vu 8 répartiteurs s'occuper de 150 chauffeurs. P. Nierat a réalisé une enquête auprès d'une entreprise où un répartiteur s'occupait de 26 conducteurs². Parfois, ce sera l'enfant du créateur de l'entreprise :

«Au début, c'était dur. J'avais fait un bac A. Et puis travailler avec les chauffeurs, c'est pas facile. Surtout quand le patron c'est votre père. Enfin, les chauffeurs ont été sympa avec moi. Quand je faisais mal le travail, ils rouspétaient. Des fois je rentrais chez moi le soir, à 9/10 heures, je chialais toute la soirée. Mon copain il me disait qu'il fallait que j'arrête, que je fasse autre chose. Faut dire, travailler avec les chauffeurs, quand on est une fille, c'est pas facile, hein. [...]

«Ah oui, au début, j'ai fait des bêtises. Heureusement que mon père il avait le téléphone dans son camion. Dès que j'avais un problème, je lui téléphonais, il était compréhensif, quand même. Bon, et puis au fur et à mesure, ça vient, on apprend.»

«Finalement, c'est pas très compliqué comme travail, c'est comme ils disent les chauffeurs : "faut être logique". Et surtout, il ne faut pas prendre n'importe quel travail. On apprend vite. [...]»

Nathalie, exploitante, juin 1992.

9.1.2. Quelques caractéristiques de leur travail

L'embauche du premier répartiteur est un enjeu stratégique très important. C'est l'acte qui va amener l'entreprise artisanale à devenir une P.M.E./P.M.I. ou qui va la mettre en difficulté :

«Quand j'ai embauché Daniel (le répartiteur), je me posais de graves questions. Faut être sûr que ça va marcher, sinon en deux mois la société elle est dans l'sac. [...] Là, j'suis tombé sur une perle. En fait, il va m'aider à stabiliser l'expansion de la société. C'est un bon exploitant. Il connaît bien le boulot, il s'est vite habitué à mes méthodes de travail.

Jean Pierre D. (transporteur).

² NIERAT P. : "Gestion et compétitivité d'une entreprise de transports", communication au 25^{ème} congrès de la Société d'Ergonomie de Langue française, Lyon, octobre 1989, 5 pages.

Comme celui d'agent de convoyage, le métier d'exploitant ne semble pas non plus de tout repos :

«Sa particularité ? J'vous dis, faut l'vivre comme une passion. Si on le vit comme un boulot, un train-train, c'est pas possible. Depuis dix ans, tout s'est resserré.[...]

Eric, répartiteur, 10 ans de métier.

«Quand vous demandez à un conducteur d'être parti toute la semaine, vous ne pouvez pas déceimment lui dire "Ecoute, moi, à 6 heures, je suis parti". C'est pas possible».

Loïc, répartiteur, 6 ans de métier.

«Nous ici, ce qui nous tue, c'est l'exploitation. J'en ai déjà parlé à mon patron. Ce qui nous tue, c'est qu'on est dans un local, on est l'un sur l'autre, on est hypernombreux, on a des moments d'humeur. Y'a des moments, ça ne se passe pas toujours comme on veut. C'est le téléphone, c'est les bruits. Attention, hein, on n'veut pas le confort, on voudrait une petite cloison, quelque chose de cloisonné où déjà il y aurait moins de bruits, quoi.»

Pierre, chef d'exploitation.

«A deux heures du matin, il me téléphone pour me dire que le camion est en panne. Alors moi, j'dormais. J'commence par lui dire que j'en ai rien a foutre, qu'il peut attendre 8 heures. Et puis j'me rends compte que c'est lui qui transporte les colis pour X. (le nom d'une société). On avait commencé à travailler pour eux la veille. Y'avait plusieurs dizaines de millions de chiffre d'affaires en jeu. J'me suis levé, j'ai cherché un chauffeur qui pourrait partir immédiatement avec un camion vide jusque Compiègne. On s'est donné rendez-vous au dépôt avec deux manutentionnaires. on est allé à Compiègne avec ma voiture. On a réussi. Quand j'suis revenu à 9 heures à la boîte, le problème était réglé, la marchandise était repartie, le camion chez le mécanicien. Et le patron il m'a juste dit "merci". C'est vraiment un boulot ingrat des fois. Y'a pas d'reconnaissance».

Cédric, 6 ans de métier.

Les conditions de travail des répartiteurs varient considérablement. Certains travaillent seuls, d'autres travaillent avec une dizaine de collègues. Dans les entreprises, certains travaillent dans une ambiance de "stress" permanent, d'autres sont beaucoup plus détendus. Ces conditions varient également selon le niveau d'équipement des entreprises en techniques de communication, que ce soit avec les véhicules ou avec les autres intervenants (les expéditeurs et destinataires, notamment). Les répartiteurs sont le lien entre les clients, l'entreprise et les chauffeurs. Ce sont eux qui reçoivent les télécommunications concernant l'organisation du travail.

9.1.3. Le travail des répartiteurs

Le travail des répartiteurs varie selon le type de transport réalisé par l'entreprise. Il peut n'être qu'un travail de solitaire au milieu de techniques informatisées, il peut n'être qu'une incessante négociation avec des donneurs d'ordres par téléphone ou encore en interaction face à face. Il est très souvent un peu des trois.

Il peut s'agir d'un travail en "solitaire" si l'entreprise n'a pas de client régulier, qu'elle ne fait que du transport à la demande. Alors, branché en permanence sur les bourses de fret télématique, le répartiteur passe incessamment du minitel à son planning, de son planning à son téléphone (contact avec les affréteurs et contacts avec les agents de convoys), et de son téléphone à son minitel. Cette forme d'organisation implique que les agents de convoys ne savent pas ce qu'ils vont faire après la mission qu'ils sont en train d'accomplir. C'est la forme d'organisation de transport routier qui utilise le plus fréquemment le radiotéléphone de camion.

A l'opposé, on peut trouver le commercial qui gère les contacts avec la clientèle soit directement en face à face, soit par téléphone. Généralement il s'agit alors d'une clientèle de "fidèles" qui font toujours appel au même transporteur pour les mêmes types de convoys. Le répartiteur organise alors la journée des agents de convoys la veille, et le soir. Après avoir centralisé toutes les données pour la journée du lendemain. C'est, à mon sens, la forme de travail la plus gratifiante pour les répartiteurs. Dans cette situation, P. Niérat a remarqué que *«La veille en fin d'après-midi, le répartiteur connaît le programme du lendemain. [...] Il a toute latitude pour organiser son programme et répartir le travail entre les conducteurs»*³.

Cependant, pour la plupart des répartiteurs, le travail à réaliser se situe entre ces deux "extrêmes". Bien souvent, l'entreprise possède un fichier de clients fidèles et comble les parcours à vide des camions avec des chargements que le répartiteur réussit à trouver. Il y a donc à la fois des contacts clientèle et de la recherche d'affrètement sur bourse télématique.

Défini globalement, le travail du répartiteur consiste à trouver la solution la plus cohérente pour permettre la meilleure productivité. Il s'agit donc d'intégrer un grand nombre de contraintes à la fois techniques (adéquation du matériel et type de marchandises transportées), organisationnelles (répartir les chargements entre plusieurs véhicules) et sociales (différents entre clients et conducteurs). P. Niérat signale que certaines sont prévisibles (heures de rendez-vous) d'autres ne le sont pas (embouteillages). Le temps de parcours est entre ces deux notions : il est prévisible "si tout se passe comme d'habitude".

P. Niérat a démontré que, dans ce métier, le conducteur est une capacité d'action. En fait, son enquête montre que plus le répartiteur attend pour répartir le travail, plus il maîtrise d'informations sur le déroulement probable de l'opération : *«Dans cette*

³ NIERAT P. : op. cit., page 1.

logique, le conducteur est l'un des moyens dont l'entreprise dispose à tout moment, une ressource parmi d'autres...»⁴.

9.2. LA VOLONTE DES ENTREPRENEURS DE CONTACTER LEURS VEHICULES

Depuis le début de l'exposé, j'ai cherché à démontrer que le système des transports routiers de marchandises, tel qu'il se construit, n'est pas favorable aux entrepreneurs de transports. C'est la raison générique pour laquelle les entrepreneurs se tournent vers le système interne de leur entreprise pour tenter de réguler de manière endogène les conséquences d'une situation exogène qu'ils ne maîtrisent pas.

Or, si on peut être presque certain qu'une fraiseuse ne quittera pas seule l'atelier, un transporteur est sûr que s'il veut rentabiliser ses véhicules, il faut qu'ils quittent "la cour". La rentabilisation de cet outil se fait concrètement en dehors du contrôle de celui à qui il appartient. C'est une des données de base de la culture du transport : *«il faut faire confiance, on n'a pas le choix»* (propos d'un transporteur).

Le véritable problème du déséquilibre entre les transporteurs, c'est que ce n'est pas l'opération de convoyage qui est primordiale, c'est l'organisation qu'elle subodore. C'est la raison pour laquelle les grands groupes de transports préfèrent spéculer sur le "faire-faire" que sur le "faire soi-même". D'autant plus que si c'est un artisan qui produit le véhiculage, le commissionnaire n'a pas à assumer les coûts de production du déplacement.

9.2.1. Un besoin croissant d'être informé rapidement

En conséquence, même quand il veut réguler les capacités productives internes de l'entreprise, l'organisateur de convoyage n'a d'autre choix que de mieux maîtriser l'opération de déplacement elle-même. Cette opération se fait hors de sa portée d'intervention directe. D'où la volonté croissante de pouvoir entrer en contact avec ses agents de convoyages.

Vus de l'employeur ou de l'investisseur, une semi-remorque équipée d'une caisse frigorifique avec un "bon" tracteur, ou un camion-porteur avec remorque équipé de rideaux coulissants, qui quittent la cour, c'est près d'un million de francs que l'on voit s'en aller. Dès lors, on comprendrait que, si la confiance diminue ou si le système

⁴ NIERAT P. : op. cit., page 3.

global se complexifie, les investisseurs aient envie de gérer leurs outils-mobiles avec toutes les techniques disponibles.

Mais ce n'est pas le cas. Les techniques de localisation des véhicules (par exemple) ont finalement un très faible succès, quelques transports spécifiques mis à part (comme les transports de matières dangereuses, les transports de fonds). Pourtant, tous les navires de transports maritimes en sont équipés. Mais, les Occidentaux sont plus confiants envers la route qu'envers la mer. Cela leur semble un moyen plus sûr. Les variables de l'espace navigable sont d'ailleurs fort différentes. La mer, comme l'air n'ont pas de fossé, de barrière de sécurité, et ils sont loin d'être aussi statique que la route. D'autant plus qu'elle est sans fin, dans les deux dimensions. Alors que la route, elle, n'est "sans fin" que dans sa longueur. Elle fait réseau et même si certaines de ses arborescences sont "finies" ou inaccessibles au poids-lourds, en définitive, *«Tous les chemins mènent à Rome»*⁵.

Hormis certains transports spécifiques (matières dangereuses, transports de fond), les transporteurs ont rarement besoin de localiser le camion. Ils font confiance à "leurs" chauffeurs. Par contre, parmi les techniques qui leur sont accessibles, il en est une qui obtient un succès particulier, c'est le téléphone embarqué. Ils s'intéressent tous à ce système technique qu'est le téléphone. Savoir où est le chauffeur ne les intéresse que peu s'ils n'ont pas les moyens techniques de le contacter. Or, *«si on peut parler avec le chauffeur au téléphone, il nous dira bien où il est»* (Extrait d'entretien). D'autre part, le téléphone embarqué permet quelque fois (selon le type de matériel acheté) de localiser le véhicule équipé.

Aujourd'hui, les camions peuvent se rendre de Lille à Marseille sur une même journée. Pour le même trajet, il fallait environ 8 jours au XVIème siècle. Parallèlement à cette accroissement de la vitesse de réalisation des opérations de convoyages, se sont accélérées les opérations de leur suivi par les responsables qui les organisent. Pour comprendre ce phénomène, il faut se rappeler (voir chapitre deuxième) que toute opération de transport d'une marchandise se complète par une opération de communication documentaire importante. C'est la technique que les acteurs du transport ont trouvé pour pouvoir gérer, au plus près, la mobilité des marchandises tout en restant sur place (ou presque).

⁵ J'ignore si cette maxime contient originellement une valeur religieuse, mais chez les acteurs du transport, elle perd cette connotation pour signifier soit que *"on trouvera bien : avec une adresse et une langue, on va partout"* ou encore pour évoquer la surprise de rencontrer quelqu'un, d'être au même endroit à la même heure : *"Ben, si j'm'attendais à t'voir là, toi ! Tous les chemins mènent à Rome, hein !"*, (Extraits du carnet d'observation)

Les méta-acteurs (les acteurs collectifs) du transport sont nombreux et ils ont tous besoin d'informations sur ce transport. De la sorte, transports et communications sont liées l'un à l'autre de manière descriptible et cependant inextricable. Avec la marchandise doivent se déplacer du personnel (leurs papiers d'identité), un (ou des) véhicule(s) (et ses (leurs) papiers d'identité), les documents administratifs obligatoires : les bons de chargement ou de livraison, les contrats de transports, la feuille de route (celle qui contient l'ordre de mission), les disques de contrôlographe... Chacun de ces documents emprunte un canal différent. Certains, comme les disques du contrôlographe sont attachés au chauffeur⁶. D'autres, comme le contrat de transport, ne transitent plus par le camion.

Dans les années cinquante, les chauffeurs qui allaient chercher le bétail sur pieds dans les fermes payaient la marchandise "de la main à la main". Aujourd'hui, la plupart des donneurs d'ordre ne payent qu'à 90 jours-fin de mois, quand les transporteurs parviennent à les faire payer à la date prévue⁷. Ces documents sont généralement rangés dans un fourre-tout. Ils peuvent avoir d'autres usages que ceux vers lesquels ils sont destinés :

«[...] Le flic, il me parlait, t'aurais cru qu'il parlait à un chien. J'aime pas qu'on me parle comme ça. Alors j'lui ai dit. Il m'a répondu un truc du style "On te d'mande pas d'faire des commentaires, donne tes papiers». Alors j'ui ai donné les papiers : en fait, j'ui ai claqué la mallette sur la tête... Ça pèse bien un kilo, c'machin... Trois jours de cabane».
Jean, carnets d'observation.

Peu à peu, il semble que soit née, chez les transporteurs, et, pour de multiples raisons, la volonté de connaître au fur et à mesure les différentes modalités de déroulement des opérations qu'ils organisent. Il semblerait qu'il s'agisse d'un processus de rationalisation de la gestion des aléas de l'activité. Des contraintes lourdes de l'opération traditionnelle de convoyage ont subi des modifications. Celles-ci ont été invoquées au cours des premiers chapitres : baisse des prix du transport, internalisation vers l'entreprise de l'accès au fret, libéralisation du secteur, restructuration des qualifications dans les entreprises...

La première, la plus générale, c'est l'amélioration de la productivité par la recherche de moyens techniques permettant de ne pas perdre de temps. Il s'agit à peine

⁶ Le chauffeur doit avoir en sa possession tous les disques de la semaine en cours (un disque égale 24 heures d'activités) et les deux derniers disques de la semaine précédente. Les autres doivent pouvoir être consultables par les forces de l'ordre dans les entreprises. Ils doivent être conservés 5 ans.

⁷ Bien qu'une étude financière ne soit pas ici l'objet, on peut s'imaginer les difficultés de trésorerie que cela implique dans les PME-PMI et chez les artisans qui doivent pouvoir assumer leur subsistance et celle de leur entreprise pendant parfois plus de trois mois et demi sur leurs fonds propres.

d'en gagner. Les opérations de convoys, du moins celles qui se déroulent sans incident retardateur, se font aujourd'hui à une vitesse dont il est difficile, à court terme, de penser qu'elle soit sensiblement réductible. Il est plutôt question de se donner les moyens de réagir avec vélocité et efficacité aux incidents et aléas qui peuvent survenir lors de la production du déplacement.

On pourrait également invoquer le fait que les marges financières des transporteurs se sont considérablement réduites puisque le prix des marchés du transport routier a diminué de 5 % depuis 1987, alors que le coût des facteurs (base 100 en 1987) est, en 1993, de 110⁸. Mais en fait, les marges bénéficiaires ne se modifient pas toutes seules. Ce sont les interactions à l'œuvre qui sont à l'origine de ces diminutions. Nous en avons déjà eu un aperçu dans le chapitre deuxième. Je compléterai les informations dans la partie exposant l'imaginaire social des acteurs quant aux techniques étudiées.

Toujours est-il que désireux de maîtriser ce qui, pour eux, est aujourd'hui aléas, et chaos, les entrepreneurs de transports routiers de marchandises ont de plus en plus "besoin" d'informations sur les modalités concrètes de déroulement des opérations de convoys. Le besoin apparaît d'autant plus crucial que tous les opérateurs intervenants dans les transports routiers (équipementiers, constructeurs...) sont prêts à équiper les camions de toutes les techniques disponibles (téléphone, minitel, téléscripneur⁹, chronotachygraphe électronique, appareils de "recherche de personnes, avec ou sans messages" (Alphapage, Opérateur, Eurosignal)....

Plus l'acheminement des marchandises est rapide, plus la transmission des informations qui lui sont parallèles doit l'être également. Par exemple, il fallait une journée et demi, en 1970, pour aller de Saint-Malo à Perpignan. Le transporteur avait donc une journée et demie pour trouver une marchandise qui avait besoin de faire le chemin inverse (de Perpignan à Saint-Malo). S'ils ne trouvaient pas (certains même ne cherchaient pas), les chauffeurs iraient au BRF, ils y trouveraient du fret.

• Une diminution des temps de parcours

Mais les modalités d'exercice des différents métiers du transport ont considérablement changé :

J'ai eu un Panhard, j'ai eu un Berliet, des Berliet, même. Alors et bien là, pour descendre, il fallait sûr, sûr, 20 heures. Quand on descendait sur Marseille [Depuis Saint-Malo], il fallait 20 heures. On passait les cols et tout ça, hein.

⁸ O.E.S.T. : "Indice de prix des marchés et de prix de revient", in Note de conjoncture des transports, janvier 1994, page 21.

⁹ Marché le plus délicat. Nous en reparlerons.

Y'avait pas de route à quatre voies, et tout ça, on connaissait pas tout ça. Quand on montait les cols, ben on montait les cols en première-petite¹⁰. En première-petite, avec le Panhard comme avec le Bernard, hein. Et chargés à, le Panhard, on pouvait pas charger plus de, on le chargeait à 12, 12 tonnes. Mais le Bernard, lui, c'était en six-roues, et on chargeait 15/17 tonnes.[...]
Entretien avec Francis (artisan retraité, 36 ans de route. Il parle ici d'une période où il était salarié).

Ici nous devons prendre garde à l'unité de mesure. Quand Francis nous dit qu'il fallait 20 heures pour descendre, il s'agit de 20 heures de conduite effective. Ce temps n'inclut pas les temps de pause, les temps de repos, les temps de repas : uniquement 20 heures de conduite. Si nous ajoutons à cela les pauses légales obligatoires, nous arriverions à une opération qui avoisinait les 35 heures. Si nous lui ajoutons les temps de chargement initial et de déchargement terminal, nous arriverions sans doute à une mission (aller simple) de 40/42 heures (attentes comprises).

Sachant le retour nécessaire, nous avons une idée du temps de mise à disposition à l'employeur de la main d'œuvre de conduite¹¹. Dans les années cinquante/soixante : les chauffeurs-routiers en "national" étaient à la disposition de leur patron du dimanche soir 17 heures (environ) jusqu'au samedi 13 heures (environ), soit plus de 80 % du temps de leur existence. L'un de mes formateurs dans la connaissance concrète du transport routier a dû négocier longuement avec son patron qui était venu le chercher, le droit de ne pas quitter son domicile familial le soir du baptême de l'un de ses enfants. C'était en mars 1968.

En fait, ces convoys "longues distances" se faisaient en doublette (deux chauffeurs), et le camion n'arrêtait qu'aux heures de repas puis quand, vraiment, les deux co-équipiers n'en pouvaient plus de conduire tous les deux. Il fallait pour ça, qu'ils admettent que continuer de rouler serait mettre gravement en danger leur vie à tous les deux. Comme ils tiraient une grande fierté de pouvoir rouler très longtemps sans dormir, se convaincre qu'il fallait s'arrêter leur était difficile. J'ai vu des chauffeurs s'endormir au volant :

*«Si tu vois que je m'endors, tu me gueules dessus, OK ! ?
Ben, tu m'demandes ça, toi. J'vais quand même pas t'engueuler, c'est pas mon rôle. C'est à toi de savoir si tu dois t'arrêter¹².*

¹⁰ Les boîtes de vitesse des camions possèdent généralement un système de relais à deux positions (petite ou grande) qui a pour effet de multiplier par deux le nombre de vitesses. Comme nos véhicules de tourisme ont 4 ou 5 vitesses, les camions en ont ainsi généralement 12 ou 14.

¹¹ Mais pas l'ensemble de la main d'œuvre de conduite : celle des transports en zone longue, ceux qui participent le plus à la construction du mythe dans le "grand public".

¹² Il est des fois difficile de ne pas s'impliquer personnellement dans la relation, surtout quand notre propre sécurité semble mise en danger.

Bon, écoute, t'es pas obligé de m'gueuler d'ssus, si ça t'gêne. T'as qu'à chanter, raconter des conneries, dire des trucs, j'sais pas, moi, me parler. Faut pas que j'm'endorme, c'est tout.

Hervé. Quelque part entre Bordeaux et Paris, après 7 heures de conduite interrompues juste le temps de boire un soda et de manger, «vite fait», un sandwich : 15 minutes. Carnet d'observation, fév. 89.

Pendant ce temps, le transporteur sédentaire gère son entreprise. Cela signifie qu'il réalise les tâches incombant à tout chef d'entreprise. D'autre part, les transporteurs négocient des contrats, de plus en plus difficilement. Nombreux sont les collègues et concurrents qui acceptent de plus en plus souvent de travailler en dessous de la tarification de référence décrétée par le C.N.R.¹³, organe para-public.

9.2.2. Une nouvelle répartition des qualifications dans les entreprises de TRM

Cependant, cela ne règle pas le problème des techniques de communications. Du moins en apparence, car les éléments se réunissent. Parallèlement aux difficultés commerciales dues à la T.R.O., à sa perte d'influence, notamment, les entrepreneurs de transports se voient contraints de restructurer leurs entreprises. Peu à peu, apparaissent les commerciaux du transport routier. Les grandes entreprises se structurent, font appel à de jeunes diplômés frais émoulus des écoles où on leur apprend les moyens "modernes" de gestion et d'organisation du travail dans les transports : les modèles informatiques.

L'arrivée, dans les entreprises de transports, de ces "jeunes loups", gagnants des générations quatre-vingt, va accroître la zizanie déjà entamée : *«S'égayèrent alors dans le paysage logistique une volée de jeunes attachés commerciaux, plus riches d'enthousiasme que d'expérience, qui en peu de temps provoquèrent les mêmes dégâts que le phylloxéra sur le vignoble bourguignon. L'œil rivé sur le chiffre d'affaires fixé par des responsables obsédés par les parts de marchés de l'horizon 93 ou par la couverture du point mort, ils allèrent au plus facile : la séduction par la baisse du tarif en place»*¹⁴. Ce sont ici les propos d'un transporteur. Mais la responsabilité ne doit pas être attribuée à ces jeunes commerciaux. Il eût mieux valu que ceux qui les dirigeaient prennent garde à les former correctement aux habitudes du "milieu".

C'est ainsi, que peu à peu, les tarifs du transport baissèrent, et qu'il fallut trouver des nouvelles techniques pour gagner en productivité. Une plus grande utilisation de la main d'œuvre semble difficile. Cela d'autant plus que les conducteurs refusent de plus

¹³ C.N.R. : Comité National Routier, organisme paritaire regroupant les ministères publics et des associations professionnelles.

¹⁴ JANNIN P. : *Le transporteur face à la crise -Prévention, traitement*, Celse éditeur, Paris, 1991, page 14.

en plus souvent les entreprises où ils estiment que le travail est trop important. Et ces informations-là se savent :

«Le mec, il est allé bosser dans cette boîte. Ils font du frigo [...] Et bien il me disait qu'en deux ans ils arrivent à foutre en l'air un Mercedes-1935. Un "gros porteur", niqué en deux ans ! Il paraît qu'ils tournent à 3.500, 3.700 km par semaine. C'est la galère pour rentrer un week-end sur trois à la maison. Ah non, moi j'irai pas»,

Conversation avec Claude, carnets d'observation, juin 93.

9.3. QUELQUES MODIFICATIONS HISTORIQUES DU DEROULEMENT DES OPERATIONS DE CONVOYAGE

Le marché des transports se modifie, le personnel des entreprises de transports routier également : on voit apparaître des agents commerciaux, des agents d'exploitation, des cadres, des demandes d'embauche émanant de conducteurs diplômés (des CAP, surtout, mais parfois des bacheliers). La demande de transports diminue (moins de marchandises à transporter), l'offre de transport se stabilise. La comptabilité analytique fait son entrée dans les entreprises. Les entrepreneurs se rendent compte qu'il ne suffit plus que le camion roule pour que leur entreprise fasse des bénéfices. Les modalités de répartition de l'affrètement, longtemps gérées par l'Etat sont "libéralisées". La répartition du fret, antérieurement organisée par les affréteurs et les BRF se fait aujourd'hui sur des bourses télématiques et vidéotex.

9.3.1. Les transporteurs sont de friands consommateurs de techniques nouvelles

Toutes les circonstances sont réunies pour que les entrepreneurs de transports routiers soient à la recherche permanente de nouveaux gains de productivité. Ce qu'ils ont d'ailleurs toujours fait. Il suffit pour s'en convaincre de regarder l'évolution d'une opération de convoyage de même type à travers les 30 dernières années pour s'apercevoir que la somme des innovations est si importante qu'elle est à peine chiffrable, et qu'on ne peut en faire la liste exhaustive. Nous pouvons cependant donner quelques exemples.

Les transporteurs se sont appropriés toutes les techniques susceptibles de leur permettre de faire de plus importants bénéfices (ou de moins en moins de pertes). Ils ont adopté des camions de plus en plus légers, de plus en plus robustes, de plus en plus fiables, de mieux en mieux carrossés (impliquant d'ailleurs un processus de spécialisation sur des marchés spécifiques), de moins en moins polluants. Le moteur et la boîte de vitesses d'un Bernard, par exemple, pesait près de deux tonnes. Aujourd'hui, les moteurs (plus boîte de vitesse) pèsent à peine une tonne. Ce qui, pour

un matériel aux normes administratives identiques permet d'emporter une tonne de marchandises en plus. De la même manière, la plupart des matériaux de construction des véhicules se sont allégés. La consommation des véhicules automobiles en carburant a diminué : les camions, qui consommaient entre 55 et 65 litres aux cent kilomètres dans les années soixante, n'en consomment plus que 30/35 pour une puissance accrue.

Pour réaliser des gains de productivité, les transporteurs ont toujours été à l'affût des techniques de pointe. Cela d'autant plus que, traditionnellement, les clients ont toujours rechigné à payer le transport. Déjà, pendant les 30 années prétendues "glorieuses", les marges bénéficiaires des transporteurs étaient, selon P. Jannin, en dessous des marges réalisées par les autres secteurs¹⁵.

Alors que toute la logique d'organisation mise en place par les entrepreneurs de transports tendait à intégrer au sein de l'entreprise l'ensemble des données de production. Intégration qui devait leur permettre de mieux maîtriser leurs coûts de production, les camions restaient impliqués dans un mode de gestion ancestral, les isolant du reste des activités de l'entreprise. Or, parallèlement aux améliorations des techniques de gestion de leurs entreprises, les entrepreneurs de transports se sont vus proposés de nouvelles techniques de communication, à tous les niveaux de leur activité :

- communication interne à l'entreprise : gestion des ressources humaines remplaçant peu à peu le paternalisme initial des entrepreneurs, réorganisation des structures hiérarchiques avec l'arrivée de nouveaux éléments productifs devenus nécessaires (apparition des agents commerciaux, d'exploitation, volonté de raffermir les positions d'encadrement...);

- Communication avec les administrations de l'Etat : simplification des procédures ; participation plus active, par l'intermédiaire des groupes de pression et des associations professionnelles, aux négociations sur différents points-clés de leur activité (rapport salariés, infrastructures, rapports avec les donneurs d'ordres, le fisc, l'administration de tutelle...);

- communication externe avec les clients et fournisseurs : adoption très rapide de la télématique et de la télécopie, Echanges de Données Informatisées entre les entreprises grâce aux réseaux informatiques dits de l'E.D.I. (à l'origine, E.D.I. signifiait *Exchange Data Informatics*)¹⁶.

¹⁵ JANNIN P. : op. cit.

¹⁶ Il ne faut cependant pas généraliser ces données. Elles sont potentiellement existantes, techniquement réalisables, mais toutes les entreprises ne les adoptent pas systématiquement. Tout dépend de leur position dans le système global de production des transports, donc dans l'économie en général.

En définitive, seul le camion, élément-clé du système de transports par routes, restait un élément isolé. Or, il est aujourd'hui possible d'établir des communications (vocales et/ou alphanumériques) entre la base fixe des entreprises et les véhicules industriels. Cela parce que la plupart des moyens de communication de nos sociétés contemporaines peuvent être installés, et fonctionner, dans une cabine de camion. Que ce soit le micro-ordinateur, le minitel, le téléphone...

9.3.2. Les problèmes de la formation initiale

A cela, il nous faut ajouter la modification des qualifications des personnels dans les transports. En effet, les personnels de direction des entreprises de transports, au cours des années cinquante/soixante avaient été généralement formés d'abord à la conduite. Ils connaissaient les camions, leurs contraintes productives, le soin qu'il faut en prendre et la manière la plus correcte de les utiliser pour qu'ils perdurent. C'est encore le cas de certains artisans-transporteurs aujourd'hui :

«Tu sais, tu me montres tous tes systèmes, là. Mais moi, j'en ai que faire. J'ai pas besoin d'une machine électronique pour savoir comment mes chauffeurs utilisent les véhicules. D'abord l'état du disque, ensuite la consommation de carburant, l'usure des pneus, l'usure des freins, la viscosité de l'huile à la première vidange, l'entretien de la cabine, la propreté de la caisse me suffisent à faire un diagnostic sûr. Je vois tout de suite si le chauffeur utilise le camion correctement. Par contre, le téléphone, ça oui. J'en ai besoin. Remarque, avant, ça existait pas, les gens ils s'en passaient, hein. Mais maintenant, je peux donner des ordres depuis mon camion, je suis plus obligé d'emmerder ma femme. Si, le téléphone, ça m'a permis des trucs.

Entretien avec André S., artisan-transporteur, roulant, deux chauffeurs : donc trois "ensembles"¹⁷.

Mais aujourd'hui, les personnels dirigeants des entreprises de TRM sortent plus souvent de l'école qu'ils ne descendent du camion pour gérer l'entreprise. Aussi, la mobilité de l'outil de production représente pour eux un très lourd handicap dans la gestion de leur patrimoine actif, leurs avantages se situent ailleurs, notamment dans la capacité d'abstraction du complexe dans lequel ils s'insèrent. Cela d'autant plus que la possibilité d'examiner minutieusement le véhicule, comme nous le raconte André, ne leur est pas possible : ils ne le connaissent pas :

Celui d'entre nous qui prend le tramway n'a aucune notion du mécanisme qui permet à la voiture de se mettre en marche -à moins d'être un physicien de métier. Nous n'avons d'ailleurs pas besoin de le savoir. Il nous suffit de pouvoir «compter» sur le tramway et d'orienter en conséquence notre comportement ; mais nous ne savons pas comment on construit une telle machine en état de rouler. Le sauvage, au contraire connaît incomparablement mieux ses outils...»

Max Weber, Le savant et le politique, Plon, Paris, 1959, éd. 1963, page 69.

¹⁷ Dans les transports routiers, on parle d'«ensemble» quand on veut qualifier un véhicule articulé : camion-remorque ou semi-remorque.

Les transporteurs n'en sont bien sûr pas à ce stade d'inculture. M.Weber n'avait d'ailleurs pas utilité à connaître le fonctionnement mécanique du tramway. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est d'ailleurs pas le principe de la propulsion qui est le niveau de compréhension le plus pertinent dans le transport (comme d'ailleurs pour le tramway de Weber), c'est l'organisation qui doit être mise en place pour réaliser les convoys, ou que l'utilisateur puisse "compter" sur le tramway. Les jeunes "frais émoulus" ne connaissent pas les contraintes de la route. Ils n'en connaissent que les modélisations informatiques qui leur sont apprises dans les écoles. Mais cela ne suffit pas à l'organisation d'un convoi et surtout à la compréhension des capacités d'adaptation aux aléas ponctuels de la route. Contrairement à ce que prétend Weber, c'est celui qui ne connaît pas ses propres outils qui est un "sauvage". Mais il ne faut pas assimiler production, utilisation et consommation de transport.

Dans de telles conditions, les jeunes formés à l'école sont donc contraints de confier les estimations à des moyens techniques ou de ne pas les connaître.

9.3.3. Les conséquences de cet état de fait

L'ensemble de ces raisons amènent à un constat général qui est réalisable dans la presque totalité des entreprises de TRM. Il fallait, avant l'avènement de ces conditions, que les agents de convoys contactent leur base. Ils le faisaient selon des codes organisés que nous verrons plus loin. Le téléphone était déjà la clef du lien communicationnel entre les chauffeurs et l'entreprise. **Aujourd'hui, ce sont les acteurs sédentaires de l'entreprise qui ont besoin de contacter le chauffeur pour la répartition des tournées, pour connaître l'état d'avancement de l'opération et préparer les suivantes, notamment. La radiotéléphonie embarquée permet la satisfaction de cette ambition.**

D'autre part, les acteurs sédentaires de l'entreprise semblent n'être plus en mesure de contrôler efficacement l'utilisation du véhicule. Le même spectre de conditions suscitait les oblige pourtant à un contrôle de la productivité beaucoup plus sévère qu'il y a quelques années. C'est la raison pour laquelle ils se tournent vers des systèmes de contrôle et de surveillance *post fact* de l'utilisation des véhicules. Se donnant par là-même la possibilité de vérifier les modalités concrètes d'utilisation des véhicules.

Ces conditions sont d'autant plus réalisées que la maîtrise des flux de marchandises est faible. Plus le transporteur travaille "à la demande", c'est-à-dire en utilisant les bourses d'affrètement, et plus il a besoin de contacter souvent ses agents de convoys. A l'inverse, plus le transporteur est lié à des clients réguliers, et moins il a besoin de ces

techniques nouvelles. Il reste cependant une base qui motive les transporteurs (la presque totalité) à équiper leurs véhicules de radiotéléphones : la gestion des aléas : un problème de livraison, une réorganisation des différentes missions entre les chauffeurs, un camion en panne dont la marchandise est attendue...

Mais l'ensemble de ces raisons existaient avant l'apparition de la télécommunication mobile. Elles n'en sont ni la cause, ni la conséquence. Elles sont congruentes, alimentent ensemble le système de production. Pour le comprendre et s'en convaincre il n'est qu'à retourner dans l'histoire de l'organisation d'une opération de transport. C'est ce qui sera fait dans la section suivante.

9.3.4. Quelques informations sur les années cinquante

En ce qui concerne les années cinquante, on peut tracer une idée de l'entreprise et de l'activité des différents acteurs du transports routiers (à l'intérieur de l'entreprise). Tout d'abord, elle ne comporte pas de force de vente ou de commerciaux. T.R.O. et contingentement assument le rôle de régulation et de répartition des flux entre concurrents. Les entreprises de TRM comportent un chef d'entreprise, généralement charismatique et paternaliste. Elles n'ont pas d'organigramme hiérarchisé sur le modèle industriel. Il y a le patron, et le "reste", en dessous. P. Jannin parle d'une direction de "type solaire" : *«Le chef d'entreprise est au centre d'un système planétaire constitué de ses différents collaborateurs qui gravitent sur des orbites plus ou moins rapprochées de lui et dans lequel interfèrent d'autres galaxies de clients, fournisseurs, banques, administration, etc.»*¹⁸.

Concrètement, le travail de transports en "zones longues" s'effectue de la sorte : le transporteur entre en contact avec ses clients réguliers et leur offre ses services. L'idéal est de réussir à charger la marchandise qu'ils lui confient le vendredi soir ou le samedi matin. D'avoir donc pris contact avec eux le mercredi ou le jeudi. De la sorte, le camion chargé partira le dimanche soir ou le lundi matin de très bonne heure. Dès lors, le camion et son chauffeur sont "en route". La marchandise est livrée chez le destinataire. L'idéal, c'est alors de trouver un fret "qui paye bien" et que l'on pourra charger près de chez le destinataire initial. Tous les kilomètres parcourus alors que le camion est vide représentent une perte sèche pour l'entreprise. Mais les conditions de la situation idéale ne sont pas toujours réunies. Le chauffeur routier se rend alors dans les "relais routiers" où il sait qu'il trouvera à se nourrir, un téléphone, et un affréteur qui connaît les chargeurs locaux :

¹⁸ JANNIN P. : Le transporteur face à la crise -Prévention, traitement, Celse éditions, 1991, page 49.

«A boire et à manger ! Pour moi et pour mon cheval !»
(Expression prononcée haut et fort par un chauffeur-routier alors qu'il entre dans un relais. Carnets d'observation, Donzères, juin 1993). Ici, le chauffeur s'amuse et espère amuser les autres. Certains chauffeurs savent aussi jouer les cow-boys.

Le cheval, c'est le camion. Lui donner à boire, c'est "faire le plein", lui donner à manger c'est remplir la caisse de marchandises.

L'affréteur qui, dans les années Soixante sera transféré dans les B.R.F. fournira les lots qu'il peut au chauffeur-routier. Il fournira les noms des chargeurs au compte-gouttes et selon des modalités arbitraires de répartition entre les différents chauffeurs. Quand le chauffeur obtient un lot à transporter, il téléphone à son employeur pour, selon le cas, lui annoncer qu'il a "trouvé quelque chose" qui paye correctement et qu'il prend la route vers cette destination ou encore qu'il a trouvé quelque chose et qu'il voudrait savoir si le "patron" est d'accord.

Les chauffeurs-routiers capables de juger de la viabilité d'un contrat sont appelés "grands-routiers", statut entériné par la convention collective des transports routiers de marchandises. Ces chauffeurs possèdent le statut d'ouvrier qualifié (O.Q.) ou hautement qualifié (O.H.Q.). Simultanément à la recherche d'affrètement, en cas de difficultés, les grands-routiers doivent être capables de réparer les petites avaries de leur engin ou d'établir un diagnostic précis qui permettra à leur employeur de prendre des décisions de réparation du véhicule.

Nous allons maintenant examiner deux exemples de réalisation d'un transport par route, l'un au début des années Soixante-dix, l'autre en 1993. Ils nous permettront de "nous approcher" des acteurs et comprendre une part de leurs objectifs techniques. L'exemple de Bernard est composé d'éléments épars rencontrés ou entendus lors de mon enquête. Si les éléments qu'ils réunissent ont été entendus ou observés, ils ne sont pas tous arrivés à une seule et même personne. "Bernard" est un agent de convois créé pour les besoins de l'exemple. Les expressions en italiques sont des expressions entendues et relevées lors de l'enquête. Le second exemple, celui de Guy, raconte une de mes journées d'observation.

9.4. L'ORGANISATION D'UNE OPERATION THEORIQUE DE CONVOYAGE

9.4.1. L'organisation d'une journée en 1970

Ce n'est pas la totalité d'une opération qui sera décrite ici, mais le début de son organisation, celle qui est réalisée par l'entrepreneur ou son employé sédentaire. Nous la décrirons vue depuis le point de vue de l'agent de convoyage. L'objectif de cet exemple construit est de montrer comment se vivait l'organisation d'un transport au début des années soixante-dix.

• 1970. 4 heures trente du matin. "Bernard" (39 ans, marié, 4 enfants, vivant dans un pavillon en milieu rural) va monter dans son camion pour son travail de la journée. Il est devenu "routier" pour gagner plus d'argent. Avant ce métier, il était garçon-boucher. Maintenant, il ne pourrait plus faire autre chose :

«La route, quand tu y as goûté, tu peux plus retourner bosser dans une boîte. C'est pas possible. Deux jours et t'exploses.»
Jean.

«Je pense que l'amour du métier vient en roulant.»
Francis.

Il conduit une semi-remorque. Il reviendra ce soir. Du moins il le croît, ça dépendra du patron. Parce que ce soir, y'a "la marée". C'est-à-dire que des bateaux vont débarquer au port de Cancale et qu'il va falloir emmener les poissons soit à Paris soit à Marseille. Mais normalement ce n'est pas à lui, *«cette fois-ci de faire un grand tour»*, c'est-à-dire un déplacement de plusieurs jours. D'autres collègues se le verront proposer avant lui. Il ne l'obtiendra que si les premiers à qui on le propose le refusent.

La répartition du travail se fait de cette manière. Il y a les volontaires de l'entreprise dont le patron sait qu'ils sont susceptibles d'accepter de partir pour plusieurs jours. Les entreprises des années 1970 ne sont pas encore aussi spécialisées que celles des années 1990. La plupart des transports se font dans le département, quelques uns dans la région et d'autres, plus rares sur tout le territoire national.

Déjà la semaine dernière, Bernard a "découché" trois nuits. Il s'habitue à ces absences. D'autant plus que rouler s'avère beaucoup plus agréable que manutentionner la marchandise. Or, bien souvent, plus on va loin et plus le tonnage chargé est important, moins on est contraint d'effectuer des opérations de manutention.

La femme de Bernard n'apprécie guère les décisions du patron que son mari accepte. Cependant, il faut le reconnaître, chaque nuit que Bernard "découche", c'est de l'argent en plus, et s'il fait ça de temps en temps, on pourra peut-être s'acheter une

voiture neuve à la fin de l'année. Bernard "rêve" d'avoir assez d'argent pour acheter une voiture neuve. Déjà l'année dernière, on avait pu acheter du matériel de camping pour toute la famille et partir trois semaines sur la Côte d'Azur. Toutes les familles du village ne peuvent pas en dire autant. Cela d'autant plus que Bernard ne tient pas en place, il est à l'intérieur de sa maison comme un lion en cage. Fils de paysan, il a besoin d'espaces.

Mais quand même, elle ne s'est pas mariée avec un aventurier, un "vagabond"¹⁹. Quand elle l'a rencontré, il était commis-boucher. Une grande partie de la semaine sans "son homme", c'est dur ! Il faut gérer la famille, gérer les comptes, assumer sa solitude, s'endormir seule, sans câlin. Bref, ce n'est pas facile. Mais les frais de route de Bernard ont déjà permis, à Noël, de payer de beaux cadeaux aux enfants. Le train de vie de la famille a considérablement augmenté par rapport à ce qu'il était quand Bernard travaillait à la boucherie de son beau-frère. Ça fait une compensation.

Bernard s'apprête donc à "partir en route" (c'est l'expression consacrée). Il a vérifié l'état du camion, il a *«fait les niveaux»*. Le mécano a oublié de régler les freins du tracteur²⁰ : premier stress. *«C'est toujours les mêmes qui trinquent pour la fainéantise des autres»*. Bernard travaille généralement de 4 heures du matin à 18/19 heures le soir. Il ne comprend pas que le "mécano", comme les "gens des bureaux", ne travaillent que 9 à 10 heures par jour. *«Y'a un travail à faire, il faut le faire, c'est tout»*. Il se plaît à raconter ses "exploits" de travailleur. Une fois, il n'avait pas dormi depuis deux nuits. Il commençait à enlever ses vêtements pour dormir alors qu'il était encore dans la rue. L'histoire a fait le tour du village.

Bernard raisonne en termes de mission, pas en termes d'horaires. Si les freins lâchent (le fait, en 1970, est encore assez fréquent), c'est lui qui sera en danger. Et puis, à 4 heures du matin, impossible de prévenir quiconque. Il est cependant hors de question d'attendre. Bernard partira avec les freins endommagés et dès qu'il aura l'occasion de voir le mécanicien, il lui "passera un savon". S'il en a le courage, il affrontera même le patron *«pour lui dire que ça n'va pas»*.

Habituellement, dans la première partie de la journée, Bernard fait de la livraison de marchandises et le reste de la journée, il *"fait la ramasse"* comme il dit, il va chercher la marchandise à convoier. Il effectue du "transport à la demande", ce qui signifie que son employeur et lui doivent trouver du travail :

¹⁹ C'est le surnom que ma grand-mère maternelle donnait à son gendre.

²⁰ On désigne par le nom de tracteur l'élément moteur qui tire la semi-remorque. On parle de "porteur" quand l'élément tracteur possède aussi une capacité de chargement (la "caisse")

«Un bon routier, c'est celui qui est capable de prendre soin du matériel que le patron lui confie et en plus de faire tout son possible dans le cas où le patron a du mauvais boulot, de lui en trouver du meilleur, d'aider son patron».
Francis.

La plupart de ses convoyages se font dans le département ou dans la région. Mais le patron est à l'affût de transports de lots complets sur longues distances : "ça paye mieux". Cela d'autant plus que le patron possède les autorisations nécessaires (au moins une licence A et deux licences B). Aujourd'hui, le camion est déjà chargé. Il a réussi à aller chez le client samedi matin. Il avait fallu *«donner un coup d'mains»* au chargement et payer l'apéritif aux manutentionnaires pour qu'ils chargent : ils avaient, normalement, fini leur journée.

Tout est prêt. Bernard monte dans le Saviem 240. La cabine est propre. Bernard ne supporte pas la saleté dans son camion. Il a des collègues qui s'en moquent. Le moteur ronronne depuis déjà un quart d'heure. Les moteurs Diesel, en 1970, il faut les chauffer avant de démarrer, surtout quand la "semi" est chargée. Le moteur du Saviem (fabriqué par la marque Henschell) fait un bruit significatif. Bernard le reconnaît entre tous et saurait détecter toute anomalie dans son fonctionnement. S'il tombe en panne, Bernard saurait d'ailleurs le réparer. Il suffirait pour cela qu'il ait les "pièces".

Une heure après le départ, le chauffeur arrive à destination. Il a les clés de l'entrepôt où il doit livrer. Chez les premiers clients, il n'y a encore personne, la manutention est à sa charge. A neuf heures du matin, il a déjà roulé 150 km et livré trois clients, il a vidé lui-même plusieurs tonnes de son camion. Le camion est presque vide. *«Encore un client et ce s'ra bon»*. Il s'arrête alors dans un relais routier, "sur la route"²¹, pour manger un casse-croûte : une demie-flûte de 600 grammes, beurrée, dans laquelle le patron du relais a placé trois tranches de jambon et des cornichons. Un verre de vin, une grande tasse de café et il sera rassasié. Certains de ses collègues boiraient un "p'tit calva". Mais lui ne boit pas pendant la journée :

«Les gens y croient qu'on picole. En fait, ça arrive qu'on ait un coup dans le nez quand on sort du relais pour aller se coucher. Mais les gars qui boivent pendant la journée, ils sont rares.»
Jean.

«Dans les relais, si y'en a un qui buvait trois ou quatre digestifs d'affilée, y'en avait toujours un pour lui dire que fallait pas déconner. Tu comprends, le mec qui picole, il met tout le monde en danger, même toi»
René, Carnet d'observation, février 1992.

²¹ Les chauffeurs disent souvent cela : "je vais m'arrêter pour manger sur la route". Cela signifie qu'ils ne chercheront pas ailleurs que sur le bord de la route pour manger.

Maintenant, il faut téléphoner au patron. Ce sont les ordres : Bernard doit téléphoner tous les matins, vers 9 heures pour indiquer sa position et expliquer où il en est. Ça sonne occupé, il faut attendre. Quand il l'obtient, le patron lui annonce qu'il faut qu'il se dépêche de finir la tournée. Le camion doit revenir au dépôt pour la vérification des freins. D'autant plus que ce soir, c'est la "marée". Il faudra que Bernard change de remorque, qu'il prenne l'"isotherme", qu'il passe chercher un collègue, qu'ils aillent charger et qu'ils prennent ensemble la route pour Marseille.

Bernard demande alors au patron de prévenir sa femme : elle doit être au dépôt à 15 heures ou s'arranger pour lui déposer la voiture. Or, il n'y a pas encore le téléphone chez Bernard²². De là, il retournera chez lui, préparera ses affaires (il part pour quatre jours et trois nuits, au minimum), dormira une ou deux heures, prendra la voiture, ira chercher le collègue co-équipier et retournera au dépôt prendre le camion pour aller charger le poisson à Cancale (Ile et Villaine)²³. On est lundi, avec un peu de chance²⁴, il sera de retour vendredi soir.

La journée n'est pas finie : la marée a lieu à 19 heures trente, les bateaux accosteront vers 20 heures. On pourra commencer de charger le camion vers 20 heures trente, 21 heures, si les marins sont de bonne humeur. Il sera chargé vers 22 heures. Là seulement on pourra manger et puis "prendre la route" vers le Midi. Si le co-équipier n'a pas dormi plus que Bernard, ils auront à peine fait 100 kilomètres qu'ils seront tous les deux "morts" de fatigue. La journée de travail, commencée à 4 heures du matin ne se finira peut-être pas aujourd'hui.

Bernard va livrer le dernier client. Pendant ce temps-là, le patron peste contre le mauvais sort : on vient de lui proposer un lot de 2 tonnes à prendre près de l'endroit où Bernard livre son dernier client pour la ville où siège l'entreprise. Or, Bernard a quitté le client il y a à peine 5 minutes. Il n'est plus joignable. S'il avait un moyen de joindre son chauffeur, il lui demanderait de prendre cette marchandise. D'autant plus que le lot en question n'est soumis ni à la T.R.O., ni à autorisation : «*c'est tout bénèf* ! ». L'entrepreneur irait bien lui-même, avec son véhicule personnel, rattraper le chauffeur sur la route pour lui demander de faire demi-tour (il le fait parfois : il possède un

²² Il s'équipera sans doute du téléphone personnel quand sa commune sera câblée. C'est-à-dire lors du grand projet d'équipement de la Nation en téléphone (à partir de 1974).

²³ Le siège de l'entreprise est à Dinan (anciennes Côtes du Nord devenues Côtes d'Armor).

²⁴ Quand ils donnent des explications sur leur activités, tous les chauffeurs, même les plus jeunes expriment toujours cette condition : «*Si tout se passe bien, ...* ». Ils ne sont jamais en possession de l'ensemble des données qui leur permettrait de planifier parfaitement l'activité.

véhicule de tourisme "haute-gamme"²⁵), mais s'il fait ça, on n'aura plus le temps de vérifier les freins du véhicule. Ça n'est pas possible.

Tant pis. Il faut envoyer un autre camion. D'autant plus que si on peut récupérer ce marché, ça finirait bien la tournée que Bernard a faite et que l'on refait 3 fois par mois : on organise la tournée pour la finir par là, et on récupère les 2 tonnes au retour. Pas de kilométrage à vide, *«Que demande le peuple ?»*. Bernard partira ce soir pour Marseille avec son collègue, *"le fret en retour" est déjà programmé :*

«Ah ben disons que dans 80 % des cas, en marée, ou en viande, au départ, on avait déjà le fret de retour, en ciment, en plâtre, messageries, produits alimentaires. Disons qu'il y avait des agences qui s'étaient montées. Après il y a eu des petits bureaux de fret, qui étaient parfois dans les cafés»

Francis.

[...]

Nous arrêterons là cet exemple. Nous avons vu que dans de telles conditions, et par deux fois, joindre le chauffeur aurait été intéressant et aurait même pu faire gagner de l'argent sans en dépenser davantage, sauf le coût de la communication. Pourtant, cette journée s'est passée sans incident. Si le camion avait eu une avarie quelconque, si un client avait refusé de prendre la marchandise, l'absence de communication entre le chauffeur et l'entreprise aurait pu devenir problématique : *«Si ton camion est immobilisé quelque part sur la route, toi, ça te coûte de l'argent, mais faut pas espérer le récupérer sur le prochain client. C'est perdu, c'est perdu. Tu n'peux rien faire»*. (Claude, artisan-transporteur, Carnets d'observation, juin 93).

En 1970, les moyens de communication avec les mobiles n'existent que dans un très court rayon : depuis déjà quelques années, les polices américaines sont équipées de "radios" dans les voitures de patrouille. Mais elles ne fonctionnent que dans un périmètre relativement restreint. Les transporteurs ne pensent donc pas pouvoir mettre un téléphone dans les camions. Cela d'autant plus que le téléphone n'est pas encore très courant. Presque toutes les entreprises en sont équipées, mais la politique de diffusion de masse du téléphone vient juste de se mettre en place. *«Il faut apprendre à vivre avec les aléas du métier»* (extrait d'entretien). Quant aux extensions techniques du téléphone, elles n'existent qu'à peine. L'informatique embarquée, elle, n'est même pas envisageable à moyen terme. Pourtant, dans ce contexte particulier des transports routiers, toutes les conditions sont réunies pour que les entrepreneurs aient envie de

²⁵ Dans les années 70, les Triumph et les Porsche avaient un net succès auprès des transporteurs. Aujourd'hui, 605 et 409 Peugeot, Renault "Safrane", la gamme n° 3 de chez BMW et les Mercedes équipent de nombreux transporteurs. Il n'y a pas que le camion qui ait un rôle automobile important à jouer (ou "à jouer") dans les transports.

pouvoir établir un contact avec les conducteurs : la seule méthode qui leur permettrait de pallier les handicaps dûs à la mobilité de leur outil.

9.4.2. L'organisation d'une journée en 1993

Cette journée de travail, observée en 1993, n'est pas une journée-type : **il n'existe pas de journée-type des agents de convoyages**. Chacune apporte son lot de surprise et d'aléatoire. **C'est une des raisons principales qui a motivé les entrepreneurs de transports routiers à adopter des techniques de télécommunication "importées" des autres modes de transports**. Par contre, elle peut être considérée comme significative de l'usage que les acteurs du TRM peuvent faire de la radiotéléphonie.

- 4 heures du matin (les horaires n'ont pas changé), Guy s'apprête à partir réaliser non pas la journée de travail, mais la première mission de sa journée. Il ne sait pas ce qu'il fera après. Là, il part pour Chenevières avec un lot complet : les camions articulés ne rentrent plus (ou quasiment) dans la capitale. Dans les entreprises où on fait du transport à la demande, on ne sait plus plusieurs jours à l'avance, comme c'était le cas en 1970, les opérations qui seront à réalisées.

Un exemple : les entreprises de vente par correspondance garantissent parfois un délai de 24 heures pour une livraison sur le territoire national. Cela signifie que le transporteur sera prévenu moins de 22 heures avant l'heure de livraison. Livraison qui peut avoir lieu à un endroit distant de 800 kilomètres. L'organisation en "juste-à-temps" permet ce flux tendu.

Guy a 36 ans, une femme, deux enfants. Il vit dans un lotissement (accession à la propriété) près d'une grande ville. Il s'est fait "viré" de l'école, il était en seconde. Il est devenu "routier" deux ans après l'armée : trois ou quatre stages mal payés pour ne pas rester au chômage, et Guy a passé le permis C₁ grâce à un stage payé par les Assédic (en 1986). Son beau-père était routier, il lui a trouvé cette place. Il ne pouvait pas refuser. Sa femme connaît déjà les affres du métier, *«mais c'est ça ou rester au chômage, alors...»*

Guy est sûr de rentrer ce soir. Par contre, il ne sait pas à quelle heure. Ça peut pas être à 15 heures, parce que s'il a fini à 15 heures, le répartiteur lui trouvera une autre mission à réaliser. Ça peut être à 17 heures ou 22 heures. Il ne sait pas. Dans son entreprise, spécialisée (comme à peu près toutes, chacune sur des "marchés"

spécifiques), on ne fait plus que du lot complet ou demi-lot sur le quart nord-est de la France et le Bénélux.

Il n'est plus ici question de mettre dans le camion d'abord des produits de mareyeur et ensuite du placo-plâtre. La semi-remorque, une savoyarde est conçue pour du non-alimentaire. Pas de températures dirigées non plus, ce serait illégal : les normes légales sont bien plus sévères qu'il y a 24 ans. D'autant plus que son employeur est en cours d'homologation pour obtenir la norme européenne de qualité.

Cette homologation ne s'attribue pas sur le respect des droits du salarié : comme son beau-père il y a 15 ans, Guy est entre 12 et 15 heures par jour sous la responsabilité de son employeur. Il y a bien des repos compensateurs, mais pour les prendre, il faudrait faire une semaine de quatre jours. Il n'y a (à ma connaissance) qu'une seule entreprise de TRM dans le Nord qui fait ça. Nombreux sont les chauffeurs qui la connaissent : elle sert de référence sociale.

Ce n'est pas Guy qui a chargé la semi hier. Il a reçu les instructions par téléphone hier soir alors qu'il rentrait vers le Nord. Le répartiteur lui a dit qu'il prenait la "18". Qu'il trouverait les papiers dans le coffre de sa voiture restée sur le parking quand il arriverait. Qu'il laisse les papiers de celle qu'il conduisait dans le coffre de la voiture de son collègue ou dans la boîte aux lettres. Mais normalement, c'était Xavier qui prenait la remorque, il arriverait en même temps que Guy sur le plateau.

Il faut faire les manœuvres : décrocher-raccrocher. Ensuite, remplir le disque du "mouchard", le mettre dans l'appareil, tourner la petite manette sur la position "travail". Pas besoin de faire les niveaux, le mécano a fait ça dernièrement et ça ne risque rien.

• 4 h 10. Guy démarre (un Daf ATI 95). Avant, il a allumé la cibi et la radio. Direction la région parisienne. *«Il faut absolument arriver avant que les banlieusards prennent leur bagnole pour aller bosser, sinon, on perd deux heures»*. Le moteur du camion n'a pas besoin de chauffer. Il suffit d'attendre que la diode de contact soit éteinte. Mais tout de même, *«Quand il est froid, faut y aller mollo»*.

• Première pause à 6 h 00 : boire un café. Il va bientôt passer à "la tirelire" (le péage), *«faut regarder l'adresse du client»*. Guy remonte dans le camion et allume le téléphone : *«J'allume pas tout de suite, ça sert à rien, y'a personne à la boîte»*. Il arrive chez le client à 7 h 58. A 8 h 04, les bons sont acceptés par le gardien, il lève la barrière. A 8 h 08, Guy "se met à quai" : *«Maintenant, y'a plus qu'à attendre qu'ils déchargent»*. Au dessus de trois tonnes, ce n'est plus au chauffeur de vider son camion.

Guy ne le fera pas. Certains le font pour gagner du temps. Guy se remet à son volant et recommence à remplir des papiers administratifs.

Le déchargement semble débiter à 8 h 53. Les manutentionnaires sont passés voir le chauffeur. Guy a profité de l'attente pour dormir un peu : *«C'est toujours ça d'pris»*. Puis il a lu : un "pollar" : *«C'est pas compliqué à lire, ça détend, et y'a une femme à poil sur la couverture. Bon, personnellement, je les préfère en dessous des couvertures, mais bon.»*. En fait, le déchargement ne commencera qu'à 9 h 28. Guy tempête : *«J'aurai pu dormir une heure de plus !»*.

- 9 h 09 : coup de téléphone de la base (durée 1mn 10 s) : donner les instructions pour la mission suivante. Un bon boulot : peu de km à vide, un lot complet pour Abbeville. Accessoirement, le répartiteur s'inquiète de savoir si Guy a emmené le sociologue avec lui : *«Pas d problème, je l'ai pris à Lesquin, et comme il me f'sait chier avec ses questions débiles, j'ai largué à Péronne...»* . Je remercie Guy pour son humour. Il raccroche sans démentir l'information.

- 9 h 12 coup de téléphone du patron (45 s) : "Et le sociologue ?". Guy rassure son employeur : *«Non, chef, c'était pour rigoler, il est dans la cabine. on attend pour être déchargé»*. Guy raccroche et me dit que j'ai de la chance, le patron prend soin de moi.

- 9 h 47 : déchargement fini : échange de palettes : *«Elles sont consignées, si on en laisse quatre pleines, faut en reprendre quatre vides, si on oublie, y'a une prime qui saute»*.

- 9 h 51 : coup de téléphone de Guy vers la base (55 secondes): *«il manque le récépissé des palettes, qu'est-ce que j'fais ?»*. Frédéric (le répartiteur) enverra un double par fax. Guy quitte le dépôt à 9 h 57.

- 10 h 17 : arrivée à l'entrepôt de chargement

- 10 h 18 : appel du chauffeur vers la base pour demander le nom du destinataire de la marchandise (22 secondes).

- 10 h 36 : mise à quai du camion : un homme en costume passe et annonce au chauffeur qu'il n'y a pas de chargement avant 14 heures. L'information met Guy de mauvaise humeur : *«Heureusement qu'il avait un costume, je lui balançais mon café dans la gueule !»* Je crois que s'il n'avait pas eu de costume, Guy aurait trouvé une autre raison pour ne pas l'asperger avec le gobelet de café. Meubler l'attente. Lire. S'ennuyer aussi. Un camion dans une zone industrielle passante, ce n'est pas un espace pour lire. Guy est assis sur le siège, le livre sur le volant. De temps en temps il "pique du nez" (il s'endort).

- 11 h 10 : déballage de casse-croûtes. Chacun les nôtres. Un café, cigarette (gitane sans filtre pour Guy). Chez les agents de convois, c'est l'espace des cigarettes brunes (Gauloises et Gitanes).

- 11 h 40 : le chauffeur s'allonge dans la couchette. Silence, on ne tourne plus. "Rien" avant 14 h. Du moins en ce qui concerne l'organisation du travail de la journée.

- 14 h : les manutentionnaires arrivent. Le chargement commence à 14 h 11.

- 14 h 38 : fin du chargement. Appel du chauffeur vers la base pour prévenir qu'il y a un problème avec la carrosserie de la semi-remorque : préparer les matériels de réparations. Départ pour Abbeville.

- 17 h 10 : appel de la base (1'10") : deuxième et dernière mission de la journée : à Abbeville trois tonnes pour Lille. Guy râle encore une fois : «Moi, j'te dis qu'on n'est pas rentré, hein !».

Je cesserai là cet exemple. Ce soir-là, après deux autres coups de téléphone. Les deux émanant de la base. Un pour savoir où en était le déroulement des opérations (40 secondes), un autre pour donner des instructions pour le lendemain (1'54") : départ prévu de la base demain : 6 h 30. Guy est rentré chez lui à 21 heures. Levé à 3 h 20, il aura vécu une journée d'une amplitude de 17 h 30 entièrement consacrée à son employeur. Salaire mensuel de Guy sans les frais de route : 5.800 francs.

Pendant la journée, il y aura eu huit communications téléphoniques dont une seule n'avait pas de rapport avec l'exploitation et l'organisation du travail. Celles qui émanent de la base sont en général plus longues. Le chauffeur n'utilisant le téléphone que pour des raisons précises avec des questions préparées à l'avance. **La présence du téléphone à bord permet ce genre d'exploitation. Ce genre d'exploitation motive l'installation de radiotéléphones embarqués.** Il est difficile de préciser lequel entraîne l'autre. **C'est parce qu'il y a le téléphone à bord du camion que l'on peut organiser l'exploitation du véhicule de cette manière, mais c'est parce que les TRM s'organisent aussi de cette manière qu'il y a le téléphone à bord de certains véhicules.** Il n'y a de causalité ni directe, ni indirecte.

Cette journée de travail n'a pas vocation à devenir exemplaire. Je l'ai choisie en raison de l'utilisation faite du téléphone et des différents motifs qui justifient son utilisation.

9.4.3. Une volonté d'accroître la somme des informations sur les mobiles

Entre 1970 et 1993, le contexte a changé. Les TRM ne sont plus tout à fait les mêmes. Nous l'avons vu : contexte global de "dérèglementation" (T.R.O., B.R.F. et contingentement sont de l'histoire ancienne). Les personnels du transport routier non plus ne sont plus les mêmes (ce ne sont plus les mêmes conducteurs et plus les mêmes "patrons", certaines entreprises se sont dotés d'une force de vente...)

Le "désir technique" n'émerge pas du hasard mais de l'imaginaire des acteurs. Pour que communiquer avec les conducteurs soit possible, il faut, d'une part, que les moyens techniques existent. Or, depuis déjà plusieurs années, des techniques permettent de localiser les véhicules, de les contrôler, d'en contacter les conducteurs. Ces techniques sont déjà utilisées dans la marine (militaire, marchande et sportive²⁶) mais aussi dans l'aéronautique. D'autre part, la SNCF réfléchit déjà depuis plusieurs années à une méthode de gestion satellitaire et électronique de ses convois. Les équipementiers voient dans les transports routiers de marchandises un formidable potentiel de clients : il y a, en Europe, plus de 15 millions de véhicules industriels. Pourquoi composeraient-ils le seul mode de transport à ne pas s'intéresser à ces nouvelles potentialités ?

D'autre part, pour que ces techniques soient consommées par les entrepreneurs et utilisées par leurs employés, il faut une situation globale qui nécessitent cette utilisation. Or, pour reprendre et contredire un proverbe populaire (un élément de l'imaginaire du quotidien), nul ne sait si c'est l'occasion qui fait le "larron" ou le "larron" qui crée l'occasion. C'est en fonction de l'imaginaire constitué du transporteur sur ses capacités d'action sur le milieu et en fonction de l'idée qu'il se fait des capacités des techniques à répondre à ses attentes²⁷ qu'il va ou non s'équiper.

Nous sommes donc dans une situation technique et sociale bien particulière : il y a adéquation entre les difficultés des transporteurs routiers et les capacités techniques des appareillages. Le plus difficile reste tout de même de convaincre les transporteurs de l'intérêt financier à investir dans d'aussi coûteux systèmes techniques. Systèmes dont ils savent qu'ils n'arriveront pas, en raison de leur poids respectif dans le système complexe des transports, à faire payer par leur client en augmentant le prix du transport. Si équipement il y a, l'amortissement devra donc se faire une nouvelle fois sur des gains de productivité.

²⁶ Ceux qui s'intéressent aux compétitions de voile ont sans doute déjà entendu parler de la "balise Argos", système de localisation par satellite des navires.

²⁷ Sans négliger les contraintes économiques.

Peu à peu, cependant, l'organisation des opérations de transports se modifie. Avec la concurrence acharnée entre transporteurs routiers, il devient de plus en plus difficile de prévoir à l'avance ce que sera la prochaine opération de convoyage. Une fois le camion vidé de sa marchandise, le chauffeur, s'il travaille en zone longue, va devoir contacter son entreprise pour savoir quels autres convoyages il aura à effectuer. Plus on avance dans les années 80, moins les meilleurs lots apparaissent dans l'offre public. Peu à peu, les grands transporteurs ont diversifié leurs activités pour devenir affréteurs²⁸. Et, finalement, ce n'est plus chez les clients ou chez les donneurs d'ordres que l'on trouve de l'affrètement, c'est chez les "grands" transporteurs.

Les transporteurs sont donc "contraints" d'instituer un système de communication quasi-permanent entre le chauffeur et la base fixe de l'entreprise. Les liaisons communicationnelles documentaires (sur papier) ne suffisent plus : trop lentes. La circulation des informations doit être aussi rapide que celle des véhicules. Cela d'autant plus que la maîtrise des informations est devenue l'une des clés de la réussite ou même plus simplement de la survie des organisations. Du moins est-ce le discours le plus fréquemment entendu.

Déjà, dans l'entreprise, les télécriteurs avaient remporté un grand succès dans les années 70. Mais peu à peu apparaissent des techniques plus "légères", à maintenance moins onéreuse. En 1994, dans les entreprises, les crépitations des télécriteurs se sont tus, laissant la place au ronronnement plus régulier des télécopieurs. Sur certains types de marché, il est devenu impératif de pouvoir joindre les conducteurs à tout moment. Les appareillages d'enregistrement de données qui existent déjà (chronotachygraphe, notamment) ne sont pas des outils de gestion très efficace. Ils servent plus aux forces de l'ordre pour dresser procès verbal qu'aux entrepreneurs de transports pour gérer la mobilité de l'outil. Pourquoi alors s'équiper de télex embarqués et de "super-mouchards" (l'expression est d'un transporteur) :

«C'est de pire en pire. Maintenant ils font des super-mouchards. On peut enregistrer la manière dont le chauffeur appuie sur la pédale de frein. C'est des conneries. C'est des pansements sur des jambes de bois. Déjà, j'suis sûr que y'a pas la moitié de mes collègues qui ont une machine pour lire les disques.»

Luc F., transporteur (huit camions)

«C'est pas la peine non plus d'alourdir et de transformer le tableau de bord du véhicule en tableau de bord de Boeing. Parce que dans un bureau, on avait un téléphone avant, on s'en portait très bien. Après on a dit ben il faudra un télex. Parce que si vous n'aviez pas

²⁸ En 1990, 47 % des entreprises de TRM ont le double statut de "transporteur" et "affréteur" (Source : GUILBAUT M. : Quels besoins pour les chargeurs 2, rapport INRETS n° 178, mai 1994, page 58).

de télex, vous n'aviez pas l'information écrite etc. Donc on a un télex. Vous savez très bien que aujourd'hui, si on n'a pas de fax, on est un rigolo. Que si on n'a pas d'ordinateur, on se demande comment on est crédible. Ce qui fait que maintenant on l'a. [...]
Alain D., transporteur.

Mais ce n'est pas l'appareil qui est responsable de cet état de fait, c'est l'absence de l'utilisation de ses potentialités par les transporteurs. Or les transporteurs n'exploitent pas les potentialités des appareils enregistreurs parce qu'elles ne leur sont que d'un secours accessoire. Comme ils l'ont toujours fait dans les espaces où ils intervenaient, les acteurs du transport vont employer tous les moyens techniques qu'ils ont à leur disposition²⁹. Puisque le transporteur a de plus en plus souvent la sensation de devoir joindre le chauffeur, qu'il ne peut le faire lui-même, il va utiliser les moyens dont il dispose : il faut exiger du chauffeur qu'il appelle régulièrement la base fixe de l'entreprise. Pour cela, plusieurs techniques, avant l'apparition du téléphone intégré dans le camion, sont possibles :

- le coup de téléphone du chauffeur à l'entreprise. Mais la facturation en est difficilement mesurable. Les chauffeurs simultanément à l'appel téléphonique consomment une boisson et un casse-croûte, la somme totale est portée par le cafetier sur une "note de téléphone". Si le transporteur s'oppose à ces attitudes, cela passe pour de la pingrerie chez les chauffeurs et les cafetiers. C'en est, parce que les chauffeurs ont l'impression d'avoir ce droit. Pour eux, *«les véritables abus sont rares»* et les cafetiers savent que, sans cette technique, très vite le nombre de consommations vendues diminuerait considérablement. Ce n'en est pas pour le transporteur parce que s'il doit payer 5 francs effectifs de téléphone pour chaque chauffeur, tous les matins, parfois deux fois par jour, mais qu'il se rajoute à cela huit francs de casse-croûte et 6 francs de café, il est vite débordé par les frais. Quand, en plus, l'entrepreneur s'aperçoit que les objets (banderoles, fanions, petites poupées, peluches, mini-écharpes...) qui couvrent le tour du pare-brise du camion et qu'il trouve généralement très laids ont été financés par les notes de frais qu'il assume, c'en est trop. Il faut trouver un autre moyen ;

- Le P.C.V. : il permettait aux chauffeurs d'appeler l'entreprise de l'endroit où ils se trouvent. Mais, dans les relais, on leur fait tout de même payer la taxe de base. Dans les entreprises où ils ont chargé ou déchargé, les employés sont souvent très réticents, pour ne pas dire hostiles, à ce que les chauffeurs téléphonent à leur employeur. *«Il faut l'autorisation du chef, et il n'est jamais là»*. Là encore, si l'employé accepte, il rend service au chauffeur. Mais c'est lui qui *«se fera remonter les bretelles»* par son chef

²⁹ Parce que la recherche de technique nouvelle ne signifie pas qu'on utilise déjà pleinement les capacités de celles que l'on possède déjà.

quand il verra la note de téléphone : *«On ne peut pas laisser tous les livreurs téléphoner»* ;

- le numéro vert : cette technique de communication gratuite pour celui qui compose le numéro est très pratique. Mais le problème du téléphone n'est pas résolu : cela ennuie toujours autant les employés des entreprises d'où voudraient téléphoner les chauffeurs : *«Si le chef il passe, on est obligé de lui expliquer pourquoi le chauffeur est au téléphone. Si on lui dit qu'il a fait un numéro vert, il nous demande si on a la preuve et tout, oh non, non. On s'met d'accord : les chauffeurs touchent pas au téléphone et y'a pas d'malaise. Y'a une cabine à 300 mètres, c'est fait pour ça»*. D'autre part, le numéro vert devient intéressant à partir d'un certain nombre d'appels par jour, et seuls les grandes entreprises vont être intéressées par cette technique ;

- les cabines publiques apparaissent le long de nos voiries. Mais celles-ci présentent plusieurs inconvénients : d'une part, c'est le chauffeur qui doit payer, et on peut affirmer que les chauffeurs n'aiment pas payer les communications qu'ils font pour leur travail³⁰ :

L'enquêteur : *«[...] Là, il y a une cabine... à pièces...»*

Daniel : *«Tu penses pas que j'vas téléphoner avec mes sous, non ? T'as d'jà vu ça toi ? Quand tu payes des trucs pour ton patron, tu dépenses tes ronds, toi ? Non, non, on va en trouver une à carte» [...] (un bout de chemin avec Daniel, carnets d'observations, juin 93).*

D'autre part, pour pouvoir téléphoner d'une cabine téléphonique sur le bord de la route, il faut une aire de stationnement qui puisse accueillir le camion. Et il faut que cette aire de stationnement à côté d'une cabine téléphonique soit vide d'occupation.

CONCLUSION DU CHAPITRE NEUVIEME

Nous connaissons maintenant quelques les raisons internes aux systèmes de transports routiers qui ont poussé de nombreux entrepreneurs de transports à équiper leur parc de véhicules de radiotéléphones. La principale en est que, **avant l'apparition des techniques de communication allant de la base vers le mobile, les flux d'informations ne pouvaient être générés que par les agents de convoies :**

³⁰ Ils ont bien plus de plaisir à faire payer à l'entreprise le coup de téléphone qu'ils passeront à leur conjointe. Resquiller n'est pas l'apanage des entrepreneurs et des politiques.

«Avant, c'était un peu le routier qui décidait de son travail. Il lui fallait l'autorisation du patron, mais il cherchait lui-même. Si le camion était en panne, il le réparait si c'était pas trop grave, sinon, il devait savoir quelle était la panne pour que le patron fasse parvenir les pièces. Aujourd'hui, pour des problèmes de poids, il n'y a même plus de caisse à outils dans les camions et ce sont les patrons qui fournissent le boulot. Avant de faire quoi que ce soit, tu dois téléphoner à la boîte.»

Entretien avec Hervé, chauffeur-routier international, titulaire du CAP et de l'attestation de capacité

«C'est dingue l'autonomie que t'as dans c'métier ! Là, mon patron, il ne sait même pas où je suis. Ça fait deux jours que j'ai pas téléphoné. Quand j'vais téléphoner, j'vais m'faire engueuler. Si ça s'trouve, il croit que je suis encore dans le Nord. Mais qu'est-ce que tu veux qu'il dise puisque j'ai trouvé du boulot qui payait très bien.»

Rencontre avec Daniel à Donzères, dans la Drôme.

L'apparition de la possibilité technique de joindre le chauffeur dans sa cabine pallie ce défaut. Mais la communication téléphonique possède aussi des limites. C'est pourquoi les équipementiers ont essayé de mettre au point des techniques de transmission, aux mobiles, de données écrites.

D'un autre côté, les équipementiers améliorent sans cesse les techniques qu'ils commercialisent auprès des transporteurs. Leur objectif n'est pas de faire plaisir aux transporteurs, mais de gagner plus d'argent en gagnant des parts de marchés. Or, plus les techniques entrent en adéquation avec les désirs des transporteurs, plus elles ont de chances de bien se vendre. Pour cela, il faut à la fois rapprocher les techniques des "besoins" des transporteurs, et rapprocher les "besoins" des transporteurs des techniques existantes. Techniques commerciales classiques pour des produits présentés comme nouveaux.

Ce sont ces techniques qui ont fait l'objet de mon investigation sur le terrain. Le premier questionnement était d'en calculer les effets sociaux. Mais nous savons maintenant qu'il est inutile de chercher à mesurer les effets d'une technique si on la sort de son contexte de création, de diffusion, d'utilisation et d'appropriation. **Une même technique peut être associée à différentes réactions chez les acteurs sociaux selon le contexte de son intégration. Et nous ne savons pas, pour le moment, si ces réactions sont liées à la technique elle-même.**

CHAPITRE DIXIEME :

LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON DANS LES ENTREPRISES DE TRM

INTRODUCTION

Au fil du travail, les techniques nommées "techniques de télécommunications avec et de télésurveillance des véhicules industriels" sont devenues des "techniques informationnelles de liaison". L'élaboration du cadre conceptuel de la recherche nous a permis de remettre en question cette première dénomination, par trop déterministe.

D. de Rougemont est la première étape du raisonnement : "Information n'est pas savoir" (section 5.2.). Or, on ignore encore si les techniques ici décrites sont un savoir. On sait surtout qu'elles ne sont pas un savoir avant leur appropriation sociale. C'est donc bien le terme d'information qu'il convient d'utiliser. J. Habermas en est la seconde étape (conclusion du chapitre cinq) : il désigne le processus interactionniste comme promoteur des différentes formes d'expansion de la technique. Il ne s'agit donc plus de techniques de surveillance, mais il ne s'agit pas seulement de techniques de communications. Le terme de liaison, même si elles peuvent être "dangereuses", a pour mérite de laisser au lien interactionnel son omnivalence. Ce n'est pas le cas du mot "surveillance".

D'autre part, comme déjà précisé dans la problématique générale, l'appellation la plus fréquente de "technologies embarquées" a été délaissée. La raison première est qu'une technologie, c'est un discours. Alors une "technologie embarquée" serait finalement un savoir technique exprimé par les agents de convoyages. L'usage de l'appellation avec cette signification rendrait incompréhensibles les choses. De plus, toutes les techniques qui sont à bord du camion sont des techniques embarquées. Or, le domaine couvert par cette appellation est bien trop vaste par rapport à l'objet mis en question, puisque ce travail ne concerne que les possibilités techniques d'établir un lien entre le mobile et sa base.

Là encore, pour reprendre l'exposé élaboré dans la première section du chapitre cinq (la boucle de l'exposé continue sa rotation autour du sujet), les termes de "technologies embarquées" ont remporté un vif succès auprès des acteurs parce qu'ils utilisent ce vocable dès qu'ils ne peuvent plus intervenir sur l'objet technique lui-même et

quand ils ne maîtrisent pas les opérations réalisées : la réparation des pannes de ces appareils doit être sous-traitées (cf infra page 227).

Le chapitre précédent nous a permis de voir quelles peuvent être les conditions qui ont fait émerger, chez les transporteurs le désir d'accroître leurs connaissances sur leurs véhicules et les modalités de leur utilisation. On peut scinder ces techniques en deux groupes selon leur fonction espérée¹. Les unes ont pour ambition d'enregistrer des données sur le déroulement des opérations, les autres ont pour ambition la transmission immédiate de données. Les premières sont des techniques d'enregistrement, les secondes des techniques de communication.

Conformément à une volonté de ne pas extraire de leur contexte les phénomènes étudiés -parce que c'est le contexte qui construit les phénomènes- le chapitre commencera par un exposé des différentes formes de communication à l'œuvre dans le méta-système des TRM (section 10.1.). Cette section montrera une taxinomie pentatonique dont la cinquième tonalité est l'objet-focal de ce travail de recherche, elle sera exposée dans la section 10.2.. La section 10.3. traitera de la communication entre les entreprises et les mobiles.

10.1. CINQ FORMES DE COMMUNICATION DANS LES TRM

10.1.1. un exemple d'imaginaire social

Lors de l'entretien qui avait amené l'élaboration de ma première problématique (cf infra : problématique générale), l'interlocuteur m'avait décrit les possibilités techniques maximales d'un ordinateur de bord : j'avais reçu, pour reprendre le vocabulaire de V. Scardigli, ma première leçon de *techno*-logie. Imaginons un appareil capable de relever 65 points de contrôle dans un véhicule. Avec 65 capteurs² à pulsion³, on peut mesurer la manière de conduire du chauffeur, l'intensité avec laquelle il appuie sur la pédale d'embrayage, la pédale de frein. On peut aussi mesurer la manière de claquer la portière du véhicule.

¹ C'est-à-dire selon les catégories constituées par les acteurs de la techno-logie.

² Le terme de "capteur" désigne «un dispositif permettant de détecter, en vue de le représenter, un phénomène physique sous la forme d'un signal» (définition du Robert). Les interrupteurs électriques sont des "capteurs".

³ Ceux qui ont déjà utilisé un escalier mécanique connaissent le principe du capteur à pulsion : on pose le pied sur la plaque d'acier aux extrémités l'appareil, et il se met à tourner : progéniture banalisée de la rencontre magique entre la "Fée Electricité" et le "Génie Mécanique". Mais les "escalators" savent encore amuser les enfants.

Continuons sur notre lancée : en réservant une cinquantaine de capteurs pour le plancher de la caisse, on pourrait également enregistrer le parcours qu'effectue, à l'intérieur de la caisse, la personne qui charge ou décharge le camion de sa marchandise. Techniquement, cette idée ne présente quasiment aucun problème. Du moins est-elle réalisable sans grande difficulté matérielle.

Il suffit pour cela, de diviser le plancher du camion en 50 plaques différentes⁴ et de placer sous chacune un capteur à pulsion. Sachant qu'un appareil de manutention comme le "transpalette" serait, vue sa taille, presque toujours⁵ en contact avec deux palpeurs, nous pourrions construire une modélisation (se voulant) significative de la manière de charger ou de décharger un véhicule. C'était l'exemple que m'avait donné cette personne tout en me signifiant que si l'idée était «*techniquement réalisable*», elle était «*abusive*». Exemple à valeur heuristique donc, plus que réaliste. Mon interlocuteur avait continué son exposé en m'expliquant que ces capteurs pouvaient, aujourd'hui, être reliés à un système centralisateur dans l'entreprise permettant aux sédentaires de vérifier et contrôler l'usage d'un camion situé à plusieurs centaines de kilomètres.

Permettez alors que je me lance à mon tour dans la *techno*-logie.

On s'imagine alors un "petit chef" scrupuleux, avant dernier maillon d'une organisation inhumaine, observant la numérisation de ces données comme s'il observait le camionneur lui-même. Ou encore, on l'imagine regardant les voyants lumineux s'éteindre et s'allumer tour à tour, fabricant une représentation imagée, un modèle des attitudes plus ou moins aléatoires, plus ou moins chaotiques de celui qui charge ou décharge le camion "*en faisant ce qu'il peut*". On peut alors s'imaginer le petit chef et sa blouse blanche amidonnée, comparant le parcours des voyants ou du modèle numérisé avec le modèle idéal fourni par le kafkaïen bureau des méthodes. Bureau des méthodes où le présent du travailleur ne soulève jamais de problème («*il n'y a pas de mauvais outil, me dit un transporteur, il n'y a que des mauvais ouvriers*») et où il y a toujours des solutions à venir. On imagine alors le petit chef, décrochant son combiné téléphonique, prévenant son "petit chef à lui" que l'agent XB 3221 ne respecte pas les consignes...

Comme le disait le Président De Gaulle à un interlocuteur dont j'ignore le nom : «*Alors là, mon ami, vous êtes en pleine science fiction !*». C'est là le rôle de la technologie : imaginer des possibles. Celui-ci semble des plus funestes. Mais l'appropriation sociale des techniques est, comme l'affirme J. Habermas, un processus d'ajustement dynamique (et non pas mécanique) : les acteurs vont rapprocher la technique de leur

⁴ Ce qui ferait des plaques variant entre 0,50 et 0,80 m².

⁵ Le "presque" est important car les chauffeurs pallient souvent les tares de maniabilité de l'appareil en le soulevant soit sur les roues avant soit sur un seul côté.

sphère imaginaire en se représentant les choses distantes et en se distançant des réalités présentes.

Mon interlocuteur avait continué son exposé en affirmant que le recueil de ces données ne servirait à rien. Mais elles serviraient. Elles seraient utilisées pour accroître, dans l'esprit de l'agent XB 3221, l'impression d'être le rouage d'une machine terrifiante qui l'écraserait au moindre faux-pas. «*Big Brother is watching you*» affirmait G. Orwell. C'était pour "1984" et nous n'y sommes pas encore : le "Big Brother" des organisations occidentales n'a pas cette allure grossière et envahissante. Il sait se faire plus fin : la loi vient d'autoriser l'enregistrement du comportement des citoyens dans la rue et la conservation des enregistrements pendant six mois. Comme le disait un passant interrogé par un journaliste de télévision : «*Qu'est-ce que ça fait ? Ils peuvent bien me filmer passant dans la rue, je n'fais rien d'mal. Qu'est-ce qu'ils vont pouvoir faire avec un tel enregistrement ?*».

En fait, les appellations technicistes de "surveillance" et de "télécommunications" sont insuffisantes et il est préférable de parler aujourd'hui de techniques informationnelles de liaison (T.I.L.) car, pour paraphraser V. Scardigli, rien ne laisse présager que les techniques de télésurveillance serviront à surveiller, que les techniques de télécommunications serviront effectivement à communiquer. Le vocabulaire utilisé ne doit pas présager de l'appropriation sociale qui sera faite de ces techniques. Utiliser l'expression de "techniques informationnelles de liaison" permet de quitter la visée fonctionnaliste de la technique pour s'intéresser à son spectre d'intégration : l'imaginaire social des acteurs et la manière dont elles s'intègrent : par l'interaction. Cela d'autant plus que premièrement enregistrer n'est pas surveiller, l'usage social du chronotachygraphe (décrit plus loin) nous le montre ; et deuxièmement, il ne suffit pas d'avoir un moyen de télécommunication pour communiquer.

Plusieurs types de communication à l'œuvre dans les TRM peuvent être décrits. La typologie qui suit est pentatonique. Elle n'a pas pour ambition d'instaurer une scission entre les différents types de communication, pas plus qu'elle ne doit servir à regarder, pour un autre problème, les différentes formes de communication. Elle est plus modestement, la taxinomie qui va nous permettre de mettre en valeur, en les signifiant, les formes de communication rencontrées.

10.1.2. Un modèle pentatonique des communications dans les TRM

Une taxinomie pentatonique peut permettre de lire les formes de communications dans les entreprises de TRM :

- 1. la communication entre les mobiles et les forces de l'ordre (lois, code de la route, contrôles aléatoires, négociations, coercition par la force...);
- 2. la communication de l'entreprise avec les autres entreprises (le courrier postal, le téléphone, le minitel, l'E.D.I...);
- 3. la communication entre l'entreprise et l'Etat (par le biais des règlements, des lois, par le biais des négociations professionnelles...);
- 4. la communication à l'intérieur de l'entreprise (gestion des ressources humaines, organisation du travail...);
- 5. **la communication entre l'entreprise et les chauffeurs et/ou les mobiles.** Cette dernière forme de communication à l'œuvre dans les TRM fera l'objet d'une présentation plus spécifique puisqu'elle représente l'objet même de notre enquête.

Cette grille de lecture à cinq archétypes est inspirée non pas par la fonction des techniques, ni même par leur usage. Elle fait appel aux interactions pour comprendre les phénomènes communicatifs dans les TRM. Un même appareil pourra donc apparaître dans plusieurs des tonalités.

Attardons nous cependant quelques instants sur ces différentes orientations communicationnelles.

10.1.3. La communication entre les mobiles et les forces de l'ordre

Le code de la route, les contrôles aléatoires, la politique de sécurité routière sont les techniques les plus communes de cette forme d'interactions. Dans tous les pays d'Europe, ce sont les Etats qui gèrent la plupart des infrastructures routières. De plus en plus, les grands travaux d'infrastructures en chantiers ponctuels, bien que toujours à l'initiative des Etats sont financés par des consortiums faisant intervenir une part de plus en plus grande d'acteurs du secteur privé. La puissance publique constitue même des entités juridiques de droit privé pour participer à la gestion des ouvrages d'art (le tunnel sous la Manche, mais aussi le Pont de Normandie, certaines autoroutes...).

Depuis qu'existe l'ambition européenne unitaire, le transport est considéré comme un espace-clé d'intervention des Etats et de la C.E.E.. Depuis 1987, la Communauté

Européenne a mis au point , par l'intermédiaire de la C.E.M.T.⁶, le programme DRIVE (sigle anglo-saxon pour "infrastructure routière spécifique à la sécurité des véhicules en Europe"). Celui-ci s'inscrit dans la plus vaste ambition du projet EUREKA de recherche sur les "*technologies*" nouvelles en Europe, et notamment sur la "T.I. & T." (combinaison de la Technologie de l'Information et des Télécommunications) dont la R.T.I. (Road Transport Informatics) est l'application aux transports routiers.

Le but de ce programme est de concevoir des actions "pré-compétitives" et "pré-normatives" afin d'aider les différents protagonistes de la R.T.I. à :

- *«fournir des cadres organisationnels et d'analyse en vue d'un effort concerté des protagonistes sectoriels [...] en représentant ainsi les opinions des utilisateurs» ;*
- *«Identifier les caractéristiques d'efficacité, d'environnement et de sécurité des transports qu'il conviendrait de prendre en compte dans le développement des communications mobiles, d'informatique automobile, de systèmes de contrôle du trafic et de spécifications d'infrastructures routières [...]» ;*
- *«Identifier systématiquement les spécifications fonctionnelles et les normes minimales nécessaires à la réalisation de l'objectif» ;*
- *«Réaliser un large consensus avec les protagonistes sectoriels quant à l'action à entreprendre et aux stratégies de mise en œuvre à proposer» [...]»⁷.*

Nous sommes ici dans un registre de vocabulaire représentant le plus pur des styles administratifs techno-scientifiques. Tout y est : la nécessité de créer des "cadres institutionnels", l'appel à un "effort concerté", mais limité aux "protagonistes sectoriels", le recueil des "opinions des utilisateurs", le désir d'identification systématique, etc... De plus, cette forme de volonté politique ressemble à s'y méprendre à l'ambition que D. de Rougemont avait pour la réflexion sur les techniques avant qu'elles ne deviennent techniques de masses. Les modalités et les orientations choisies lui auraient peut-être déplu, mais les Etats et les sociétés internationales ont commencé à réfléchir les techniques avant que de les mettre en œuvre.

A l'intérieur de ce programme (dit R.T.I.), les Etats sont chargés plus particulièrement de la gestion du trafic et de l'équipement de l'infrastructure et notamment l'installation des matériels tels que satellites, balises de transmission (sur le bas-côté de la

⁶ C.E.M.T. : Conférence Européenne des Ministres du Transport. Elle est ouverte à plusieurs pays ne faisant pas partie de la CEE puisque déjà, en 1987, elle regroupait 19 pays européens et 4 pays associés.

⁷ Extraits de la "*proposition de règlement CEE concernant le programme DRIVE*, COM (87) 351 Final, du 24/07/1987".

route) à infra-rouge ou à micro-ondes, terminaux d'affichage des circuits d'informations sur le réseau, pour tous les systèmes d'aide à la conduite tels que Sirius⁸, Carminat⁹.

La place et le rôle de l'Etat (en France du moins) sont donc primordiaux dans l'élaboration des systèmes d'aide à la conduite. C'est par l'intermédiaire du code de la route, des forces de l'ordre, de la Prévention Routière, du Centre National d'Informations Routières et de ses filiales régionales, des efforts de la D.T.T.¹⁰ que l'Etat "communique" avec les usagers de la route.

Cette forme de transmission des données fut longtemps unilatérale, mais la situation est en pleine évolution car le programme Carminat, par exemple, compte parmi ses intervenants la Fédération Internationale des Automobiles Club qui y représente les usagers de la route et leurs intérêts. L'adoption du fameux permis à point a également fait l'objet de discussions avec les associations prétendant représenter les usagers¹¹.

En définitive, nous sommes rappelés à l'omniprésence des Etats dans cet espace particulier des transports et de tous les systèmes dynamiques qui s'y inscrivent. Transporteur, grand conseiller et grand régulateur des déplacements des citoyens et de leurs organisations, immense force coercitive, l'Etat est véritablement un acteur incontournable quand il s'agit de parler des transports.

10.1.4. La communication de l'entreprise avec les autres entreprises

Nous avons vu que chaque opération de transport s'accompagne de plusieurs formes de communication entre les acteurs. Les techniques les plus utilisées sont aujourd'hui, dans les TRM, tout d'abord le camion, moyen de communication entre un point A et un point B dont la place dans l'imaginaire des acteurs a été précédemment démontrée. Il faut également citer la télécopie, le téléphone, le téléscripateur ou télex (de moins en moins), la télématique.

En fin, plus récemment est apparu, avec les systèmes d'échanges de données informatisées (E.D.I.), le réseau d'ordinateurs comme moyen technique de communication et de télécommunication entre les entreprises. Il ne faut cependant pas

⁸ SIRIUS est ce système qui permet aux usagers des autoroutes de l'Ile de France de savoir si telle ou telle portion d'infrastructure est fluide ou non.

⁹ CARMINAT est un projet de système d'aide à la navigation des véhicules routiers (cartographie embarquée, guidage, détection de problèmes à l'intérieur comme à l'extérieur du véhicule...)

¹⁰ D.T.T. : Direction des Transports Terrestres (une institution dépendant du secrétariat d'Etat aux transports.

¹¹ Il est d'ailleurs à noter que le gouvernement, lors de la révision du permis à point, le faisant passer de six à douze et ré-évaluant les sanctions, a adopté nombre de mesures proposées par ces associations et qu'il avait rejetées lors des discussions préalables.

oublier le circuit traditionnel du courrier postal qui, s'il est le moins rapide de tous, reste le moyen légal de preuve le plus solide. Mais aussi les médias, professionnels ou tous publics car les transporteurs ont adopté les règles de la production d'une image médiatique. Et certaines entreprises sponsorisent des compétitions sportives, financent des émissions de radio, de télévision...

Les transporteurs sont à la recherche perpétuelle des techniques les mieux adaptées pour assouvir leurs "besoins" de communication. Dans ce cadre, les interactions entre les entreprises de transports et les différents intervenants (autre que l'Etat en tant que régulateur global) du transport ne sont pas en reste. L'intégration d'une force de vente au sein des entreprises de TRM a considérablement modifié les modalités de communication entre elles et leurs différents "partenaires".

La plupart des entreprises de transports routiers utilisent les moyens désormais "classiques" (téléphone, télécopie, courrier), pour les communications avec les chargeurs, les donneurs d'ordres, les affréteurs, les constructeurs, les équipementiers, les assurances et les banques, les administrations (...). Cependant, depuis quelques années, certaines entreprises de transports internationaux sont à la recherche d'une cohésion entre les différents modes de communication impliquant l'ensemble des partenaires du transport.

L'informatique semblait être l'outil idéal pour réaliser cette ambition. C'est pourquoi les méta-acteurs des TRM ont tenté d'adopter une forme de communication qui existait déjà dans l'aéronautique marchande : l'Echange de Données Informatisées (ou E.D.I., termes anglo-saxon pour "*Electronics Data Interchange*"). L'E.D.I. est en fait la recherche d'un langage commun, c'est une des dimensions qui manque aux TRM pour se prévaloir de l'appellation de "*macro-système technique*". Mais cette technique ne concerne que les acteurs les plus "puissants" de l'espace des TRM (dix entreprises en 1992)

Un programme de recherche européen (lancé dès 1983) a tenté de les aider dans la mise en œuvre de cette ambition, c'est le programme COST 306. Cette expérience s'est fondée sur la volonté de standardiser les messages-transports pour «*montrer la faisabilité d'une opération regroupant des partenaires de nature très différente et de procéder par la suite à une évaluation technique et économique de celle-ci*»¹². Avec la recherche de cette

¹² BOLLO D., STUMM M. & HANAPPE P. : "les nouveaux moyens de communication au service du transport international -COST 306 : une expérience européenne en E.D.I.", in Recherche Transports et Sécurité, n° 26, Juin 1990, page 65.

unité dans un langage commun, peut-être les TRM se rapprochent-ils de ce qu'A. Gras appelle un macro-système technique.

Les transporteurs routiers (notamment les plus grands) se sont intéressés à cette expérience. Elle a donné lieu à des articles et des réflexions dans la plupart des supports communicationnels utilisés par la profession. Comme les autres formes d'innovation, elle a donné lieu à une fantasmagorie importante sur ses futures capacités «[...] de plus, chaque objet transporté exige, en moyenne, 40 grammes de papier en guise de documents d'accompagnement, on imagine aisément ce que peut apporter l'E.D.I. aux transporteurs»¹³ sans entraîner véritablement de changement visible dans la réalisation des opérations de transports. L'expression "on imagine aisément" est un exemple typique de propagande techniciste. Elle est souvent associée avec "tout le monde sait très bien", "il est évident que" etc...

Quelques grandes entreprises françaises de TRM s'en sont équipées. Il semblerait que cela ne changea pas grand-chose dans l'établissement des documents de transport puisque le support papier reste le seul valide légalement. L'E.D.I. accélère l'information entre les participants, mais les organes de contrôle semblent toujours exiger l'établissement de données sur papier. Cela n'a pas permis, de toute manière, de "transporter plus vite et moins cher" comme nous le signalent les diffuseurs de la technologie et du discours technocratique¹⁴.

Dans les entreprises qui l'ont adoptée, l'E.D.I. a ajouté une forme de communication, sans diminuer les plus anciennes. Par contre, il semblerait que l'EDI ait permis l'adaptation des moyens de communications à la vitesse contemporaine d'organisation des opérations de convois : le véhiculage et son organisation sont plus rapides, la transmission d'information se fait plus rapide.

Fonctionnant dans l'aéronautique (avec le système Cargo-IMP, standard de messages-transport géré par le S.I.T.A.¹⁵), le transfert en est bien difficile dans les transports terrestres qui sont composés de plusieurs centaines de milliers d'entités juridiques différentes convoyant des milliers de fois plus de marchandises sur des

¹³ "Pour transporter moins cher et plus vite", in *Les Echos*, le 19 avril 1989, page 29.

¹⁴ Pour de plus amples renseignements sur l'E.D.I., on consultera avec avantages les différents dossiers parus dans les revues professionnelles. On peut également conseiller le dossier de *L'officiel des transporteurs* paru dans le n° 1613 du 9 juin 1990. Dans une dimension plus scientifique, *Les Cahiers scientifiques du transport* et la revue *Recherche Transport et leur Sécurité* (la revue mensuelle de l'INRETS) ont fait paraître de nombreux articles sur l'E.D.I.

¹⁵ Le S.I.T.A. (Service International de Transmissions Aéronautiques), puissant réseau coopératif de télétransmission regroupe au sein de l'I.A.T.A. (International Air Transport Association) la plupart des grandes compagnies internationales.

distances considérablement plus courtes. **Il y a bien eu ici "transfert de technologie" c'est à dire de discours sur la technique** (cf infra section 5.1.). Il nous faudra encore attendre pour que la technique suive et se généralise, si elle parvient un jour à suivre. C'est-à-dire si les acteurs trouvent moyen et intérêt à se l'approprier.

10.1.5. La communication entre l'entreprise et l'Etat

Cette forme de communication, nous l'avons déjà abordée. Elle se fait le plus souvent par le biais de techniques abstraites : des règlements, des lois, et par le biais des négociations professionnelles. Mais il est une dimension de ces techniques que nous n'avons cependant pas encore vue : il s'agit de la coercition par la force. L'Etat possède de grands moyens de coercition sur le système des transports routiers non seulement dans son ensemble, mais aussi sur chacune des entités qui le composent (la réglementation, mais aussi les matraques, les canons à eau, le gaz et les chars d'assaut¹⁶).

Les transports routiers constitueraient, s'ils augmentaient leur capacité d'union, un ensemble social très puissant¹⁷. Selon C. Gérondeau, le nombre d'emplois liés directement et indirectement aux transports s'élève à plus de deux millions et demi d'actifs, ce qui représente presque 10 % de la population active globale¹⁸. C. Gérondeau arrive à un total de 2.600.000 emplois induits par le système automobile. Nous sommes bien loin des 443.389 personnes recensées dans les transports terrestres (hors SNCF et RATP) par l'Enquête Annuelle d'Entreprise de l'OEST (année 1990). **La définition du "secteur" des transports (TRM compris) est bien un enjeu social.**

C'est sans doute la raison pour laquelle, afin d'éviter le "*syndrome chilien*"¹⁹, les transports ont été déclarés "*service public*". Cela permet à l'Etat d'intervenir avec violence, si nécessaire, contre toute forme de revendication que ses agents trouvent abusive²⁰. Le blocage des routes par les camions et les "opérations escargots" font partie de cette catégorie. L'analyse des conflits interpersonnels dans le cadre du travail (section

¹⁶ Lors du "conflit" de juillet 1992, c'est un char d'assaut (non armé) AMX 30 qui a tenté (vainement), en l'arrachant, de déplacer un camion.

¹⁷ Mais les acteurs du transport ont tant d'intérêts divergents entre eux qu'il est in-envisageable, pour quiconque en connaît quelque peu les fondements, de penser qu'ils puissent homogénéiser leurs revendications face à l'Etat qui leur sert bien plus souvent d'arbitre que d'adversaire.

¹⁸ C. Gérondeau : Les transports en France..., éditions Transports Actualités, pp 202-203.

¹⁹ Les transporteurs chiliens, comme les autres entrepreneurs, mais plus visiblement, ont participé, en 1973, au renversement de S. Allende.

²⁰ Les TRM n'ont, en cela, rien de spécifique. Médecins, infirmières, lycéens (et tout contestataire trop peu pusillanime) sont traités de la même manière par les forces de l'ordre.

4.4.2.) a montré que le problème ne se situait pas à ce niveau. L'ensemble de la première partie démontre que cette unité est une des représentations les plus courantes de l'imaginaire social, mais qu'elle a peu de validité. On pourra pour s'en convaincre définitivement lire les analyses des barrages routiers de 1984, réalisées par P. Hamelin²¹.

10.1.6. la communication à l'intérieur de l'entreprise (entre sédentaires)

Cette forme de communication ne nécessite pas d'appareil particulier²². Par contre, elle exige des techniques de gestion des relations entre les personnes. Techniques qui, dans les transports, ne s'apprennent que rarement. Nous savons cependant qu'elles dépendent de la gestion des ressources humaines et de l'organisation du travail à l'intérieur des entreprises. Elles sont basées, le plus souvent, sur la personnalité unique du chef d'entreprise.

Certains transporteurs eux-mêmes dénoncent les formes d'organisation du travail au sein des entreprises de transports. P. Jannin²³ parle de direction de "type solaire". Une personne travaillant au sein d'une D.T.T.²⁴, m'affirmait que la plupart des entreprises de TRM n'avait pour seule organisation que la séparation entre le chef d'entreprise et le reste de l'organisation, confirmant en cela les propos de P. Jannin. Les enquêtes que j'ai pu faire sur le terrain ont également confirmé ces affirmations.

En définitive, la transmission d'informations, dans les entreprises de transports routiers est de type paternaliste. Peu nombreux sont les entrepreneurs qui tentent de remettre en cause cette forme de direction qui les valorise, non seulement dans leur fonction, mais aussi dans leur orgueil de chef d'entreprise.

C'est finalement avec l'accroissement de la taille de son entreprise que le transporteur va se trouver contraint de penser un organigramme de direction et de stratification de sa société. Le *bilan sociétal*, obligatoire dans les entreprises de plus de 50 salariés depuis les lois Auroux (1983), a contraint les grands employeurs à réfléchir sur ce phénomène. Cependant, sur les 37.037 entreprises de TRM recensées en France par

²¹ HAMELIN P. : "Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite", *Culture Technique*, n° 19, mai 1989. Ces événements selon l'auteur «ont fait éclater le stéréotype de l'homogénéité du milieu» (page 12-13). Mais ils ont fait éclater le stéréotype pour qui voulait bien accepter de voir son stéréotype éclater. Ce qui n'est pas fréquent.

²² La "pointeuse" ou autre moyen de contrôle du personnel sont peu courus dans les entreprises à direction non fortement hiérarchisées. Deux des entreprises de TRM visitées lors de l'enquête avaient une pointeuse à l'entrée. Elles étaient toutes deux hors d'usage.

²³ JANNIN P. : op. cit., page 48.

²⁴ D.T.T. : Direction des Transports Terrestres, un des services de certains Conseils Régionaux.

l'OEST, seules 729 ont un effectif supérieur à 50 personnes. Ce qui ne représente pas 2 % du total.

Nous devons cependant prendre garde de ne point émettre de jugement sur la qualité de la communication intra-entreprise selon qu'elle soit hiérarchisée et rationalisée ou paternaliste. Chacune des deux techniques de gestion des rapports entre les personnels comporte son lot d'avantages et d'inconvénients. Si les syndicats de salariés ont longtemps conspué les formes paternalistes de direction des entreprises²⁵, il n'en est pas de même des salariés qui, d'après ce que j'ai pu en voir, craignent beaucoup plus la bureaucratisation des rapports que l'interaction face-à-face avec les dirigeants de la société dans laquelle ils travaillent :

- [...] «C'est mieux, hein, c'est pas ça que j'veux dire, hein. J'gagne mieux ma vie, j'suis tous les soirs à la maison, maintenant j'connais mes gosses et tout, hein, c'est pas ça que j'veux dire. Mais franchement, y'a un truc qu'était mieux quand j'travaillais dans la boîte de transports, c'est que je n'recevais pas des notes de service. J'trouvais pas des lettres sur le siège de mon camion quand j'arrivai à la boîte. Quand t'as fait une connerie, le patron il t'engueule, un point c'est tout. Maintenant, tu sais plus. Le chef il t'engueule, mais si tu l'écoutes, c'est pas lui, c'est son chef à lui qui lui a dit de t'engueuler [...]».

Mais les imaginaires, là encore, et comme toujours, sont omnivalents :

- «Ouais, OK !, mais c'que t'oublies de dire à c'monsieur, c'est que dans les p'tites boîtes, si le patron a décidé de t'emmerder, il va t'emmerder jusqu'à ce que tu te tires. Le mec il connaît ta femme, il connaît tes gosses et tout, ah non, moi j'aime pas ça»

(Rencontre avec Jean-Yves et Eric (deux collègues de la même entreprise), entre 28 et 35 ans, dans un relais routier. Jean-Yves a quitté une petite entreprise de transports routiers où il faisait de l'international pour aller travailler, en régional, dans une multinationale de distribution de petits colis. Eric n'a pas expliqué sa situation antérieure. Extraits du carnet d'observation²⁶, juillet 1993).

Nous voyons bien que, là comme ailleurs, les avis sont partagés. Aucun de ces deux chauffeurs n'a tort, aucun n'a raison. Il est même possible que, se trouvant confronté quelques heures ou jours plus tard, à un interlocuteur tenant le propos qu'ils tenaient tous les deux, chacun dirait l'inverse de ce qu'il a dit devant moi. Le but de la discussion n'étant pas de convaincre l'autre qu'on a raison, mais d'**envisager tous les possibles, c'est là le rôle de l'imaginaire.**

²⁵ Notamment parce que la direction paternaliste d'une entreprise subordonne sa longévité à la seule capacité du chef d'entreprise, qu'elle ne prend donc pas en compte la fonction pratico-sociale de l'entreprise et ensuite parce que la direction paternaliste se passe allègrement des institutions syndicales qui, bien évidemment, n'apprécient guère cette éviction.

²⁶ Propos reconstitués un quart d'heure après la discussion.

10.2. LA COMMUNICATION ENTRE L'ENTREPRISE ET LES AGENTS DE CONVOYAGE ET/OU LES VEHICULES

La séparation entre le chauffeur et son véhicule pourrait sembler inopportune si je ne précisais pas d'emblée qu'il existe des techniques de repérage (par satellites, notamment) des véhicules industriels sur le réseau routier qui ne font pas intervenir le conducteur. C'est d'ailleurs un système éprouvé dans la navigation maritime (Navicom, Argos...).

10.2.1. Objets spécifiques ou objets spécifiés ?

C'est d'abord par volonté heuristique que nous séparons cette forme de communication de la précédente. En effet, à partir du moment où il est possible de communiquer avec les conducteurs et/ou d'obtenir des informations sur les véhicules, n'est-ce pas là une ré-intégration du personnel roulant et du mobile dans le processus communicationnel de l'entreprise ? Et donc une forme de communication interne à l'entreprise ?

La communication avec les mobiles, dès qu'elle devient possible, devient une communication interne à l'entreprise. **Les unités mobiles sont des facteurs internes de production des entreprises de transports**, au même titre que les tours à commandes numériques des ateliers d'O.S.. Sans cette capacité mobile, les sièges sociaux des entreprises de TRM n'ont pas lieu d'être. Penser les véhicules comme extérieurs à l'entreprise, c'est les séparer de leur lien au système productif. Cela revient à penser que la nomadité exclue, qu'elle dés-intègre.

Le sens commun s'imagine qu'une entreprise est un espace fermé, un "bâtiment avec, dedans, des gens au travail". Dès lors, effectivement, les transports soulèvent un problème de compréhension. Le sens commun va alors isoler la force productive des forces organisationnelles, faisant comme le précisait P. Hamelin, des chauffeurs de camions des acteurs loin de nous et donc loin de tout. C'est l'erreur épistémologique à ne pas commettre si on veut comprendre le rapport des acteurs à la technique dans leur travail. Comme cette pensée est la plus courante, l'imaginaire social repose sur l'idée que les agents de convois sont des aventuriers "populaires", allant par monts et par vaux. **Ce refus d'imaginer les TRM comme une organisation est le support conceptuel de l'imaginaire social sur les acteurs des TRM.** Il faut également préciser que les acteurs du TRM, agents de convois compris, ne trouvent pas toujours désagréable cette représentation que nous nous faisons d'eux : ils ont l'impression de flatter notre imaginaire, et ça flatte le leur.

Ces techniques, leur transformation en objet de recherche contraint à les isoler de leur contexte, au moins par le vocabulaire. Elles ne sont pourtant pas spécifiques si elles ne sont pas isolées : elles sont partie intégrante et imprescriptible du tout technique qui permet l'organisation des opérations de convois. Sorties de ce contexte, elles perdent tout sens. Les chapitres 11 à 13 nous montreront que c'est de cette manière que les pensent les acteurs qui les connaissent, et que c'est pour cette raison fondamentale que seuls les acteurs qui ne connaissent pas les techniques développent un imaginaire catastrophiste. Les autres "font avec".

10.2.2. Le chronotachygraphe et les enregistreurs de bord

Pour comprendre la place que peuvent prendre les nouvelles techniques dans l'imaginaire des acteurs du TRM, nous avons choisi de commencer par livrer les discours des acteurs sur un outil qu'ils connaissent tous : le chronotachygraphe, ou "tacho" ou encore "contrôlographe", ou bien "mouchard" (la pluralité des appellations illustre la place dans l'imaginaire des acteurs).

Dans son rapport sur l'informatique embarquée dans les TRM, J. C. Rennesson nous signale que la réflexion de son équipe l'amène à penser que *«l'obligation concernant le chronotachygraphe freine l'expansion de l'informatique embarquée»*²⁷. Mais ce n'est pas l'appareil lui-même qui freine l'expansion de l'informatique embarquée. Ce serait plutôt, comme l'indiquent les informations du livret de J.C. Rennesson, le fait que déjà les entrepreneurs ne s'en servent que rarement comme un moyen de gestion optimisé de leurs véhicules ou de leur personnel de conduite. Cependant, avec l'auteur, on peut penser que si les entrepreneurs avaient le choix légal entre l'informatique embarquée et le chronotachygraphe, certains s'orienteraient vers la première : elle permet la mesure de variables plus nombreuses que le simple chronotachygraphe.

Les appareils d'enregistrement de données enregistrent donc plus de variables que le chronotachygraphe. Dès lors, si les pouvoirs publics permettaient le choix entre les deux systèmes, ceux qui adopteraient l'informatique embarquée exhiberaient, par là-même, une potentialité plus forte de repérage de la fraude. Rappelons que la fraude est

²⁷ RENNESSON J. C. : *L'informatique embarquée de gestion des véhicules industriels...*, op. cit., page 44.

quasi-systématique dans les TRM. Ce qui fait dire à un des interlocuteurs de J.C. Rennesson : «*On ne va pas donner des armes pour se faire battre*»²⁸.

Cet appareil est caractéristique de l'appropriation d'une technique par les acteurs des TRM. Il est obligatoire sur tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes (autobus urbains mis à part) depuis 1973. Tous les acteurs savent non seulement comment il fonctionne, mais également comment on peut le "trafiquer", ce qu'on peut faire pour qu'il perde ses capacités d'instrument de contrôle. Ils sont cependant peu nombreux à intervenir sur le disque. Notamment parce qu'ils ne sont que très rarement contrôlés : «*Ça fait dix ans que je fais ce métier, j'ai été contrôlé peut-être une dizaine de fois. Pourquoi j'irais prendre un risque inutile ?*». On peut classer cet instrument parmi les "enregistreurs de bord".

Les enregistreurs de bord (voir annexe IV) sont des systèmes embarqués de compilation d'informations, ou de saisie des données. Selon le modèle et l'équipementier, ils proposent différents services dont les principaux sont :

- la gravure, sur disque des temps et vitesses sur 24 heures : c'est le chronotachygraphe ;

- le recueil d'informations sur les modalités d'utilisation du véhicule (consommations de carburant, nombre de kilomètres parcourus, vitesses, temps de conduite, temps d'arrêt, mais aussi temps de traction, temps de ralenti, nombre de tours-moteur réalisés pendant le parcours, nombre moyen de tours-moteurs au kilomètre...)

- certains systèmes recueillent aussi des données sur la marchandise : l'informatisation des emballages, notamment la technique des codes-barres a permis de pouvoir demander aux chauffeurs-livreurs d'enregistrer l'actualisation du contenu de leur véhicule. Ce sont surtout ces techniques précisées que L. Renaut (citée dans la problématique générale²⁹) a étudié auprès des entreprises de TRM.

Les informations, sur les appareils récents, sont maintenant stockés sur des supports informatiques (cassette ou disquette), plus fiables que les supports gravés. Cette nouvelle forme de stockage des données pourrait un élément important dans l'imaginaire des acteurs du TRM. Nous le verrons dans les chapitres suivants.

Mais, pour revenir à la pensée de D. de Rougemont, recueillir des données ne signifie pas avoir des connaissances. L'appropriation sociale des différents systèmes d'enregistrement de données soulève quelques questions. Qu'en font les transporteurs ?

²⁸ RENNESSON J. C. : *L'informatique embarquée de gestion des véhicules industriels...*, op. cit., page 45.

²⁹ RENAUT L. : *Technologies embarquées et transport routier de marchandises...*, Rapport INRETS NNC 8904, juin 1989.

Qu'en font les forces de l'ordre ? Que se passe-t-il avec les appareils dits de "contrôle" ? Pour ce faire, il faut écouter les propos de ceux qui devraient les utiliser dans leurs pleines capacités :

L'enquêteur exhibe un disque de chronotachygraphe. Réactions :

«Un mouchard ! Le type même de la répression ! [...] Parce qu'il est utilisé comme preuve en cas d'infraction. C'est à la fois ce qui nous oblige à respecter la loi, et c'est ce qui va servir contre nous en cas où on ne respecte pas la loi. Mais ça comporte quand même des avantages, sinon, il n'aurait pas été mis. Par exemple prouver à notre patron qu'on a fait le maximum pour que son client soit satisfait ; prouver aux forces de l'ordre qu'on peut respecter la loi. Le mouchard aurait pu devenir une arme à double tranchant. En fait, il sert juste à t'entuber.»

Hervé.

A un autre chauffeur, l'enquêteur lit les avantages vantés par le dépliant du constructeur sur le chronotachygraphe. La réponse :

«Oui, OK !, Ça, pour la gestion des heures, c'est possible. Mais ils ne le font pas. Ils ne le font pas parce que si ils comptaient toutes nos heures, ils seraient obligés de nous payer le double. [...] Et le routier, là-dedans. C'est pas écrit "votre personnel pourra dormir plus", "pourra respecter la loi"».

Didier.

«Quand ils ont mis les mouchards dans le camion, on croyait que c'était la fin : les patrons allaient devoir mettre un bémol, on ne ferait plus des heures à tire-larigo, les flics allaient contrôler les camions, ils nous arrêteraient sur la route. Et puis, résultat : que dalle ! Y'a pas eu plus de flics sur la route, y'a pas eu plus de contrôles, y'a pas eu de camions arrêtés sauf les cas extrêmes, ceux qu'on ne pouvait pas arrêter avant parce qu'on n'avait pas la preuve, mais que le chauffeur s'endormait en répondant aux flics.»

Jean.

«Avant, on avait un carnet. On le remplissait à la va-vite. C'était pas le contrôlographe. Le contrôlographe, on le remplissait correctement. Mais ça ne servait à rien. Les flics ne savaient pas lire dessus et les patrons ne s'en servaient pas. Tu penses bien toi, il aurait fallu qu'ils comptent toutes nos heures de travail, hé, ça va pas toi ???»

René.

«Moi, une fois, je suis descendu du camion et j'ai demandé aux poulets qu'ils m'arrêtent. J'en pouvais plus et mon patron voulait que je continue à rouler. Alors, tu vois, si les flics m'arrêtent, j'ai pas d'problèmes avec le patron. Fallait arriver à telle heure, un point c'est tout. Quand j'ai dit au poulet que je voulais qu'il immobilise le camion ils m'ont répondu "démerde-toi avec ton patron, c'est pas nos oignons". La maison poulaga et les patrons, c'est blanc-bonnet et compagnie. C'est comme il disait Coluche, ils ont un numéro de cirque, y'en a un qui coupe les oignons, l'autre qui pleure.»

Christian.

«Une fois, j'ai arrêté le camion qui transportait le matériel de la campagne électorale du parti XXX. T'aurais vu le disque, on ne voyait plus les blancs. Ça faisait au moins trois jours qu'il avait pas été changé. J'suis sûr que le chauffeur avait pas vu un lit de près depuis au moins 48 heures. Y'avait des pointes de vitesse à 125 km/heure, avec un quarante tonnes. J'ai immobilisé le camion, j'ai fait un procès-verbal. Le chauffeur a téléphoné quelque part, 20 minutes après, le colonel m'a téléphoné pour me conseiller de laisser partir le véhicule. Ah j'étais pas obligé, hein. Mais enfin, le colonel il te demande un truc comme ça, t'es gentil avec, tu veux pas lui faire de peine. Sinon ta carrière, tu la fais sur le bord des départementales, tu vois. Depuis, j'ai plus mis un seul P.V. pour infraction sur le disque. Et j'en mettrai plus jamais».
Philippe, gendarme.

La techno-logie est sûre d'elle : les chronotachygraphes sont des instruments de gestion essentiels. De plus, ils sont obsolètes³⁰. Le discours des acteurs est tout autre. Non seulement ça ne révolutionne rien, mais en plus, ça ne sert que dans les cas extrêmes : *«Presque tous les acteurs avaient intérêt à un 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».*

Le chronotachygraphe (ou "mouchard") avait remplacé le livret individuel (aussi appelé "le menteur"). Peut-être l'enregistreur de bord qui n'a pas encore de nom officiel mais que les acteurs du TRM appellent déjà la "boîte noire" remplacera-t-il le chronotachygraphe. Toujours est-il qu'inventé aux alentours de 1925³¹, celui-ci n'est devenu obligatoire sur les véhicules qu'en 1974. Il commença d'être monté en série sur les véhicules vers la fin des années 60. La techno-logie montre le chronotachygraphe comme un instrument de gestion des entreprises. Il ne l'est pas. C'est avant tout un instrument de contrôle utilisé par les forces de l'ordre pour vérifier le respect des heures et des vitesses. La police nationale et la gendarmerie nationale effectuent les contrôles sur route, l'Inspection des Transports et les Directions de l'Équipement effectuent les contrôles en entreprises. Les transporteurs qui utilisent les disques de chronotachygraphe pour gérer les heures des agents de convois ou l'entretien du matériel sont rares. Il faut longtemps pour qu'une technique s'impose de manière générale.

C'est ce que constate Victor Scardigli à propos des techniques de reproduction artificielle (cf infra section 6.3.1.). *«Donc le transport s'est développé de façon*

³⁰ Ne pas confondre "obsolète" (tombé en désuétude, c'est-à-dire vieilli, dépassé), et "obsolète" (qui n'est plus en usage). Il s'agit bien ici de techniques obsolètes : presque tous les camions en sont équipés, mais la technique en serait dépassée.

³¹ La marque "Tacho" produisait, en 1926, un appareil à disques diagrammes enregistreurs appelé "le contrôlographe". La marque Mannesmann-Kienzle revendique la première création du principe.

exponentielle, dans des conditions parfaitement empiriques d'ailleurs, mais tout le monde fermait les yeux parce que tout le monde avait besoin du transport routier à l'époque» (Entretien avec William D., responsable syndical patronal, cf infra section 8.3.2.). Les rapports que les acteurs entretiennent à la technique dépassent largement le "cadre" des transports.

Comme nous le montre l'adéquation entre les propos relevés lors de l'enquête et ceux de V. Scardigli, l'appropriation sociale des techniques telle qu'elle se déroule dans les transports n'a rien de spécifique aux transports. De là, la volonté de P. Hamelin devient compréhensible³² : il serait effectivement *«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»* (cf infra conclusion du chapitre quatre).

Dans les transports comme ailleurs, il ne faut pas confondre technique et utilisation de la technique. **Le chronotachygraphe faisait peur à certains acteurs du TRM, il voulait en rassurer d'autres, il n'a satisfait ni la peur de l'un, ni les espérances de l'autre**, se contentant de s'intégrer dans les capacités culturelles de chacun et de participer à la stabilisation des relations de pouvoir entre les acteurs du TRM.

10.2.3. Une description des techniques informationnelles de liaison

Grâce à la communication par bornes-relais ou satellite, un transporteur pourrait, depuis la base de l'entreprise, vérifier la localisation d'un véhicule, bien sûr, mais aussi vérifier la température à l'intérieur des caisses de camions, vérifier la consommation de carburant, la vitesse. Mais ces informations, quand elles sont accessibles, sont bien plus souvent soit cantonnées à l'information du conducteur, soit enregistrées sur disquette ou cassette que le chauffeur remet en fin de parcours à son chef de parc³³.

Aux appareils d'enregistrement de données (*"Du chronotachygraphe à la «boîte noire»"*³⁴), il faut ajouter les instruments de communication bilatérale tels que le

³² J'élargis quelque peu le propos original de l'auteur qui voulait rapprocher la culture des routiers de celle des autres travailleurs. Mais, je ne crois pas trahir sa pensée en élargissant cette citation à l'imaginaire sur les techniques.

³³ N'oublions pas cependant que les véhicules équipés sont statistiquement peu fréquents.

³⁴ Nous mettons cette expression entre guillemets car c'est le début du titre d'un "dossier" paru dans la revue *"La lettre du Transport Routier Magazine"* n° 219, Février 1989 : *"Du chronotachygraphe à la «boîte noire» - Quelle est la stratégie raisonnable en matière d'informatique embarquée ?"*

téléphone (objet central de notre enquête), le minitel (qui peut également être installé dans un camion) et le télescripteur embarqué.

Cependant, il ne nous faut pas négliger les instruments tels que les services de réception de messages qui n'est pas bi-directionnel puisque le récepteur ne peut pas appeler mais qui ne sont pas non plus des appareils de surveillance ni d'enregistrement, puisqu'ils ne permettent pas à la base de localiser le récepteur. Leur objectif étant de transmettre un court message, leur limite étant de ne pas comporter la possibilité pour le destinataire d'accuser réception du message. Ces techniques sont selon le discours d'un ingénieur commercial³⁵, «*en cours d'amélioration*».

C'est en 1990 que le Centre de Productivité des Transports a fait paraître un catalogue des différents "*Systèmes de communication avec les mobiles à l'usage des transporteurs routiers*"³⁶. Ce catalogue ne tient pas compte des systèmes de contrôle ou enregistreurs de bord existant ne s'intéressant qu'aux techniques susceptibles de transmettre des données. Il classe les systèmes de communication avec les mobiles en quatre catégories :

- 1. recherche de personne avec ou sans message ;
- 2. radiotéléphone de voiture ;
- 3. réseaux fermés ;
- 4. réseaux satellitaires.

• *Recherche de personne avec ou sans message*

Ce sont les systèmes et services de radio-messagerie unilatérale qui permettent la transmission d'un "message" à une personne en déplacement. Ce message peut n'être qu'un signal sonore (les utilisateurs parlent souvent de "Bip-bip"). L'utilisation de ces appareils dépasse largement le cadre des transports puisque la plupart des entreprises ayant besoin d'avoir des permanents non contraints d'être au siège de l'entreprise (SNCF, France-Télécom, EDF-GDF, mais aussi les services de médecins de nuit, certains services d'urgences...) les ont adoptés.

L'expéditeur n'a pas de moyen pour situer son destinataire. Il n'y a pas d'accusé-réception des messages, l'expéditeur ne peut pas savoir si le message a été bien reçu. La non-réception du message peut arriver quand le détenteur de l'appareil ne l'a pas sur lui

³⁵ Ingénieur commercial rencontré lors de la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique à Paris, en 1993.

³⁶ Les termes en italiques reprennent le titre de l'ouvrage "*réalisé pour la Direction des Transports Terrestres, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer*", paru aux éditions CELSE.

ou a quitté la zone de réception. L'obligation de le détenir en permanence amène les constructeurs à concevoir une ergonomie de l'appareil qui puisse se glisser dans une poche de chemise ou s'accrocher à une ceinture. Le message peut être expédié à partir de n'importe quel point du réseau téléphonique ou d'un minitel (pour les systèmes à affichage alphanumérique). On le dit "ouvert". Les zones de couverture varient selon le système, de urbain à international, selon le cas. Il y en a 5 marques qui possèdent chacune leur réseau de distribution, mais certains ateliers-commerces diffusent les quatre produits disponibles (le dernier des 5 appareils est encore en projet).

• Radiotéléphone de voiture (et de camion)

C'est l'élément-moteur de l'enquête.

Il permet l'établissement d'une communication téléphonique en duplex, avec un véhicule équipé se trouvant dans la zone de couverture de son abonnement et n'importe quel abonné du téléphone. La réciproque est également possible : les mobiles peuvent aussi se connecter ensemble sans intermédiaire. La plupart des appareils commercialisés permettent la localisation des véhicules. Ces services sont possibles grâce à la mise en œuvre de systèmes cellulaires multirelais avec allocation dynamique de fréquences. Des relais radios divisent le territoire couvert.

L'allocation dynamique des fréquences permet de conserver la même fréquence pendant toute la durée de la même communication. Quand la communication est finie, la fréquence se libère pour les autres utilisateurs. Les capacités du réseau dépendent donc du rapport entre le nombre de demandes de communications à un moment donné et les capacités de fréquences du relais utilisé à ce moment précis.

Si un véhicule dont le radiotéléphone n'est pas en cours d'utilisation passe d'une aire de captage d'un relais à une autre, il est immédiatement identifié par cette dernière et pourra être joint dans cette cellule : c'est la fonction dite "roaming". La continuité de la communication entre deux bornes est appelée fonction "hand-over" ("main levée"). Ces deux possibilités techniques font disparaître chez l'utilisateur la conscience de changer d'espace de réception et d'émission.

La radiotéléphonie de voiture (donc de camion) existe sous trois formes : les terminaux embarqués (fixés dans les véhicules), les portables (qui peuvent être extraits du véhicule) et les portatifs qui, plus chers, sont plus légers et représentent un encombrement moindre. Pour trois systèmes d'exploitation (SFR, Radiocom 2000, Réseau de radiotéléphonie cellulaire numéraire pan-européen "GSM"), plus de vingt marques proposent aujourd'hui des appareils. Ce sont les marques les plus connus de

constructeurs de combinés téléphoniques. L'utilisation des radiotéléphones nécessite un abonnement auprès de l'opérateur national de télécommunication.

Comme elle est la technique la plus commercialisée, du moins la plus souvent rencontrée, chez les transporteurs, c'est elle qui a fait l'objet le plus attentif de l'enquête.

• Réseaux fermés

Les réseaux fermés, dans leur technique, se rapprochent à la fois des réseaux internes des entreprises fixes³⁷ et de la radiotéléphonie. Les communications se font en alternat (non plus duplex, mais simplex). C'est à dire que la même fréquence est utilisée par le destinataire et l'expéditeur en alternance. Il y a peu de personnes qui ne connaissent pas ces systèmes. C'est celui de la CiBi (la *Citizen Band*) des camionneurs, mais c'est aussi celui que l'on voit dans les films sur l'armée, sur l'aéronautique, le système qui oblige à demander "*Allo, ici XXX, me recevez-vous ? A vous...*" puis à relâcher le rupteur électrique du micro et attendre la réponse "*Je vous reçois 5/5, quel est votre message ? A vous.*".

Avec un tel système, les véhicules ne peuvent communiquer qu'entre eux ou avec leur base. Les commutations ne peuvent être faites sur le réseau public, la réglementation en vigueur s'y oppose. Il est un système qui commence à se diffuser qui, techniquement, permet cette commutation, c'est le système de Réseaux Radio-électrique à Ressources Partagées (dit "3RP"). Ce réseau s'est ouvert au public en 1993. Je n'ai pas encore rencontré d'utilisateurs de ce système récent.

• Réseaux satellitaires

Déjà opérationnels³⁸ aux Etats-unis et en Australie (notamment le système Geostar), les services satellitaires connaissent des difficultés en Europe. Le système Prodat, testé sur une entreprise de la région Nord-Pas de Calais, aurait pu être commercialisé dès 1990 si l'opérateur choisi par les constructeurs n'avait pas déposé le bilan, faute de clients. Un seul système était opérationnel en 1994, il s'agit du système Euteltracs.

³⁷ Avant que n'apparaisse le réseau Numéris de France Télécom, les entreprises possédaient souvent un réseau fermé de téléphonie. Il était généralement joint, en parallèle, au réseau téléphonique automatique, mais la démarche d'utilisation et surtout le coût, étaient différents.

³⁸ Mais assez rare, tout de même.

Le principal intérêt de ces services se trouve dans les possibilités de couverture qui sont bien supérieures aux systèmes cellulaires terrestres qui se limitent, le plus souvent, aux zones urbaines. D'autre part, les capacités de transmission des satellites sont bien plus importantes que les capacités des autres systèmes. Mais les systèmes satellitaires connaissent aussi des limites de réception et d'émission.

Le problème technique de l'antenne réceptrice mobile n'étant pas résolu, les services satellitaires se limitent, et ce "*au moins jusqu'en 1995*"³⁹, à l'envoi de messages en communication écrite de type "télex", sur imprimante ou sur écran. Ces systèmes contiennent souvent un service de localisation très précise des véhicules. La communication est ici bi-directionnelle. Elle se fait en signes alphanumériques, ce qui nécessite l'implantation, dans le véhicule d'un clavier dédié. Le système Euteltracs (licence américaine) fonctionne en France depuis 1991. Il est commercialisé par une filiale de l'opérateur national de télécommunications : France-Télécom Mobiles. Il couvre l'ensemble des pays européen, une partie de l'Afrique du Nord, et une partie du Moyen-Orient.

Comme les possibilités de transmission sont importantes, le transporteur pourrait très bien, et la réalisation technique en est d'ores et déjà possible, brancher les appareils enregistreurs sur le système de communication satellitaire. Il pourrait ainsi se connecter sur le camion et observer à distance (dans toute l'Europe, par exemple) tous les points "stratégiques" de contrôle dont il avait demandé la connexion lors de l'acquisition de l'"ordinateur de bord". Le gestionnaire pourrait ainsi relever automatiquement le contenu du chronotachygraphe, la température des "frigors"... etc. Tout étant dépendant de la volonté du propriétaire du véhicule dans ses choix d'informations débarquées.

Si ces options peuvent passer pour *techno*-logiques, elles composent un des arguments de commercialisation parmi les plus souvent avancés pour vanter les mérites de la communication satellitaire aux transporteurs. Nous l'avons vu au début de ce chapitre, ces appareils sont sujet à fantasmagories. Mais il n'en existe pas (encore ?) d'utilité dans les entreprises de TRM de notre continent.

10.3. DES TECHNIQUES EMBARQUEES POUR DEBARQUER DES INFORMATIONS

En définitive, tous ces appareils semblent décrire un spectre technologique nouveau : les sédentaires des entreprises de TRM semblent pouvoir aujourd'hui accéder

³⁹ C'est le discours techno-logique du C.P.T..

à l'intérieur de la cabine des véhicules industriels affectés aux convois de marchandises. D'autre part, les techniques précédemment décrites offrent aux transporteurs la possibilité de mieux comprendre les modalités d'utilisation de leurs outils par un contrôle post-fact des données enregistrées lors des convois.

Une opération de transports se fait toujours parallèlement à une transmission importante de données documentaires. Or, les techniques de transmission des informations se sont considérablement accrues depuis l'avènement de l'électronique, et notamment de la technique des composants moulés qui a permis leur utilisation sur des engins subissant de perpétuelles vibrations.

Le processus d'innovation en cours dans les transports routiers depuis leur création se fait bien sûr autour des matériels, mais également autour des techniques organisationnelles ou immatérielles. Les deux processus ne peuvent être compris l'un sans l'autre. **Les techniques d'enregistrement de données et de transmission des communications ont pour objet d'intégrer les mobiles dans le processus de production d'informations parallèle au système de production des transports.** «L'innovation naît du croisement de deux types de réflexions : celles sur les possibilités d'utilisation des techniques avancées et celles sur les besoins à satisfaire.»⁴⁰.

Le processus technique en œuvre dans les transports routiers n'a ni début ni fin. L'humain des sociétés industrielles, désireux de n'accomplir que l'effort minimal, est à la recherche permanente des techniques qui lui permettront de satisfaire ses désirs. Mais, paradoxe apparent, la quête de la satisfaction nécessite la mise en place d'un effort constant. «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.»⁴¹.

10.3.1. L'accroissement du spectre technique, résultat du processus de spécialisation/diversification

Depuis qu'on peut en retracer l'histoire, le système des transports routiers de marchandises (comme l'ensemble du macro-système des transports) est projeté dans un processus de recherche permanente d'un *faire -efficace* et d'un faire plus efficace, encore

⁴⁰ FRYBOURG M. (sous la dir. de) : "L'innovation dans les transports", éditions Paradigme, coll. Transports et communication, Caen, 1991, page 29.

⁴¹ SCARDIGLI V. : "Les sens de la technique", Puf, *Sociologie d'aujourd'hui*, Paris, 1992, page 31.

et toujours : «*Le progrès technologique est une constante de notre économie*»⁴². Puisque la spécialisation amène un accroissement des "besoins" en connaissances, donc en informations, les acteurs du transport ont tenté d'élaborer des définitions de plus en plus précises de leurs besoins et de ceux de leurs clients et fournisseurs. Pour réaliser cette ambition, certains d'entre eux se sont appropriés (ou cherchent à le faire) les techniques existant dans d'autres espaces d'activités.

Ce processus a permis aux transporteurs d'améliorer leur recherche de la satisfaction des donneurs d'ordres. Offrant à leurs clients une adéquation de plus en plus précise entre demande de transports et offre de transports. Dans ce processus, nous savons que ce sont les entrepreneurs les plus empressés à "*coller aux besoins de leurs clients*" qui emporteront les marchés. Ce processus a amené les acteurs du transport à se faire une concurrence effrénée, concurrence elle-même facilitée par la "déréglementation" de l'activité.

De plus, il faut ajouter que la spécialisation entraîne la dépendance : plus les transporteurs se spécialisent sur un type de marchés, plus ils deviennent dépendants des donneurs d'ordres agissant sur ce type de marchés. Ou, autrement formulé, se plier de plus en plus à un type particulier de transports, c'est offrir, sur le marché des transports, un même type de capacités organisationnelles, c'est donc également se soumettre de plus en plus à une même catégorie de demande.

C'est dans ce cadre particulier (mais vaste) que ce sont améliorées les techniques d'organisation des opérations de convoyage. **Les techniques de liaison avec les véhicules industriels et/ou leur conducteur entrent dans ce processus de spécialisation et de recherche d'une meilleure adéquation entre la demande et l'offre de transports routiers.** La concurrence à laquelle se livrent les transporteurs peut se lire tant dans le processus de recherche des clients, de maîtrise des marchés que dans l'organisation interne des entreprises.

Les transports routiers, dans leurs relations avec leurs clients, sont passés, en un siècle, d'un traitement généraliste à une spécificité de traitement. Ce processus général de spécialisation est auto-réalisateur et auto-producteur : plus on se spécialise, plus il faut se spécialiser. L'innovation dans les transports fait système. Elle «*ne peut être évaluée que par rapport à une finalité, laquelle ne peut se définir que par rapport à l'activité*

⁴² FRYBOURG M. (sous la dir. de) : "L'innovation dans les transports", éditions Paradigme, coll. Transports et communication, Caen, 1991, page 27.

économique et sociale que le transport a pour objectif de soutenir»⁴³ ; c'est-à-dire, en définitive, l'ensemble de la société.

Les techniques nouvelles de liaison et de communication entre base fixe et mobiles sont des instruments qui permettent d'espérer, chez les transporteurs, une optimisation des flux de marchandises et une gestion plus informée, donc moins aléatoire, des outils de production. **Quand les acteurs sédentaires du transport routier ont de moins en moins de connaissance sur leur outil mobile de production, ils recherchent des techniques susceptibles de leur apporter les informations manquantes.** D'autant plus que ce processus se double d'une incapacité stratégique à négocier financièrement les produits financiers réalisés.

Ce processus de spécialisation, recherche permanente d'une meilleure adéquation entre système de production et systèmes d'organisation de transports, systèmes d'organisation et systèmes de production général de nos sociétés, est le résultat d'interactions négociées entre acteurs. Celles-ci ne peuvent être analysées qu'intégrées dans un processus global, seul moyen de comprendre que, **dans un monde instable, en perpétuel mouvement, les techniques de production de transport ne peuvent qu'être instables et en perpétuel mouvement.**

10.3.2. Les conclusions de l'enquête de L. Renault

Le travail de L. Renault ne concerne pas l'imaginaire des techniques. Cependant, il s'intéresse à l'introduction, dans les procès de production de ces matériels et techniques. Il représente donc une étape importante de la réflexion sur ces techniques. Juste avant de conclure son enquête, dont la problématique a été énoncée dans la problématique générale (cf infra page 30), sur les "technologies embarquées"⁴⁴, L. Renault souligne que le problème principal de ces matériels est qu'ils proviennent d'autres espaces de production. Dès lors, il semblerait que leur intégration au sein des entreprises de TRM représente un véritable problème. Le fait que nombreux sont les entrepreneurs qui ne comprennent pas bien l'intérêt de telles techniques (le propos des transporteurs lus ou rencontrés sera restitué dans le chapitre douze) les amène à penser qu'il est "urgent d'attendre"⁴⁵.

⁴³ FRYBOURG M. (sous la dir. de) : op. cit., page 13.

⁴⁴ 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 NNC 8904, juin 1989.

⁴⁵ RENAUT L. : op. cit. page 122.

Pour l'auteur, les entreprises *«disposent d'un ensemble de moyens d'actions dont la technologie ne serait de toute façon que le prolongement»*⁴⁶. L. Renaut n'est pas sensible à la technologie, elle rejette l'idée que ces techniques puissent constituer une quelconque révolution dans les modes de production des opérations de convoyages. Cependant, cette hypothèse soulève un questionnement auquel il est difficile de répondre pour le moment.. A partir du moment où ces techniques s'intègrent dans l'espace de production des TRM, comment pourraient-elles être autre chose que "le prolongement" de ce qui existe déjà ?

A partir de l'analyse de ces techniques, l'auteur se pose la question de savoir ce qu'il en est des compétences, des nouvelles fonctions des agents de convoyages. A cette question, il n'y a pas de réponse univoque. Comme V. Scardigli, L. Renaut évoque une situation en germe : *«Ce qui s'impose à l'issue de ce travail, c'est que tout existe déjà en "germe" : à ce niveau, la technologie prédispose mais ne fige pas totalement les choix éminemment faits par les entreprises»*⁴⁷. Il ne s'agit pas de choix réalisés par des entreprises, répétons-le, il s'agit de choix réalisés par des entrepreneurs. A partir de ce simple constat qui réintègre le sujet dans l'acte, on se rend bien compte que l'on ne peut rien présager de ce qui va se faire au niveau des techniques si l'on ne tient pas compte de la personnalité du chef d'entreprise et de sa manière de régler les problèmes de ressources humaines.

Désireuse de comprendre les besoins latents et les effets possibles, elle se trouve dans l'impossibilité de donner une réponse finie. L. Renaut propose une fourchette de possibles. D'une part, l'introduction de ces techniques pourrait amener une parcellisation totale du travail : *«Un des extrêmes sera une véritable standardisation des chauffeurs qui se verront confier un travail parcellisé»*⁴⁸. Ce serait le cas que nous avons abordé avec l'analyse du travail des répartiteurs effectuée par P. Niérat. Mais ce ne sont pas les techniques qui ont cet effet. C'est la recherche des possibilités d'organiser le travail de la sorte qui pousse les entrepreneurs à s'équiper. D'autre part, à l'autre extrême de la fourchette des possibles, il se pourrait que l'organisation du travail soit réalisée en collaboration avec l'agent de convoyages. Pour ce faire, il faudrait que celui-ci dispose de toutes les informations concernant l'exploitation. Or, P. Niérat a montré que le masquage d'information est une des capacités culturelles les plus importantes des répartiteurs.

⁴⁶ Ibid, notre précédente.

⁴⁷ RENAUT L. : op. cit. page 123.

⁴⁸ RENAUT L. : op. cit. page 123.

Pour L. Renaut, les techniques étudiées apportent *«des indices plus fiables quant aux conditions réelles d'activité des chauffeurs [...] Il est clair que cette connaissance nouvelle ouvre la porte à une planification plus étroite du travail des chauffeurs. En tout cas, la technologie embarquée constitue d'une certaine manière un outil de sélection des "bons" chauffeurs»*⁴⁹. Les techniques informationnelles de liaison produisent des compétences élargies. La question finale, pour L. Renaut, reste cependant de savoir comment cet élargissement va bien pouvoir se répartir. Or, comme elle le signale à la fin de son rapport, *«La marge est importante»*⁵⁰.

En définitive, il est impossible de présager, aujourd'hui, comment vont être intégrées ces techniques dans les procès de production. Il n'y a pas de déterminisme des techniques. Dans les entreprises où nous avons étudié des cas précis, rien, pour le moment ne nous indique comment ces techniques vont être appropriées. Elles sont encore dans une phase de découverte. Les acteurs eux-mêmes semblent n'en pas connaître les possibilités totales ou les possibles développements. Là encore, dans l'exploitation des innovations, les transports routiers de marchandises ne se distinguent pas des autres secteurs d'activités. En effet, dans les TRM, comme ailleurs, *«L'innovation se développe dans les situations où les problèmes ne connaissent pas de solutions déterminées, là où elles doivent être définies en situation d'incertitude»*⁵¹. C'est pourquoi il semblait, en dernier lieu, et en premier recours, essentiel de s'intéresser aux capacités imaginatives des acteurs du TRM.

⁴⁹ RENAUT L. : op. cit. page 124.

⁵⁰ RENAUT L. : op. cit. page 125.

⁵¹ ALTER N. "L'impossible rationalisation de l'innovation", page 2, communication aux cinquièmes journées de sociologie du travail, Lyon, nov. 1991, 13 pages.

CONCLUSION DU CHAPITRE DIX :

LES NOUVELLES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON PARTICIPENT-ELLES D'UN PROCESSUS TAYLORIEN ?

Il aurait pu paraître que les techniques informationnelles de liaison fussent une forme de rationalisation des procès de travail. Le recueil de ces informations pourrait apparaître comme une volonté de "déqualification" de la main d'œuvre de conduite. Il n'en est rien. Le taylorisme impliquait l'appropriation, par le bureau des méthodes, du savoir-faire des meilleurs ouvriers pour le standardiser. La parcellisation des tâches que rend possible les techniques étudiées ne suffit pas à déclarer taylorienne une organisation du procès de travail.

Or, il ne s'agit pas de s'approprier des techniques inconnues par les directions et connues des agents de convois, il s'agit d'élaborer des informations dont nul n'avait jamais eu "besoin" auparavant. Soit parce qu'ils les possédaient déjà (les artisans-transporteurs devenus transporteurs sédentaires) et qu'ils n'en avaient plus l'usage une fois qu'ils étaient sédentarisés, soit parce qu'il n'en soupçonnait pas la possible existence. Pour ce faire, on ajoute des techniques au sein de l'objet-totem qu'est le camion. Il y a donc simultanément transfert de responsabilité du camion vers la base et de la base vers le véhicule.

On ne recueille pas d'informations téléphonées quand le téléphone n'existe pas et que rien ne peut donc être téléphoné. D. de Rougemont nous l'a parfaitement montré : "Information n'est pas savoir" (section 5.2.) : une information sur un phénomène n'est pas le phénomène lui-même, mais un phénomène de quatrième type comme les appelle E. Morin. Il constitue un existant nouveau, il ne faut pas le confondre avec le phénomène lui-même : c'est une médiation. Cela pourrait sembler un jeu de mot -«*Tu chipotes*» me dit un chauffeur-, mais comme aucun acteur ne maîtrise au préalable les capacités techniques de l'outil qu'il consomme ou utilise, le fait que ce soit une médiation, un construit social non déterminant, offre aux acteurs de nouvelles capacités d'actions. S'il s'agissait d'une solution finie, elle bloquerait le système dans une des "positions" voulue par l'acteur qui domine la relation. Or, de cela, nous ne pouvons rien présager.

Parallèlement à cette première dimension, la téléphonie, comme nous l'avons vu dans les deux exemples (chapitre huit), est utilisée depuis que le téléphone existe. Pour pouvoir contacter son employeur, l'agent de convoi devait descendre de son véhicule, chercher un téléphone et le moyen financier pour le payer. L'intégration dans la

cabine de cet appareil soulage l'agent de convoyage de cette recherche. L'appareil de radiotéléphonie aurait pu être identifié comme un envahisseur, il est en même temps libérateur. Voilà pourquoi, pour une part, les agents de voyages, s'il en craignent l'installation, sont satisfaits de l'arrivée de la téléphonie dans leurs véhicules.

La mobilité des outils de production représente un lourd handicap dans un mode de production qui nécessite, de plus en plus, la maîtrise des informations. Les faibles marges bénéficiaires des transports routiers, dûes à leurs incapacités à maîtriser le processus général des flux de marchandises, les amènent à rechercher des gains de productivité ailleurs que dans leurs interactions avec les donneurs d'ordres. C'est pourquoi ils se tournent vers les modalités concrètes d'organisation de leur propre travail pour améliorer leur productivité. L'optimisation de la connaissance sur les véhicules en mouvement est significative de cette quête.

Le processus de maîtrise des flux de marchandises est aujourd'hui tenu par les donneurs d'ordres. Comme nous le précisait P. Merlin, (cf infra, chapitre premier), nous sommes passés d'un marché dominé par l'offre à un marché dominé par la demande. Dès lors, les transporteurs doivent pouvoir intervenir le plus rapidement possible pour capter les flux de marchandises offerts sur le marché. La radiotéléphonie permet de gérer ces problèmes temporels au plus juste.

Nous vivons (sans le savoir, tant que les TRM fonctionnent) le temps du zéro-stock. Pour réussir cette forme d'organisation, *«il faut pouvoir commander un camion pour maintenant sinon c'est raté»* comme me le confiait un chargeur lors de l'enquête. Dans leur volonté de satisfaire des donneurs d'ordres desquels ils sont dépendants (cf infra conclusion de la première partie) les transporteurs ont adopté les techniques de communication existantes. La radiotéléphonie en est la principale articulation.

En dernier lieu, le stéréotype le plus commun voit dans les transporteurs une communauté d'acteurs solidaires entre eux, isolés du reste de l'activité économique. Mais, quand on l'observe de l'intérieur, le monde des transporteurs semble bien plus proche de l'image populaire du "panier de crabes" où réussir à amoindrir, à asservir l'autre est une preuve de sa propre existence. Les liens de sous-traitance que nous avons eu plusieurs fois l'occasion de rencontrer au cours de cet exposé le démontrent sans ambages : c'est plus pour lutter contre les "exactions" concurrentielles de leurs "collègues" transporteurs que pour résister à l'ensemble du système que les entrepreneurs de TRM se tournent vers la ré-organisation du travail au sein de leurs entreprises. En définitive, les techniques informationnelles de liaison pourraient remettre en cause les qualifications des différents travailleurs au sein de l'entreprise. Elle pourrait

transformer les processus de production. Elles pourraient tayloriser le travail en parcellisant à outrance. Elle pourrait amener une automatisation de la conduite, un téléguidage des véhicules industriels, elles pourraient établir la communication entre la base et les mobiles. Elles pourraient mener vers un monde qui ressemble à celui que décrit G. Orwell dans "1984". Elles pourraient... Mais elles ne sont que les révélatrices des stratégies des acteurs. Dès lors, c'est l'avis des différents acteurs qu'il faut recueillir, comparer. Cependant, comme c'est un avis projeté sur l'avenir, une prospective, c'est dans l'imaginaire qu'il faut aller le chercher.

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

Le recueil d'informations sur les mobiles n'est pas une volonté récente. Les transporteurs ont toujours utilisé toutes les techniques à leur disposition pour obtenir le maximum d'informations sur leurs outils mobiles de production. Quand les techniques de communication avec les mobiles n'existaient pas, les flux d'informations allant du mobile vers la base des entreprises étaient à la seule initiative des chauffeurs-routiers. Mais ils devaient se plier aux consignes d'appel énoncés et imposées par la base : la conservation de l'emploi était conditionnée à cette règle : ne pas se plier aux consignes de la hiérarchie, dans les transports comme ailleurs, c'est s'apprêter à être licencié. Avec l'apparition des techniques informationnelles mobiles, le flux des informations peut prendre le chemin inverse : de la base vers les mobiles.

Dès lors, les techniques de communication phoniques n'entraînent qu'un seul changement : les sédentaires peuvent avoir l'initiative de la communication. Nous verrons dans l'exposé sur l'imaginaire des acteurs sédentaires à propos de ces techniques qu'ils prennent garde de ne pas "abuser" de cette situation : c'est leur manière de respecter, dans le cadre des contraintes d'exploitation (comme ils le disent eux-mêmes), l'imaginaire social et la culture collective de leur collègues ambulants.

Dès lors, il nous faut prendre conscience, sans en dévaloriser l'importance, que les techniques de liaison entre la base fixe des entreprises et les véhicules industriels s'inscrivent dans un ensemble technique hyper-complexe dont elles ne sont qu'une infime parcelle. Isolées du reste de l'activité, elles auraient été perçues comme révolutionnaires et susceptibles de remettre en cause l'ensemble des modalités concrètes de l'organisation des opérations de convoyage.

Mais c'est par la pression qu'exerce sur eux l'ensemble du système et par leur incapacité à faire pencher en leur faveur les relations de pouvoir exogènes qu'ils en arrivent à chercher des moyens techniques endogènes pour améliorer leur visibilité en tant qu'offreurs de transports routiers de marchandises. Les techniques informationnelles de liaison permettent d'accroître cette visibilité.

Plus il y a d'entreprises équipées de systèmes de communication avec les mobiles, et plus il y a de chances que la concurrence s'équipe : le processus d'équipements en moyens techniques est auto-éco-producteur. La publicité nous dit que le progrès ne vaut

que s'il est partagé par tous. Mais, l'observation nous démontre le contraire : adopter le progrès est l'attitude la plus efficace pour se différencier des autres, quand il est partagé par tous, il cesse d'être apparent, et perd donc sa capacité à distinguer celui qui l'avait adopté le premier.

Celui-là ira chercher d'autres innovations, s'il en a les capacités, pour continuer de se distinguer et par là même, se positionner de manière privilégiée dans l'imaginaire des acteurs dont il a besoin qu'ils le sollicitent : l'innovation technique est un processus systémique auto-éco-producteur et auto-éco-destructeur. Ce système vit le perpétuel processus d'entropie/néguentropie. Les interactions en cours dans le processus d'innovation des TRM produisent simultanément de l'ordre et du désordre. L'imaginaire des acteurs est parfaitement habitué à ce processus.

Relativisées dans un ensemble hyper-complexe toujours en perpétuel mouvement, les techniques de liaison entre véhicules et entreprises reprennent une dimension de construit social inscrit dans un ensemble global qui les alimentent et leur donnent leurs raisons d'être.

L'installation de nouveaux objets techniques dans la cabine ne modifie pas le processus de production parce qu'ils n'ont pas cette ambition. Au contraire, radiotéléphonie et enregistrement de données sont des outils qui, pour le moment, n'ont qu'une vocation d'amélioration relative de l'existant. Encore n'y parviennent-elles pas toujours.

Les termes-mêmes de la question initiale menaient à un questionnement en termes d'effets. Et ils en désignaient le sens : du patron vers les chauffeurs -les seconds : décidés (par autrui) ; le premier : décideur (par lui-même), le premier-sujet, les seconds-objets. La place des transporteurs dans le système global des TRM en a fait des décideurs (par eux-mêmes)-décidés (par autrui). L'appropriation sociale productrice de sens de V. Scardigli a fait de ceux que l'on croyait des "décidés (par autrui)", des décidés (par autrui) -décideurs (par eux-mêmes). On ne peut ôter aux acteurs leurs capacités à agir. Et agir, c'est adopter et s'adapter pour modifier.

La relation entre innovation technique en train de se constituer et changement organisationnel devient alors véritablement problématique. Il reste cependant qu'elle ne peut être envisagée autrement que comme un construit social qui ne se finit pas, une perpétuelle construction/destruction sociale. On peut alors penser qu'elle alimente

l'imaginaire des acteurs qui l'alimentent. La pensée systémique complexe était la méthode la plus sûre pour parvenir à analyser ses systèmes et ses systèmes de systèmes tout en les replaçant dans leur contexte. Les chapitres suivants montreront quelle place ces techniques informationnelles de liaison sont en train de prendre dans l'esprit et la culture des acteurs qui sont confrontés à l'existence de ces nouvelles capacités innovantes.

QUATRIEME PARTIE :

LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES
DE LIAISON ET L'IMAGINAIRE DES ACTEURS
DU TRM

INTRODUCTION

Au commencement, nous dit V. Scardigli était l'entropie. Rien n'est moins sûr, parce que cette affirmation présuppose qu'il y eût un commencement. Cependant, nous la considérerons vraie pour le moment. De toute manière, si l'innovation technique est un processus sans fin, un construit social en perpétuelle construction (donc en perpétuelle destruction de l'existant) nous devons bien commencer par "quelque part" pour en comprendre la spirale tourbillonnante.

Nous l'avons vu dans la problématique générale, les techniques informationnelles de liaison sont statistiquement rares. Elles n'en représentent pas moins une émergence. Emergence qui serait *«les qualités ou propriétés d'un système qui présentent un caractère de nouveauté par rapport aux qualités ou propriétés des composants considérés isolément ou agencés différemment dans un autre type de système»*¹. Ou, plus simplement, *«l'émergence est une qualité nouvelle par rapport aux constituants du système»*².

Cependant, contrairement à ce qu'affirme J. C. Rennesson dans le journal d'un équipementier, nul ne sait si ces émergences connaîtront, dans les entreprises de TRM, un avenir plus prometteur que celui qu'elles connaissent aujourd'hui : *«Toutes, conclue-t-il, [parlant des entreprises de TRM] qu'elles fassent de la messagerie ou des lots complets, qu'elles soient grandes ou petites, viennent ou viendront aux systèmes embarqués car ceux-ci, par la rapidité et la fiabilité des informations transmises, leur permettront de réagir vite»*³. Nul ne le sait, mais par contre, le discours de ce chercheur est la première étape de la constitution d'un imaginaire sur les techniques embarquées. Comme le dirait V. Scardigli, l'imaginaire est en action, la techno-logique bat son plein.

Cette affirmation transmise par le bulletin mensuel d'un acteur qui, justement (serait-ce un hasard ?) commercialise les produits en question, pourrait composer la première phrase d'une anthologie sur le discours de ce que J. Habermas appelle la techno-science. J'en exposerai d'autres.

Les transporteurs ont toujours été à l'affût des techniques qui leur permettraient de réaliser des gains de productivité, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur de leur entreprise où les transformations et les capacités d'adaptation interne au système global de transports ne lassent pas d'étonner quand on y prête attention. Il suffit pour cela de

¹ MORIN E. : *La méthode : tome 1. La nature de la nature*, coll Points-Essais, Seuil, Paris, 1977, page 106.

² MORIN E. : *La méthode : tome 1. La nature de la nature*, coll Points-Essais, Seuil, Paris, 1977, page 108.

³ Propos que prête à J. C. Rennesson le Bulletin d'Information de la société Mannesmann Kienzle n° 23 d'avril 1991.

comparer un camion de 1950 avec un autre de 1994. Mais on peut également comparer les différences entre la journée de Bernard et celle de Guy citées au chapitre neuf. Les TRM connaissent une spirale dynamique de consommation des innovations qui permettent aux organisateurs de transports de ré-agir face aux désirs de leur clientèle.

La raison à l'œuvre, du moins celle qui est annoncée, est une raison économique : l'innovation dans les transports, au moins pour les acteurs du transport, est le reflet d'une rationalité par rapport à des fins économiques. Aussi, nous ne pouvons pas douter que si le spectre technique s'y prête, les entreprises de transports routiers adopteront ces techniques. Ce n'est pas de leur utilité qu'il est question. Ce qui est discutable, c'est le discours tendant à affirmer que ces techniques représentent une "révolution", qu'elles vont changer les mentalités des acteurs, qu'elles vont transformer ce que V. Scardigli appelle "les imaginaires en action" dans les TRM, qu'elles vont modifier les identités des hommes au travail et qu'elles ont un impact important sur le travail quotidien des acteurs.

Or, ce discours est celui de ceux qui créent et/ou diffusent les techniques étudiées. Pour le discuter, je commencerai par l'exposer dans le chapitre qui suit.

Parti d'un questionnement à propos des effets de ces techniques sur les identités et représentations des acteurs du TRM, j'arrive finalement à un questionnement sur l'innovation, son caractère rationnel et les explications de son "impact" dans l'imaginaire des acteurs. Pour expliquer les informations relevées, je me servirai tout d'abord du modèle que V. Scardigli a utilisé dans son ouvrage sur Les sens de la technique.

J. Habermas a montré que les techniques sont le reflet d'idéologies orientées, que le discours sur l'instrumentalisation des choses est un discours techniciste qui masque la réalité des rapports de travail et les déséquilibres des interactions. Alors, afin de ne pas tomber dans le piège de la techno-science, s'il existe, en plus des questions de V. Scardigli, il est nécessaire de s'intéresser à l'origine de ces techniques. Tenter, en définitive, de répondre aux questions "D'où viennent-elles ?" et "Qui y-a-t-il avant l'usage ?". C'est ce que nous ferons dans la conclusion de cette quatrième partie.

Le chapitre onze sera consacré à l'expression de la techno-logie. Qui la produit ? Pourquoi ? Avec quels objectifs ? Mais surtout que dit-elle ? Le chapitre douze rapportera les propos des transporteurs rencontrés lors de l'enquête et montrera leur volonté de ne surtout rien révolutionner : «*Solutionner sans révolutionner*» me dit l'un d'entre eux. Dans le chapitre treize, j'exposerai les réactions des agents de convoyages qui ne connaissaient pas ces techniques et à qui j'ai montré les dépliants publicitaires des équipementiers. J'exposerai ensuite les réactions, ou plutôt les absences de réactions des

agents de convois qui étaient, dans leur travail quotidien, en contact avec ces techniques.

Au préalable, je dois préciser la méthode choisie pour le recueil des données.

LES TECHNIQUES DE RECUEIL DES INFORMATIONS SUR LE TERRAIN

Ma première enquête sur les transports routiers de marchandises concernait l'établissement du mémoire de maîtrise. Son ambition était de cerner les modes de vie des agents de convois que j'appelais encore les routiers. Elle avait donné lieu à l'établissement d'un mémoire intitulé : "Routiers : un aventure ?"⁴. La réponse à cette question alternait entre le "oui, un peu" et le "non, pas du tout" avec une légère prédominance pour la réponse négative.

1. Le cadre théorique de la technique de recherches : l'Ecole de Chicago, G. Gosselin et P. Bouvier

Pour ce faire, j'avais tenté de suivre la méthode dite de "l'Ecole de Chicago" dont on peut lire un exemple concret dans l'ensemble du travail d'H. Becker à propos des "Outsiders"⁵, méthode qui lui avait été conseillée par son directeur de recherche : E. C. Hughes. Méthode que j'ai reporté en partie pour la présente enquête.

La sociologie de E.C. Hughes tente d'appréhender des actions collectives et des processus sociaux par des interactions directes (interactionnisme symbolique). Elle recourt à la méthode comparative pour construire ses catégories d'analyses et a, pour principal outil, l'observation *in situ*, sans par ailleurs rejeter aucune autre forme de recueil de données. E.C. Hughes demandait à ses étudiants de travailler sur des groupes professionnels avec lesquels ils étaient familiers. Le rapport à l'objet étant un subtil équilibre (E.C. Hughes dixit) entre d'une part, dans la technique de recueil de données, le détachement et la participation, et d'autre part, la recherche d'une objectivité maximale par la tentative de maîtrise de l'interaction préexistante entre le chercheur et ce milieu dont il possède déjà une forme de connaissance.

Cette maîtrise peut s'obtenir grâce à une réflexion sur la diversité des rapports qui peuvent lier le chercheur à son objet. Le but de la technique qu'enseignait le sociologue américain était de faire varier successivement la réflexion de ses étudiants de la familiarité la plus impliquée à une altérité quasi-cynique. L'objectif étant de créer un rapport entre une familiarité si ce n'est engagée du moins engageante et une émancipation intellectuelle

⁴ MAUNY P. : "Routiers : une aventure ?", mémoire de maîtrise réalisé sous la directions scientifique de G. GOSSELIN, Université des Sciences et Techniques de Lille, Institut de sociologie, Ronéo, 227 pages, oct. 1989.

⁵ BECKER H. : Outsiders, éditions Métailié, 1986.

des cadres structurels et des valeurs qui ont grâce dans le "milieu" étudié. La première doit servir à placer le chercheur dans une interaction coutumière avec les acteurs tandis que l'émancipation est nécessaire pour transformer le sens commun en une nouvelle forme de connaissance plus scientifique, s'appuyant principalement sur la capacité à regarder les valeurs du groupe étudié comme des rites d'interactions. La démarche est comparable à celle que préconise G. Balandier quand il dit que pour comprendre le social il faut faire le détour par l'homme.

Le choix des sujets d'ampleur limitée, comme ici le rapports des acteurs du TRM avec les techniques de pointe, rend possible une plus grande rigueur dans le recueil des observations et, corrélativement, dans la rédaction des comptes-rendus de recherche.

E. C. Hughes, ses étudiants, et plus généralement les interactionnistes, avaient pour cadres conceptuels les travaux des sociologues allemands (Weber et surtout Simmel). Hughes préconisait l'analyse de la réalité sociale par la construction de catégories abstraites et générales. Ces catégories doivent être dégagées des catégories constituées par les acteurs eux-mêmes. La familiarité avec le sujet de recherche fait référence au vécu du chercheur. Les sociologues de l'«Ecole de Chicago»⁶ (R. Park, notamment) avaient commencé de préconiser cette méthode quand ils eurent à former à la démarche scientifique des anciens soldats démobilisés ayant obtenu une bourse pour suivre des études supérieures.

En fait, la démarche préconisée par Hughes et ses collègues consiste, plus trivialement, à transformer en savoir scientifique un savoir antérieurement acquis dans le cursus de vie privée du nouveau chercheur. De là l'importance retrouvée de l'observation *in situ* (sociologie de l'ère post-Malinowski comme le précise J.M. Chapoulie⁷). Déjà imbibé de connaissances empiriques, le chercheur doit alors retourner sur le terrain avec non plus l'intention d'entretenir des interactions «politiques» avec le milieu, mais plutôt d'y comprendre les catégories des acteurs grâce à l'utilisation d'une grille de lecture sociologique des faits.

Les sociologues de l'«Ecole de Chicago» avaient donc mis en œuvre un plan d'analyse qui tentait de mesurer cinq points particuliers que Hughes considérait comme

⁶ Ecole de Chicago dont D. Breslau se pose la question de savoir si elle existe (in *L'Ecole de Chicago existe-t-elle ? Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 74, 1988). La question est d'autant plus valide que les "héritiers" de la sociologie de Hughes (Becker, mais aussi Burgess, par exemple) se réuniront plus souvent à l'université de Berkeley qu'à celle de Chicago. C'est aux sociologues de Berkeley qu'on adjoint souvent l'appellation de "*labelling theorists*".

⁷ CHAPOULIE J.M. : *Sur l'analyse des groupes professionnels*, *Revue française de sociologie*, Volume XIV, n° 1, janvier-mars 1973.

significatifs pour la sociologie des professions : la carrière (*career line*), le bas-travail (*dirty-work*), la routine et l'urgence (*routine and emergency*), les erreurs dans le travail (*mistake at work*) et les limitations de la production (*restrictions of production*). Le but de tout travail sociologique étant bien de constituer un point de vue autonome des sciences sociales sur le sujet étudié et observé.

Grâce à une remise en valeur du travail de terrain (*fieldwork*) et particulièrement de l'observation *in situ*, E.C. Hughes et ses étudiants établiront progressivement un cadre d'interrogation qui permet au sociologue de se dégager des jugements de valeur constitués tout en comprenant la manière dont les groupes de travailleurs cherchent à exercer un contrôle sur leur activité.

La démarche n'a pas été reprise à l'identique pour la présente enquête. Notamment parce que la méthode préconisée par E.C. Hughes, si elle permettait la mise au point d'un outillage d'observation relativement pertinent, freinait quelque peu l'élaboration d'une problématique qui dépasse le cadre des acteurs étudiés. Les rapports de recherches des sociologues de l'«Ecole de Chicago» ressemble d'ailleurs souvent à l'explicitation d'une série de rituels ayant cours dans les populations étudiées (influence de Malinowski).

En définitive, la méthode préconisée par E.C. Hughes au début des années soixante contient des similitudes importantes avec la méthode préconisée par G. Gosselin dans sa «*Contribution à une anthropologie du travail*»⁸, reprise également par P. Bouvier et sa démarche de socio-anthropologie du travail⁹. C'est aussi celle que préconise G. Balandier. J'ai tenté de l'adapter aux besoins de la présente recherche.

2. Les techniques de recherches

Pour réaliser cette enquête sur les techniques nouvelles dans les TRM, j'ai effectué 7 semaines d'observation *in situ*, c'est-à-dire, plus précisément, 31 journées de travail sur plusieurs "terrains" :

- deux journées dans deux entreprises de TRM (une journée dans chacune) à observer des répartiteurs au travail (une dans l'établissement d'un grand groupe de transport, l'autre dans une PME/PMI de 11 salariés) ;

⁸ GOSSELIN G. : "Contribution à une anthropologie du travail", Cahiers internationaux de sociologie, volume XLI, 1966.

⁹ BOUVIER P. : Le travail au quotidien - Une démarche socio-anthropologique, Collection Sociologie d'aujourd'hui, PUF, Paris, 1989.

- deux journées avec des équipementiers (dont un stage d'une journée de formation continue des commerciaux à la vente des techniques nouvelles : communication satellitaire, notamment) ;
- une journée complète avec un transporteur dans l'exercice de son activité (contacts clientèle, notamment) ;
- huit journées dans différents centres de transports régionaux sur le territoire national et dans des relais routiers pour observer sans participer ;
- et dix-huit journées (et 4 nuits) dans des cabines de camion avec 12 agents de convoys.

Parallèlement à ces séquences d'observation *in situ*, 12 entretiens ont été réalisés spécialement pour l'enquête (six avec des transporteurs, six autres avec des agents de convoys). J'avais déjà à ma disposition cinq entretiens réalisés pour le mémoire de maîtrise et vingt entretiens réalisés pour une enquête sur la diversification de l'emploi dans les transports routiers¹⁰. Parmi toutes les personnes rencontrées lors de ce travail de recherche, six m'ont servi d'interlocuteurs privilégiés, interlocuteurs que je sollicitais pour obtenir des explications précises sur les phénomènes en œuvre dans les transports routiers.

Outre ces données traditionnelles d'une enquête sociologique, j'ai pu obtenir les agendas annuels manuscrits de deux agents de convoys : Jean-pierre m'a permis d'en photocopier deux des siens¹¹, Francis m'a confié les sept agendas qu'il avait en sa possession. Je me suis vu confier également la comptabilité sur huit années d'un artisan-transporteur. Pour mes enquêtes, j'ai reçu l'aide du Club des jeunes transporteurs de la région du Nord. Le service des contrôles sur route de la Direction Départementale de l'Équipement m'a fourni des données statistiques. J. Lombard et G. Joignaux, de l'INRETS, m'ont aidé dans l'actualisation de la documentation sur les transports.

Les séquences d'observation des agents de convoys ont été faites auprès de différentes entreprises. Toutes avaient équipées une partie ou la totalité de leurs véhicules de systèmes de radiotéléphonie embarquée. Parmi celles-ci, une seule avait équipé ses camions de systèmes d'informatique embarquée.

J'ai choisi de réaliser six entretiens "au sol" avec des agents de convoys qui n'avaient jamais utilisé de techniques de liaison dans leur travail. L'objectif était de

¹⁰ MAUNY P. : "Diversification de l'emploi des femmes vers les métiers traditionnellement masculins du transport routier", enquête commanditée par la Direction Régionale de l'Emploi du Nord-Pas de Calais, Contrat USTL-IFRESI-CLERSE, Ronéo, 86 pages.

¹¹ Cf Annexe V.

pouvoir leur présenter les dépliants commerciaux que les équipementiers livrent aux transporteurs et de recueillir leurs réactions face à ces publicités pour appareils embarqués.

Les consignes d'entretien avec les agents de voyages étaient : "je vous ai (ou "je t'ai") contacté parce que j'aimerais que vous me disiez (ou "tu me dises") comment vous êtes (ou "tu es") devenu chauffeur routier. Dans ces entretiens, les thèmes successivement abordés étaient la carrière, les horaires de travail, les salaires, les relations avec les autres chauffeurs-routiers, avec les personnes rencontrées dans le travail, avec les employeurs, l'utilisation du chronotachygraphe, les commentaires sur les appareils de communication et de contrôle dont je montrais les dépliants publicitaires...

Pour les entretiens avec les transporteurs, la consigne était "J'aurais aimé connaître l'activité de votre entreprise, que vous me la présentiez succinctement et que vous me parliez de votre politique de communication avec les chauffeurs". Dans ces entretiens, les thèmes successivement abordés étaient l'histoire de l'entreprise, le type de marché sur lequel elle s'inscrit, la formation de l'interlocuteur, le type de communication mis en place avec les chauffeurs et les véhicules, les matériels de communication et de contrôle de l'activité connus, l'utilisation faite par l'entreprise des disques de chronotachygraphes...

Pour l'observation, pendant les deux premières semaines, je n'avais pour tout matériels qu'un bloc-notes. Je notais tout ce qui me semblait pertinent pour illustrer ma recherche. Dès la troisième semaine d'observation, j'ai utilisé parallèlement au bloc-notes le magnétophone-enregistreur qui me servait pour les entretiens. La méthode, si elle a freiné quelques uns de mes interlocuteurs a plus souvent fait rire les chauffeurs-routiers qu'elle n'a semblé les ennuyer. Dans un camion en marche, nombreux parmi ces enregistrements furent inaudibles. Cependant, ce qui est compréhensible reste un document précieux. Cette technique permet en fait de pallier une partie des difficultés inhérentes à l'observation : la double médiation entre le propos de celui qui parle et le différé de la prise de notes sur le carnet d'observation.

C'est grâce à ces techniques de recueil des données que je puis présenter les résultats suivants.

CHAPITRE ONZE :

L'IMAGINATION TECHNO-LOGIQUE

INTRODUCTION

La technologie, nous l'avons vu dans le chapitre cinq, c'est le discours sur la technique. Dès que l'on parle de la technique, on produit une technologie. Elle peut être plus ou moins codifiée selon des règles socialement et même scientifiquement admises, cependant, elle puise toujours des éléments dans l'imaginaire de celui qui s'exprime, elle reste, comme tous les discours, une distanciation des choses présentes. Mais ce n'est pas de cette technologie dont il s'agira ici. Il s'agira bien plutôt de la techno-logique telle qu'elle a été étudiée par V. Scardigli à propos de la technopolis. Pour cet auteur, la techno-logique est le discours techniciste, le propos de celui qui croit à la technique comme le scientifique croit à science : le discours de celui (ou celle) qui pense que la logique¹ prend sa source dans la technique.

La techno-logique est l'expression de ce que Habermas appelle la technocratie, le pouvoir de ceux qui se cachent derrière le discours technique pour imposer les choses. Parmi les acteurs qui développent une techno-logique, on ne peut éviter les équipementiers. Mais ils ne sont pourtant pas les seuls. Il faut leur adjoindre tous ceux qui ont un intérêt à valoriser l'innovation technique pour elle-même ou pour eux-mêmes.

Le terme d'équipementiers, d'habitude plus général, concerne ici les acteurs qui vendent aux transporteurs des produits qui ne sont pas montés en série sur les camions lors de leur construction. Cette définition ne doit pas exclure l'idée que ce sont les mêmes équipementiers qui vendent, aux constructeurs, des produits à monter en série (le chronotachygraphe, par exemple). Mais ils ne nous intéressent ici que dans leur rôle de diffuseur des techniques de gestion de parc de véhicules et en particulier les techniques informationnelles de liaison entre la base fixe des entreprises et les mobiles (véhicules de fonction et camions).

Si quelques constructeurs conçoivent déjà les chaînes qui vont permettre le câblage pour des appareils téléphoniques ou de mesure électronique de l'usage des camions, les matériels qui ont fait l'objet de l'enquête ne sont pas montés lors de la construction du

¹ Derrière cette expression de "logique", «*C'est la construction sociale de la réalité qui est en cause*», c'est du moins l'avis de P. Bernoux in "*Logiques d'action ou interaction des logiques ?*", communication aux Cinquième journées de rationalisation du travail, Lyon, novembre 1991, 17 pages, page 2.

véhicule. Pour cause : ils nécessitent une interface avec la base de l'entreprise. Les acteurs doivent cependant savoir «*préfigurer le véhicule du futur*» (slogan publicitaire pour un appareil de contrôle de l'activité des chauffeurs, prémices à une explication techno-logique des TRM).

Les équipementiers, avec les ingénieurs-concepteurs des techniques en question, sont les producteurs de ce que V. Scardigli appelle la techno-logie. Quelle est-elle ? Quels sont ses objectifs ? Ce sont les questions auxquelles ce chapitre tente de répondre. Pour ce faire, nous disposons de plusieurs sources : tout d'abord l'observation d'équipementiers dans leur travail. L'enregistrement de leurs réactions après un stage de formation aux techniques de télécommunication satellitaire que leur employeur les a chargé de commercialiser.

Dans la littérature sur les techniques de pointe, on trouve également parfois un discours de type techno-logique. Il est des revues qui se sont fait les chantres de la techno-logie, des techno-logiques. A cela, nous pouvons ajouter les documentations publicitaires qui font directement appel à l'imaginaire de leurs clients supposés, mais qui sont surtout le reflet de l'imaginaire des équipementiers. Plus précisément, sachant qu'ils cherchent à commercialiser des produits, les slogans et les explications contenues dans ces documents sont en fait le reflet de l'imaginaire des équipementiers et autres *technologues* sur l'idée qu'ils se font de l'imaginaire des transporteurs à propos des T.I.L. et de la manière dont ils vont réussir à "flatter" cet imaginaire.

11.1 LE DISCOURS TECHNO-LOGIQUE SUR LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON (OU T.I.L.)

Dans la section 9.2., j'ai relevé les raisons qui faisaient que les transporteurs pouvaient avoir besoin d'accroître le nombre d'informations sur leurs véhicules en déplacements. Il s'agit de la diminution du temps de trajets, de la méconnaissance technique croissante des sédentaires sur les véhicules qu'ils gèrent (dûe à l'arrivée de nouvelles populations dans les entreprises de transports routiers), de la difficulté de prévoir à l'avance les voyages à organiser et de la volonté de pallier, par une solution interne, des problèmes de coûts qui proviennent notamment du système global. Les TRM ont connu de grosses difficultés depuis quelques années pour maintenir des prix qui puissent rentabiliser la production des opérations de camionnage. Une note de synthèse de l'OEST, indique que «*l'indice des prix TRM retrouve sensiblement en 1993 son*

niveau de 1985. Cette évolution globale se décompose en deux périodes : 1985-1989 avec une baisse des prix, puis 1990-1993 avec une reprise des indices [...]»².

Cet état de fait, tous les acteurs qui interviennent dans les TRM le connaissent. Les transporteurs routiers s'en plaignent souvent. Dès lors, les techno-logiques vont entrer dans la brèche et tenter de l'exploiter pour réaliser leurs propres objectifs : vendre des solutions techniques à des problèmes qui proviennent des systèmes interactionnels et des capacités (ou incapacités) des acteurs à peser sur les relations de pouvoir qui les lient les uns aux autres.

Le discours techno-logique est donc celui qui va tout mettre en œuvre pour **transformer ces problèmes sociaux en problèmes économiques afin de leur trouver une solution technique**. Les acteurs, comme nous le signale V. Scardigli, vont disparaître du raisonnement techniciste, au moins dans ses premières phases d'expansion.

Le discours ici présenté en premier lieu est celui des techno-logues/commerçants. La diffusion des T.I.L. se situent dans un registre de la société marchande. C'est pour cette raison qu'il est intéressant de se pencher sur les techniques de commercialisation de ces techniques. C'est à partir de l'argumentaire des équipementiers que sera expliqué le processus de développement du discours des techno-logues.

Comme précisé dans la problématique générale, c'est à partir d'un entretien réalisé auprès d'un équipementier que s'est constituée la problématique de ce travail de recherche. Mon interlocuteur m'avait présenté les techniques informationnelles de liaison comme révolutionnaires, incontournables, nécessaires, susceptibles de résoudre les problèmes des transporteurs qui souffraient du manque crucial d'informations sur leurs mobiles dès que ceux-ci assuraient ce pour quoi ils avaient été créés : déplacer des marchandises :

« [...] 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"³. Je peux même lui envoyer un télex dans sa cabine, et à la limite, je pourrais, si je

² OEST : "Un nouvel indice synthétique des prix du TRM", in Note de synthèse, n° 77, février 1994.

³ Les acteurs des TRM appellent "frigo" le système réfrigérant équipant certaines caisses de camions.

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.

A partir de cet extrait d'entretien, illustré par d'autres propos, on peut élaborer les quatre étapes du raisonnement techniciste chez les techno-logues des TRM qui vont mener du constat de solution à un problème vers la nécessaire décision de consommation.

11.1.1. «Vous pouvez, sans problème»

C'est le premier constat de la techno-logie. Le destinataire du discours est postulé comme victime devant prendre des décisions. Il y a un problème et il faut lui trouver une solution. Mieux, il y a un problème, et "nous avons" une solution technique. Les technologies ne sont jamais impliquées dans le questionnement. Elles ne disent jamais "il y a un problème auquel il n'y a pas de solution". Cela ne signifie pas qu'elles pensent que tous les problèmes ont une solution : les techno-logies sont rarement métaphysiques. Par contre, elles ne parlent que des problèmes qu'elles savent résoudre. Le constat d'un problème, dans les techno-logies liées aux transports routiers, ne se fait d'ailleurs que quand on lui a trouvé une solution. Elles présentent généralement les problèmes dans des termes catastrophistes :

«Maintenant, aujourd'hui, hein, je parle, si vous n'êtes pas capable de monter le téléphone dans le camion, c'est pas la peine de faire du transport». (propos d'un équipementier)

Et les solutions comme des panacées :

«On n'avait jamais trouvé une solution qui soit aussi fiable que celle-là pour résoudre le problème de la surconsommation». (un équipementier à propos d'un appareil de mesure de la consommation de gasoil).

Dans l'entretien cité dans la problématique apparaît le verbe "pouvoir". "Pouvoir" est le maître-mot de la techno-logique des TRM. Pouvoir, c'est renverser la situation, c'est agir à sa guise. Le "Je peux" est affirmatif : «*si je suis transporteur, je peux...*». Le "je peux" ici utilisé n'est pas un "je pourrais" qui mettrait dans l'embarras, qui montrerait que ça n'est pas donné d'avance, qu'il "peut" y avoir un doute sur la capacité de la

technique à résoudre le problème qui assiège le transporteur, même s'il ne s'en était pas rendu compte. Le conditionnel n'est pas dans la possibilité, mais il se situe dans le fait d'être ou non transporteur. *Vous êtes transporteur, alors vous pouvez ; vous ne pouvez pas, alors vous n'êtes pas transporteur, du moins pas un vrai..* Parce que les vrais transporteurs connaissent leur intérêt.

Il y a bien un "je pourrais, si je voulais", mais cette condition-là, même pour l'équipementier, est utopique. Elle est possible, mais n'aurait pas grande utilité. De la sorte, on fixe également les limites de la techniques. Mais ce sont déjà des limites fondées sur des valeurs. La première étape du raisonnement non seulement indique ce que l'on peut, mais elle précise aussi ce que l'on ne doit pas. Agir de la sorte semblerait décalé de l'ensemble social et des mœurs qui ont cours dans les TRM. D'autre part, à quoi cet abus techniciste, pensé comme tel par l'équipementier, pourrait-il bien servir ? On ne va tout de même pas licencier un chauffeur parce qu'il claque la porte trop violemment. Quelles mesures pourraient-on prendre à partir du recueil de cette information ?

Le "je peux" du techno-logue est renforcé par un "sans problème" qui appuie la démonstration. Mais la démonstration de quoi ? De cela il n'est pas question. *On peut sans problème, c'est tout.* C'est ainsi que s'installe le discours techniciste dans la relation discursive. Le premier qui demandera pourquoi se verra, à coup sûr, devenir objet de la risée générale : *puisque "vous pouvez", vous êtes franchement idiot de ne pas le faire.*

Le "sans problème" est également significatif. Il signifie "sans problème technique", évidemment. De toute façon, pour la techno-logique, il ne peut y avoir de problème que technique. Puisque s'il y a problème, seule pourra y répondre...la technique, notamment celle qu'on commercialise. Et à un problème technique correspond une solution technique : *«Pas d'problème, on a la solution !»* disait un slogan publicitaire des années 80. Nous nous rapprochons là du raisonnement développé par P. Roqueplo à propos de la technicisation de la science : *«Si c'est techniquement utilisable, c'est que c'est vrai...»* (cf infra, section 5.3.1.).

Parce que des problèmes, il y en a tout de même. Notamment le fait qu'il faille acheter cet outil. Comment amortir ? Qui va payer ? Quel style d'indépendance cela va apporter ? Quelle dépendance sera liée à cette nouvelle indépendance ? Comment va réagir l'agent de convoyage ? Mais ces questionnements ne sont pas techno-logiques, ils sont socio-logiques. Le problème est alors déplacé.

Mais quelle est l'origine de ce problème ? A cette question-là, on hausse les épaules, on se gausse :

L'enquêteur : Moi, je voudrais savoir quels problèmes cet outil est censé résoudre.

Eclat de rires.

Le formateur : *Oh, vous alors, vous n'avez vraiment rien compris.* (Eclat de rire général : nous sommes sauvés, il y a un cancre).

Non, mais sans rigoler, vous n'êtes pas sérieux quand vous dites ça ? [...]

Séance de formation des commerciaux d'un équipementier, 1992.

Avec une telle question, je pensais lancer un débat, je deviens la risée de la "classe". Je n'obtiendrais pas de réponse. **Avec cette technique, on veut simplement résoudre le problème auquel cette technique apporte une solution.** N'en cherchons pas plus. Il a fallu dépenser assez d'énergie créatrice pour cela. C'est le propre de la **techno-logique**, pour reprendre les catégories élaborées par V. Scardigli, **elle apporte des solutions miracles aux problèmes catastrophes qu'elle crée.**

11.1.2. «Vous pouvez, vous ne pouvez pas ne pas vouloir, donc vous voulez»

Après le maître-mot de pouvoir vient son premier corollaire techniciste : vouloir. C'est la seconde phase de l'argumentaire techno-logique.

Le constat est fait : "vous pouvez". Dès lors, il semblerait incongru que vous ne le vouliez pas. La techno-logie a déjà largement entamé son chemin. Quand elle arrive à ce "stade", c'est qu'elle a déjà convaincu de l'existence du problème. Généralement, d'ailleurs, le problème est "réel". La techno-logie stigmatise un problème auquel elle possède déjà une solution. Or, si on a la solution à un problème, c'est qu'il existe. Cette seconde phase n'est pas disjointe de la première : elle la prend pour appui.

La démonstration a été faite : il y a un problème qui possède une solution technique que le transporteur peut consommer. Mais il ne la consommera que s'il est un transporteur. S'il ne la consomme pas, c'est qu'il n'est pas un transporteur. Puisqu'il est transporteur, supportera-t-il qu'on ne le considère pas comme un transporteur ? Non, bien sûr. Pour ce faire, il faut qu'il veuille consommer la solution qui lui est "offerte" au problème :

«Vous comprenez, si les transporteurs n'en veulent pas, nous, on peut rien pour eux, tant pis. C'est vrai quoi, on n'va pas les forcer. Mais notre travail consiste à leur montrer que

1) ils en ont besoin et que

2) ils en ont envie. Après, le plus dur est fait.» (Formateur Equipementier, journée de formation à la communication satellitaire)

Dans cette phase du discours techno-logique, c'est la création du besoin, ou plutôt de l'envie, chez le transporteur qui est essentielle. Les techno-logues commencent alors à parler des premiers résultats d'expérience réalisées sur le "terrain". La technique est efficiente :

«[...] Alors bon, vous, vous discutez avec l'équipementier : «Et ça marche ?» «Bien sûr que ça marche !». Il va pas vous répondre que ça marche pas, hein. Lui, c'est son truc, ça marche toujours [...].»

Philippe D. Transporteur.

La personne à convaincre a souvent une phase de retard, mais elle est déjà convaincue de l'existence du problème, et elle sait qu'elle peut y remédier. Au technologue de mettre tout son art pour convaincre que "quand on veut, on peut" et par là même, "quand on peut, on veut". A ce stade de sa réflexion, le transporteur fait entrer d'autres variables que le problème lui-même. Deux problèmes essentiels viennent alors se graver dans le raisonnement que le techno-logue va devoir intégrer : le transporteur se demande quel est le coût de ces appareils, et comment il peut espérer rentabiliser ce coût.

11.1.3. «Vous pouvez, vous voulez, donc vous devez»

C'est la troisième phase du processus technologique. Quand le transporteur a décidé que l'équipementier devait avoir raison, l'équipementier a fait son travail. A partir du questionnement sur la faisabilité de l'équipement, la techno-logie a fait le plus dur chemin. Le transporteur a un problème dont la solution existe et des équipementiers la vendent. Il va falloir trouver les conditions qui vont permettre au transporteur de ne pas mettre son entreprise en danger par des investissements supérieurs à ceux qu'il est capable d'assumer. Mais ce n'est pas par altruisme que la techno-logique entame cette démarche. Il se trouve que les intérêts de l'équipementier et ceux du transporteur convergent : un transporteur qui est en difficulté, c'est un transporteur qui ne paye pas ses fournisseurs.

Il est à noter que nombreux sont les équipementiers qui louent les appareils.

L'étape précédente laissait un doute, il n'y en a plus. Le transporteur doit s'équiper : «c'est maintenant ou jamais». Les techno-logues font des rabais, des soldes. Ils offrent des promotions commerciales alléchantes. Ce processus, tous les consommateurs le connaissent.

C'est généralement la phase où on introduit le doute. Il y a des choses à mettre au point, soit, mais globalement, la technique est efficiente :

L'enquêteur : *oui, mais ces systèmes présentent le large inconvénient de ne pas comporter la possibilité d'accusé réception par le destinataire.*

«C'est en cours d'amélioration.»

Ingénieur commercial rencontré à la SITL, 1992.

Dans cette phase, pour les acteurs qui ont déjà consommé l'achat de la technique en question, il y a des appareils qui ne fonctionnent pas tout à fait comme espéré. Pour les techno-logues, les "choses" à mettre au point dépendent souvent du client et de ses besoins. Au début, la technique ne fonctionne pas très bien. Les techniciens sont obligés de revenir plusieurs fois "voir" ce qui ne va pas. Mais la raison techno-logique est relativement simple, et en plus valorisante pour le consommateur :

«C'est vrai qu'il faut l'adapter au client. Faut faire du sur-mesure. C'est clair comme de l'eau de roche, vous allez pas vous ramener chez le client avec la solution toute faite. Faut lui montrer que nous produisons un service. C'est pas seulement du business...»

Formateur, chez un équipementier, 1992.

C'est également la phase où interviennent les systèmes financiers et les calculs sur les gains possibles. D'autre part, c'est, pour beaucoup, la phase d'application. La technique, pour la techno-logie est toujours rentable. Soit, plus elle est commercialisée, moins elle est chère. Mais dès l'origine elle procure des économies à celui qui la consomme. Du moins est-ce le discours toujours répété. Avec V. Scardigli, nous nous étonnerons de la régularité et de l'éternel retour de ces poncifs.

11.1.4. «Vos concurrents l'ont ou vont l'avoir, vous ne pouvez plus faire autrement»

C'est la quatrième phase. Celle où l'on convainc les sceptiques. Lors de cette phase, les techno-logues sont confrontés à des acteurs "retardataires", des réfractaires aux changements techniques, à la modernité. Depuis déjà bien longtemps, on parle des techniques en question dans les revues professionnelles. Ça avait commencé par des publicités réalisées par des annonceurs équipementiers. Un ou deux petits articles pour "prévenir que ça existe". C'est le temps des longs dossiers, des "articles de fond". Le marché s'est démocratisé, la technique en question devient accessible à "tous" :

«En effet, de plus en plus l'usage du radiotéléphone se généralise et le temps semble lointain où seuls quelques privilégiés pouvaient en goûter les avantages. Que vous soyez ingénieur commercial [...] artisan, profession

libérale, que vous communiquiez avec votre patron, votre secrétaire, vos collaborateurs, que vous soyez à pied, en voiture, en ville, en banlieue, en province, en pleine nature, vous pouvez démultiplier votre efficacité en adoptant lignes»

«Longtemps considéré comme un service de luxe, le téléphone mobile entre dans une ère nouvelle : celle d'un marché de masse caractérisé par une baisse régulière des prix.»

En attendant le téléphone de poche vendu bon marché dans les grandes surfaces, les utilisateurs de XXX peuvent aussi profiter de la baisse des prix et de la miniaturisation des composants...»

Revue d'un fournisseur de postes de radiotéléphones.

Dès lors, si vous ne consommez pas la technique : *«vous êtes sûr d'être rapidement dépassé»* :

«Moins de dix ans pour s'équiper...Pouvoir communiquer avec ses véhicules est un "plus" que les entreprises les plus "pointues" auront toutes d'ici moins de dix ans»

(Titre et début d'un article paru dans Camions Magazine, n° 59, 1990.

Le titre et le sous-titre de cet article paru dans une revue de transporteur est lourd de sous-entendus. La radiotéléphonie apporte un "plus" et les sociétés "pointues" seront équipées dans moins de dix ans. Si donc les transporteurs ne s'équipent pas, c'est qu'ils ne considèrent pas leur entreprise comme étant "à la pointe" du progrès technique. De là, il ne faudra pas qu'ils s'étonnent de continuer à être dépendants de l'ensemble du système d'action des TRM. Lourd de sous-entendus, mais nous ne savons toujours pas lesquels.

Ces quatre phases, non disjointes, se chevauchent, s'interpénètrent. Il en ressort la techno-logie. C'est la première étape de l'intrusion des techniques dans la vie sociale. Durant cette étape se sont produites les fantasmagories et l'imaginaire social des promoteurs de ces techniques :

«C'est génial un truc comme ça ! Tu mets la disquette dans ton PC, t'appuies sur une touche et ça te donne la manière dont le chauffeur utilise le camion.»

Le commercial d'un équipementier à propos d'un enregistreur de bord.

«Avec cet outil là, c'est fini la galère de perdre un camion, de rater une commande.»

Un autre agent commercial d'équipementier.

«Cet appareil correspond exactement à ce qu'attendent les transporteurs.»

Le troisième commercial de l'équipementier

La technique a aussi ses miraculés :

«Un habitant oublieux de Battle Creek (Mississippi) a pu faire valider à la dernière minute son bulletin pour le tirage du loto local grâce à son radiotéléphone. Grand bien lui en a pris puisque la combinaison déposée sur le serveur vocal de l'organisme de jeu lui a permis d'empocher 75.000 dollars.»

Revue d'un fournisseur de postes de radiotéléphones.

A ce stade de la technologie, ceux qui ne sont pas convaincus ne le seront jamais. Ils disparaîtront avec leur pratiques anciennes. Car, si *«tout le monde s'y met, pourquoi pas vous ?»* ou encore *«Si la plupart des transporteurs équipent leur flotte de ces appareils, alors ceux qui restent seront bien obligés de s'y mettre»*. Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous, mais si tous le partagent, il n'en reste pas grand-chose pour chacun. Aussi sera-t-il nécessaire de trouver une autre innovation. Celle-ci permettra à ceux qui ont besoin de se distinguer de recommencer à briller par leur sens de l'innovation.

Ce faisant, ils ré-enclencheront le processus. Parce que l'objectif de l'innovation social, outre de faire tourner l'ensemble de l'interaction globale, c'est aussi de consommer des techniques nouvelles qui vont augmenter les capacités d'actions des transporteurs sur le système dans lequel ils agissent.. Si tout le monde est équipé de camions, avoir un camion ne distingue pas des autres. Il est donc peu de chances pour que les transporteurs soient visibles, ou du moins plus visible que leurs concurrents. A partir de ce constat, les transporteurs doivent chercher l'innovation qui va, à la fois, correspondre à leurs attentes (mais en ont-ils d'autres que celles qui leur sont proposées ?) et à une capacité d'accroissement de la visibilité de leur entreprise sur le marché. *«A supposer que tout -ou presque- n'ait pas déjà été fait»*, dirai-je pour plagier L. Renault⁴.

⁴ RENAULT L. : *Technologies embarquées et TRM...*, Rapport INRETS, référencé NNC 8904, juin 1989, page 47. La phrase complète de l'auteur est : *«Un outil de mesure ne vaut que par ce qu'il permet de corriger, à supposer que tout -ou presque- n'ait pas déjà été fait»*.

11.2 LES PUBLICITES COMMERCIALES TECHNICISTES

Les slogans et arguments retenus ici ont été relevés dans des revues et dans des dépliants ou feuillets fournis par les équipementiers à leurs futurs clients. Ce sont les documents qui ont été visualisés par les agents de convoyages dont je savais qu'ils ne connaissaient pas ces techniques ou du moins qu'ils ne les avaient pas utilisées.

Le problème des transporteurs, dans le cadre du système d'action tel qu'il existe, c'est la dialectique espace/temps. Du moins c'est comme ça qu'est situé le problème par les publicités. Pourtant, Willett G.⁵ en analysant les travaux de la métrologie a montré l'inadéquation de cette rupture pour expliquer le réel. En Occident, on a toujours l'impression d'utiliser du temps dans un espace. A. Gras⁶ avait également remis en cause la vision aristotélicienne de la simultanéité du temps. Mais c'est sur cette dimension que les arguments insistent. Le chapitre douze montrera pourquoi.

Maîtriser à la fois le temps et l'espace, c'est l'ambition technologique partagée par tous les acteurs de la techno-logie des TRM : «*Savoir, à tout instant, où se trouvent ses véhicules, être à même de transmettre à ses conducteurs et de recevoir d'eux des messages constituent aujourd'hui pour toute entreprise de transport une ardente obligation. Les géants mondiaux des télécommunications ont compris l'importance de ces marchés et ont mis ou vont mettre au point des systèmes de communication satellitaires*» (Bulletin d'un équipementier). L'article en dit long sur le fonctionnement technique de l'appareil : 2 pleines pages (format 34 x 26). Mais il ne nous dit encore rien des raisons qui amènent à devoir équiper les véhicules de telles techniques. Ne serait-ce pas parce que les géants mondiaux de la télécommunications ont donné de l'importance à ces marchés qu'il devient nécessaire de transmettre des messages et d'en recevoir ?

Mais rien ne parle encore des raisons qui amènent le développement de tels marchés. Si nous ne les inventons pas, nous ne les obtiendrons pas. C'est bien là une des dimensions les plus importantes de la techno-logie. Elle est universelle, mais elle est universelle parce qu'elle ne propose pas de répondre à une demande : elle apporte une solution à des nécessités, d'ardentes obligations. Plus le spectre de compréhension sera vaste, et plus la techno-logie pourra convaincre de "clients". Si elle établissait des diagnostics précis, elle perdrait ce caractère universellement suggestif qui va alimenter l'imaginaire des acteurs s'appropriant les techniques en question.

⁵ WILLETT G. : "De la communication à la télécommunication", Presses de l'Université de Laval (Canada), Québec et Ottawa, 1989.

⁶ GRAS A. : Sociologie des ruptures, PUF, Paris, 1980.

Ça peut être la volonté de pallier l'autonomie des véhicules : «[...] *Les véhicules sont fort heureusement relativement autonomes par rapport à la base sur le plan réglementaire. [...] L'enjeu est donc de trouver le bon véhicule au bon endroit, au bon moment, en intégrant toutes les contraintes de distances, de délais, de douane et d'horaires de ferry boats...*»⁷.

Ça peut être la volonté de diminuer le nombre de kilomètres effectués à vide : «*L'enseignement le plus riche qu'on peut tirer du rapport est que le système a permis une optimisation véritable des parcours à vide. Les véhicules concernés ayant été dirigés vers des parcours plus longs*»⁸. Comment savoir alors si c'est l'appareil qui permet la réalisation de ces gains de kilomètres à vide ? On peut se poser la question, d'autant plus que L. Renault a montré que dans une situation difficile, les répartiteurs prennent l'habitude de contacter plutôt les conducteurs dont les véhicules sont équipés⁹. L'émergence ne vient pas de là où on croyait qu'elle allait venir.

La technique est contingente : "*un jour où l'autre, vous y viendrez*" : un slogan publicitaire d'appareils de transmission de message nous le dit clairement :

«*"O.", il y a ceux qui l'ont et ceux qui ne l'ont pas encore*».

Mais il n'est pas que les slogans publicitaires. Cette vision globalisante et universaliste de la technique se diffuse dans la société par les discours de ceux qui tiennent le propos habituellement considéré comme légitime (un ingénieur en télécommunications) :

«*De toute façon, pour savoir ce que ça va devenir, il faut regarder ce qui se passe aux Etats-unis et au Japon. Et bien dans ces deux pays, on voit des gens dans la rue, ils ont tous un téléphone : ça devient banal. Quand tout le monde en a, si t'en as pas, t'as l'air d'un con*»

(Jean Pierre, ingénieur en télécommunication).

Non seulement la technique est contingente, mais c'est pour notre bien : les télécommunications nous ouvrent vers le monde : un radiotéléphone de voiture nous propose d'«*être chez soi partout en France*» ; un autre slogan accompagné d'une photo où deux jeunes gens, assis sur un escalier, téléphone portatif dans la main, posent devant

⁷ C.P.T. : *"Résultats de l'expérimentation de communication par satellite chez T.A.F.*, nov. 1989, CPT Rungis, page 6.

⁸ *La lettre du transport routier magazine* : "Le transport routier assisté par ordinateur", page 30, février 1991, pp 17-34.

⁹ RENAULT L. : *Technologies embarquées et TRM...*, Rapport INRETS, référencé NNC 8904, juin 1989, page 56.

les drapeaux européens : *«Le téléphone mobile est resté longtemps franco-français. L'arrivée du GSM va étendre la mobilité à toute l'Europe»*. Là encore, nous ne saurons ni à qui peut bien s'adresser ce service, ni pour quoi faire.

Il faudra en fait prendre une autre revue pour comprendre l'objectif de ce service : *«Le GSM va bientôt offrir à l'homme d'affaires, au frontalier et au touriste qui se déplacent en dehors de leur pays d'origine une véritable continuité de service [...] Grâce à sa carte à puce, l'abonné conservera à l'étranger le numéro de téléphone qui lui a été attribué dans son pays d'origine. Ce qui veut dire que ses collaborateurs les plus proches, par exemple, pourront le joindre n'importe où, à n'importe quel moment, sans même savoir où il se trouve !»*. Il s'agirait donc de cela, protéger les escapades touristiques des hommes d'affaires ?

En définitive, la radiotélécommunication alimente la fantasmagorie d'ubiquité spatiale et temporelle. Son ambition est d'*«abolir les barrières géographiques»*, de *«communiquer au futur : [pour avoir] le pouvoir d'être partout»*. Parce que tous les consommateurs potentiels ont *«besoin d'être partout»*. C'est la seule solution pour faire partie de ceux qui réussissent : *«Pour gagner, gagnez du temps»*.

Cependant, quand la technique entre à l'intérieur de la logique d'entreprise, elle doit se poser, *«Pour affronter la réalité de vos préoccupations»*. Ici, la raison s'impose. Et c'est la raison par rapport aux fins de celui qui a besoin de la technique proposée : *«Ne vous le cachez pas, vous en avez besoin»*. Même si votre radiotéléphone peut vous autoriser une *«sortie dans l'espace»*, il est *«simple et performant»* (les deux expressions vantent le mérite d'un même appareil).

L'appareil, *«sous une apparence normale»* est conçu *«pour équiper la voiture d'un décideur intelligent»*. Il *«prend l'avenir en compte : outre les fonctions d'un radiotéléphone grand public, il est doté en série des fonctions "réseau d'entreprise"»*. De la sorte, une nette différence est établie entre les cadres dirigeants et les employés de l'entreprise : les décideurs s'abonnent à un système ouvert, et les autres employés se contenteront d'un réseau fermé : *«si demain un tel réseau se développe dans votre société, votre installation n'aura pas à être changée : elle est prête.»*

Dans les entreprises aussi, on a besoin de confort : Avec la fonction "mains libres", *«vous parlez et vous entendez normalement dans le véhicule comme si votre interlocuteur était assis à côté de vous»*. Tout cela grâce aux nouvelles techniques : *«Pas de bande magnétique, pas de système électromécanique à défilement. L'électronique est passée par là.»*

«**Désormais, votre camion est aussi un bureau**». «Jusqu'ici, pour préparer son travail, l'artisan devait aller au bureau de fret, téléphoner à ses clients depuis son propre bureau, chercher du fret retour par le canal des bourses de fret... Chargement et départ se faisaient à midi ou le soir. Désormais l'artisan peut traiter ses affaires depuis son camion. Avec son radiotéléphone relié à son minitel embarqué... Les conséquences très positives attestées par les artisans qui utilisent ce système sont les suivantes : rentabilisation du lundi matin et des autres moments passés à préparer les voyages ; beaucoup de kilomètres à vide supprimés ; possibilité d'être contacté à tout moment dans le véhicule (fret proposé en direct) ; respect de la réglementation facilité ; image d'efficacité chez les clients et les affréteurs (d'où fret proposé plus souvent)».

Dans ce registre, la technique embarquée est LA solution au problème des transporteurs. Bien que, en se penchant précisément sur le discours, on se rend compte que ce ne sont pas les artisans qui ont exprimé des avis : ils les ont attestés. Désormais, l'artisan peut traiter ses affaires depuis son camion. Mais rien dans le feuillet rien n'indique que c'est ce qui va lui permettre de charger avant midi ou d'éviter les bourses de fret télématiques. Simplement il peut effectuer les mêmes opérations depuis son camion. La révolution annoncée par l'équipementier est bien mince : cette révolution, c'est le report, à l'intérieur du camion de quelques unes des opérations qui, auparavant, devaient être accomplies à l'extérieur.

Mais il n'y a pas que les techniques de télécommunications qui soient intégrables dans les véhicules. La diffusion en est moins importante. Dans les salons professionnels, par exemple, on voit peu de présentoirs avec des moyens de contrôle embarqués. Il faut être plus entreprenants pour obtenir des renseignements sur ces appareils :

L'enquêteur : [...] «Vous ne mettez pas les publicités de vos appareils d'enregistrement de données sur le présentoir ?» (En fait, il y en a quelques uns, mais ils sont installés de manière à ce que chacun sache qu'il n'y en a pas beaucoup et qu'il faut être véritablement intéressé pour en prendre)

L'équipementier : «*Non. Les professionnels qui désirent des renseignements, je me tiens à leur disposition, mais ces appareils, c'est pas pour le grand public*».

L'enquêteur : «Vous mettez bien des publicités pour les différents radiotéléphones».

L'équipementier : «*Oui, mais de ceux-là (ceux qui concernent les radiotéléphones) on en a plein*».

Dès lors, les slogans publicitaires se tournent vers les transporteurs, seul public visé. Les principaux arguments d'une campagne de publicité d'un équipementier parue dans la presse professionnelle peuvent être repris ici pour illustrer simultanément la victoire de la technique sur les problèmes et la rupture nécessaire qu'elle entraîne :

- «Avant la gestion du carburant nous posait bien des problèmes. On a opté pour le XXX et sur le plan rentabilité on s'y est retrouvé... Désormais nous avons une idée permanente de la consommation des véhicules. Nous gérons mieux notre parc et nous avons gagné environ 10 % sur la consommation.» ;

- «Avant, mes camions étaient trop souvent immobilisés. Depuis trois ans, mes tachographes électroniques ne sont jamais tombés en panne... C'est très performant.» ;

- «Avant, je n'avais pas de tableau de bord... A présent avec l'ordinateur embarqué, nous avons des documents concrets. Nous connaissons la source des surconsommations : sur et sous régimes, vitesses excessives... Avec le XXX nous obtenons les heures de conduite, la consommation de gasoil, les tours-moteur du véhicule... Pour nous, le XXX est devenu indispensable, car nous devons serrer au plus près tous les postes de prix de revient des véhicules.»

Il y a le "avant" et il y a le "maintenant", mieux, le "désormais". Une technique nouvelle introduit une rupture dans la réalisation des tâches dont elle est sensée modifier l'accomplissement. Pour la techno-logique, il y a nécessairement un avant et un après disjoints par une solution matérielle à un problème : *«Lorsque l'enfant paraît...»*, disait V. Hugo, et avec cet enfant débutait la vie. Le raisonnement est valide pour l'innovation technique, la vie commence avec elle. L'avant n'a alors plus d'existence et on se demande bien comment on a pu faire pour vivre aussi longtemps sans cet outil ou cette technique : *«D'ailleurs ici, on se demande comment on a pu travailler sans, surtout sur des destinations comme le Moyen-Orient...»*¹⁰

La communication par satellite comporte également, pour la techno-logie de nombreux avantages :

«Euteltracs : "La route en direct par satellites"»

- le conducteur bénéficie d'une assistance permanente, peut réagir immédiatement au contretemps et informer son entreprise. Partenaire idéal du transport routier.

¹⁰ Article "L'Asie mineure à l'Euteltracs", extrait de la revue *France-Routes*, n° 155, octobre 1994, page 56.

- souplesse des reroutages, respect des délais de livraison, maîtrise des flux tendus, adaptation aux imprévus... le produit va vous permettre de rentabiliser très vite son investissement. L'outil idéal pour la gestion de vos véhicules et de vos livraisons et vous ouvre l'accès à de nouveaux marchés" :

- Précision de la localisation (opérationnel 24h/24 à 300 mètres près) ;
- accès simple au service ;
- gestion optimisée un "sur-mesure" qui vous offre la possibilité de prendre des décisions rapides et d'accroître votre chiffre d'affaires ;
- ouverture de nouveaux marchés internationaux ;
- l'équipement procure une rentabilité immédiate : gain de productivité supérieur aux mises de fonds ;
- confort et sécurité pour vos conducteurs (amélioration de la communication entre l'entreprise et ses véhicules apporte aux conducteurs un nouveau confort : réception d'informations en temps réel, assistance dans les meilleurs délais le cas échéant, et disparition de la sensation d'isolement.»

Les causalités s'enchevêtrent, les arguments se bousculent. Mais en fait, *«si le transporteur veut vraiment comprendre ce que pourrait lui apporter la technique, il n'a qu'à regarder son entreprise. C'est chez lui qu'est la clef du problème. Nous, on propose juste des solutions»* (extrait d'entretien avec un équipementier).

Si ce n'est pas le cas pour toutes les formes d'innovation, celles qui se déroulent dans le monde du travail doivent avoir des effets financiers : elles coûtent, elles doivent donc rapporter. Les techno-logiques spéculent toujours sur des gains tangibles et datés : Quand les techno-logiques s'appliquent aux transports, c'est d'économie et de gain de productivité qu'il s'agit. Les techniques nouvelles dans les transports, qu'elles soient de communication ou de contrôle vont permettre aux transporteurs d'économiser. Les techno-logues connaissent la situation de dépendance des transporteurs. Ils savent que ceux-ci n'ont pas les capacités pour faire payer aux clients ou fournisseurs l'amortissement des nouvelles techniques consommées. C'est pourquoi les techno-logiques qui ont cours dans les TRM insistent plus volontiers sur les gains de productivité.

Les techniques informationnelles de liaison recueillent des informations qui doivent être traitées. C'est ce traitement qui sera facteur d'économie. Mais, si l'on s'en tient au propos des techno-logiques en action, c'est la technique qui le permet. Il faut donc rendre grâce à la technique.

Toutes ces techniques sont en fait à la disposition de l'innovateur pour régler ses problèmes de temps. Les documents parlent ainsi de traitement et de gestion en temps réel, vous «*ne perdez plus de temps à attendre une information*». Vous disposez alors «*en temps réel de données nécessaires pour poursuivre vos activités*». Vous pouvez «*communiquer immédiatement*».

Le discours techno-logique qui a cours dans les TRM pourrait se réduire à une simple formule : **"Dans le contexte actuel, il est difficile d'être transporteur. Consommez les techniques que nous commercialisons et ce sera la fin de vos ennuis"**.

Quand la techno-logique a trouvé bonne prise dans l'esprit des intervenants du transport, elle peut se véhiculer grâce à d'autres méthodes que les techniques commerciales ou les articles prospectifs des revues professionnelles. Dès lors, il ne s'agit plus d'imagination, mais d'imaginaire. Les données réfléchies du départ sont devenues des données fiables et utilisables, qu'en est-il alors ?

Pour tenter d'élaborer les prémices de la réponse à cette question, je voudrais citer des extraits d'un article rédigé par un universitaire. L'article, paru dans une revue de vulgarisation scientifique, avait un but informatif, il est en fait le reflet de l'appropriation sociale des techno-logiques qui ont cours dans les TRM. En fait, cette revue est à la recherche d'articles rédigés par des techno-logues. C'est la forme de discours obligée pour que la revue en question publie la communication.

Déjà, dans l'éditorial de la revue, nous avons été prévenus : «Les transporteurs, pour adapter l'offre à la demande, doivent bouleverser leur façon de travailler : déjà il leur faut localiser en permanence camions et conteneurs. Informatique et transmissions de données sont au rendez-vous... Ce dernier secteur d'activités met l'accent sur un point capital : l'utilisation massive des nouvelles technologies transforme profondément le monde du transport. Par ailleurs, les industriels se trouvent face à une concurrence d'autant plus sévère que les transports s'appuient désormais sur une évolution technologique rapide ¹¹[...]».

Des extraits de l'article de J. Colin¹² :

«Un transporteur doit, de nos jours, offrir à ses clients des services vraiment adaptés à leurs besoins mais il faut en même temps gérer son parc de matériel avec un

¹¹ C'est moi qui souligne les vocables qui me semblent les plus représentatifs de la techno-logie.

¹² COLIN J. : "Le renouveau des transports de marchandises", in La Recherche, supplément au n° 190, juillet-août 1987, pp 30-38.

maximum d'efficacité. Pour cela, il a besoin de pouvoir localiser les camions et les container pour adapter l'offre à la demande. Dans cette optique, les transporteurs français ont entrepris de se moderniser en informatisant leurs activités pour assurer le suivi de toutes les opérations, des marchandises elles-mêmes et du matériel. Ainsi, les camions sont désormais équipés de moyens informatiques et de transmission de façon à rester en contact permanent avec leur base, où des systèmes experts gèrent le transit des marchandises ainsi que le matériel. Enfin, les entreprises assurent maintenant pour leurs clients toutes les activités liées au transport, jusqu'à la gestion des stocks de marchandises qu'elles transportent. Dans la perspective de l'abolition des frontières à l'intérieur de la communauté européenne en 1992, la modernisation du transport de marchandises en France devrait lui permettre de résister à la concurrence des transporteurs du Nord de l'Europe¹³.

«L'informatique embarquée et des systèmes de localisation des véhicules devraient optimiser le chargement de marchandises ainsi que les temps et les distances parcourues[...]. Pour maintenir leur activité, les transporteurs ont dû intégrer leurs prestations dans la politique globale de leurs clients [...] Pour ce faire, l'entreprise a dû investir avant tout dans un système informatique qui lui permet de gérer la complexité de sa chaîne et de rendre compte à ses clients de la position de leur marchandises¹⁴.

«L'entreprise exerce un suivi permanent des marchandises. [...] Ce camion sera équipé de nombreux moyens de communication. [...] A partir du mouvement de renouveau que connaît le transport des marchandises, on peut déjà s'aventurer à imaginer l'évolution future de ce secteur. [...] Tout ceci va transformer profondément les cultures très caractéristiques des métiers du transport. L'innovation technologique implique également la modernisation des organisations, des méthodes de gestion et des procédures. Les cultures d'entreprises [...] sont promises à une évolution rapide à partir du moment où il est demandé au personnel d'adhérer aux objectifs de la firme.

Le transporteur de demain sera polyvalent ou ne sera pas».

On croit rêver ! Et nous rêvons. Voilà un exemple parfait de ce que peuvent produire les techno-logiques qui ont cours dans les TRM : l'imaginaire. J. Habermas appelle cela de la technocratie. Et je re-citerai C. Castoriadis : «Je ne dis même pas que

¹³ Que l'on fasse l'apologie de la technologie, soit. Mais cette appropriation du discours sur la concurrence étrangère, aux limites extérieures du nationalisme doctrinaire, est plus du ressort d'une conversation de café du commerce ou du relais routier "Chez Bébert" que du discours scientifiquement fondé. En plus, ce discours se fonde sur une ignorance fondamentale : des règlements limitant le cabotage dans les TRM ont été prévus dès la prise de décision de "supprimer" les frontières intra-communautaires.

¹⁴ 10 entreprises concernées sur les 37.037 du "secteur" en 1990. Source : La lettre du transport routier magazine : "Le transport routier assisté par ordinateur", page 30, février 1991, pp 17-34.

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. Ils sont déterminés par toute autre chose que des priorités «rationnelles» ou humaines. **«La question dépasse donc de loin toute dimension d'intérêts particuliers 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»¹⁵.**

CONCLUSION DU CHAPITRE ONZE

La techno-logique est au progrès technique ce que le scientisme est à la science. Pourtant, quand il s'agit de s'inscrire dans les activités productives apparaît dans la techno-logique une dimension qui n'apparaît pas dans la science : convaincre absolument l'interlocuteur. La survie économique du techno-logue en dépend. Alors c'est la raison marchande qui s'impose.

Une caractéristique essentielle nous est apparue, ou plutôt s'est faite trop discrète pour passer inaperçue, dans l'exposé de la techno-logie : elle ne tient jamais compte de l'ensemble des processus qui se rencontrent dans les TRM et qui sont la source des difficultés économiques de certains transporteurs. Ce n'est pas la production du camionnage qui soulève problème (technique). Ce n'est pas tout à fait non plus l'organisation des opérations de convois qui handicape une proportion importante des transporteurs routiers (tandis que l'autre proportion, en effectifs beaucoup plus faibles, parvient à ses ambitions et ne cesse d'accroître ses richesses depuis quelques années) : les TRM sont en voie de concentration selon des formes juridiques et statutaires nouvelles¹⁶. C'est l'ensemble du jeu interactionnel qui est défavorable aux transporteurs.

Les techno-logues ne s'occupent pourtant pas de cet état de fait. Ils ne s'en occupent pas parce que la techno-logie exploite la situation pour faire des techniques qu'elle vante la solution idéale aux problèmes des transporteurs. Transporteurs à qui nul ne propose d'autres solutions que techniques. La techno-logie est également auto-

¹⁵ CASTORIADIS C. : Le monde morcelé - Les carrefours du labyrinthe III, coll. La couleur des idées, Seuil, 1990, pages 84 et 85.

¹⁶ Il ne faut cependant pas oublier la démonstration faite par P. Hamelin : si les TRM ont connu une aussi forte expansion durant ce siècle, c'est par leur capacité à mobiliser de la main d'œuvre salariée. Mais il n'est nullement question de parler de stabilité de la main d'œuvre, bien au contraire.

réalisatrice. A la croisée des chemins entre les idéologies, elle s'est constituée en système autonome tournant sur lui-même.

Cela ne signifie nullement que les techniques sont destinées à être consommées par les acteurs les plus défavorisés de cet ensemble hypercomplexe. Cependant, comme le montre la conclusion de la première partie de ce travail, les genres et les rôles se cumulent dans les TRM et les nouvelles techniques informationnelles de liaison, pour pouvoir être rentabilisées, à long terme, ont besoin que tous les consomment : tout camion est un espace où les équipementiers espèrent introduire un de leurs produits. Voilà pourquoi on ne trouve pas dans la techno-logie une explication de l'ambition concrète des techniques.

Il y a bien la tentative de J. Colin : le transporteur « *a besoin de pouvoir localiser les camions et les container pour adapter l'offre à la demande* ». Mais, tout d'abord, ce transporteur, mythifié (parce que singularisé) n'a pas d'existence dans le monde des interactions concrètes, c'est un existant de quatrième type, un mythe. Ensuite, le transporteur n'ayant pas d'existence concrète, l'offre (singularisée également) n'existe pas non plus, c'est une entité statistique. Il n'existe que des offres dont nul ne peut se faire autre chose qu'une représentation. En dernier lieu, le premier chapitre et particulièrement les propos de P. Merlin nous l'ont appris, personne ne sait ce qu'est la demande. Si on peut tenter de l'estimer, elle reste une estimation. L'explication de J. Colin, non seulement est techno-logique, elle est également tautologique. Si donc il existe une "raison" au développement de la techno-logique, c'est ailleurs qu'il faut aller la chercher.

En définitive, la technique (puisqu'omnivalente) n'a pas de sens. Si la technique n'a pas de sens, la techno-logie ne doit pas en avoir non plus. « *Une route qui n'a ni sens interdit, ni sens giratoire, ni sens unique est une route qui n'a aucun sens parce qu'elle va dans tous les sens* » disait P. Dac, faisant œuvre de pensée complexe. La technique n'a de sens, comme le pense V. Scardigli que dans son appropriation. C'est à celui qui s'en sert de se l'approprier, de l'adapter à ses besoins¹⁷. **Avec la technique, les techno-logues désirent simplement résoudre le problème auquel cette technique apporte une solution : la techno-logique apporte des solutions miracles aux problèmes catastrophes qu'elle crée.**

¹⁷ Cela ne signifie pas qu'elle est exempte de tout déterminisme. Mais chaque technique crée un spectre technologique nouveau dont on ne peut rien présager. Les notions de différenciation et d'évolution mises en valeur par les macro-systèmes techniques le démontrent.

Dans le chapitre précédent, il était montré que les techniques étudiées n'étaient pas des techniques "nouvelles" ou du moins que la dimension de nouveauté de ces techniques devaient être relativisées à l'espace qu'elles tentent d'occuper. D'abord elles ont, dans les TRM, des "ancêtres", moins "pratiques" et moins "contemporains" que ce qu'elles représentent, mais existant tout de même. Et, d'autre part, les techniques informationnelles de liaison ont été mises en œuvre dans les autres modes de transports, maritimes et aériens notamment avant de parvenir dans les transports terrestres.

Les techniques informationnelles de liaison dans les TRM sont en fait, comme je l'ai montré dans la conclusion de la troisième partie, la mise en congruence de polysystèmes eux-mêmes composés de systèmes faisant systèmes. **Le discours des acteurs chargés (mais par qui, donc ?) de diffuser ces appareils et ces techniques vers les TRM est la convergence et simultanément l'émergence du nœud gordien qui s'est composé à l'intersection de ces différents polysystèmes.**

Pour expliquer cet imaginaire techno-logique, j'ai choisi de m'en tenir à la raison marchande. Je la trouve plus proche du quotidien qu'un Sysiphe (même heureux, comme l'est celui de V. Scardigli) ou un Prométhée (distributeur de feu, donc de technique, mais trop démiurge pour être humain et spéculer sur leurs faiblesses). S'il avait été un mythe ancien qui eût pu expliquer l'expression de la techno-logique, je me serais d'ailleurs plus facilement penché vers la Quête du Graal que décrit Chrétien de Troyes.

Le Graal, nul ne le verra plus. Tous les chevaliers de la Table Ronde en firent la quête, se perdant dans les méandres de la vie sociale. Dans cette quête, même le glacial Merlin trouva l'amour, tandis que le valeureux Gradlon et d'autres avec lui y périrent. Et c'est le plus naïf de tous, ne pourrait-on pas même le dire "niais" tellement ses relations avec La Perfection le rendait à la fois gentil et a-social qui en approcha le plus : Perceval¹⁸.

Perceval approcha le Graal, ou plutôt, les Demoiselles du château approchèrent le Graal de Perceval. Et celui-ci ne posa nulle question, n'émît aucune estimation conceptuelle, ne fit aucun geste. Son absence de curiosité, de capacités auto-interrogatives l'empêcha de formaliser ne serait-ce que les prémices d'une instrumentalisation des choses, une techno-logie. Il se contenta de penser que venait de passer devant ses yeux un convoi de dames portant choses qu'il ne connaissait pas. Il

¹⁸ On ne peut pas dire de Perceval le Gallois qu'il recherchait La Perfection, il est l'hominisation de cette perfection.

venait de rater le Graal, pis encore, il avait, par là-même, manqué à sa quête. Ne resterait plus désormais à l'homme que le Tonneau des Danaïdes à remplir des pleurs de sa recherche désespérée d'une technique salvatrice et de la techno-logie qui l'accompagnerait : toutes deux ayant perdu sens et donc gagné tous les sens.

CHAPITRE DOUZE

L'EQUIPEMENT EN TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON : DE LA SITUATION ANTERIEURE A L'IMAGINAIRE DES TRANSPORTEURS

INTRODUCTION

Si la techno-logie n'a pas de sens (puisqu'elle les a tous), c'est pour laisser aux acteurs des TRM la possibilité de se l'approprier dans les conditions qu'ils désirent. Ou plutôt, c'est pour donner aux techniques informationnelles de liaison la possibilité d'investir les TRM sans que ce soit les acteurs qui les promeuvent qui déterminent les orientations de consommation qui en seront faites. Leur intérêt étant inverse : plus il y aura de formes d'appropriation et plus ils en commercialiseront. D'autant plus que tout leur discours tend à montrer qu'ils sont prêts à s'adapter aux désirs des consommateurs.

Il n'est pas question de tracer ici les utilisations objectives des techniques informationnelles de liaison. Un travail long et élaboré d'audit de ces techniques a déjà été réalisé par l'équipe de recherche de J.C. Rennesson du CPT¹, et son exposé des résultats finit par un guide pratique de l'informatique embarqué qu'il est inutile de refaire dans le travail présent. D'autre part, l'analyse scientifique élaborée par L. Renaut² de l'INRETS reste la source principale de réflexion sur ces techniques. Le phénomène plus particulièrement étudié est l'imaginaire technique des acteurs du TRM, où les techniques informationnelles ont servi de révélateur.

La boucle commencée par les donneurs d'ordres et l'Etat continue à se retourner sur elle-même : nous voici revenus aux transporteurs. Mais ce ne sont plus tout à fait les mêmes. Dans le chapitre trois, les transporteurs étaient des acteurs participant au métasystème des transports routiers de marchandises. Ce chapitre avait montré les interactions en cours entre les transporteurs et leurs "partenaires", et les interactions entre les transporteurs eux-mêmes. L'exposé réalisé dans la seconde puis la troisième partie fait d'eux des acteurs au croisement de deux métasystèmes différents (mais non disjoints, cependant) : le métasystème des transports routiers de marchandises d'une part, le

¹ RENNESSON J.C. : L'informatique embarquées de gestion des véhicules industriels - panorama du vécu des entreprises, AFME, ATEE, MELTM, 1991, éditions du CPT, distribué par les éditions CELSE, Paris.

² 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, Arcueil, 1989.

métasystème des techniques d'autre part. L'utilisation du second, par les transporteurs ayant pour ambition de pallier une part des défaillances qu'ils connaissent dans le premier.

Il n'est donc plus nécessaire de les présenter à nouveau. Ce chapitre s'intéresse donc plus particulièrement à leur imaginaire quant à leur position au croisement de ces deux logiques qu'ils ne maîtrisent ni l'une ni l'autre mais dans lesquelles ils trouvent une part de leurs capacités culturelles. C'est pourquoi, afin de conserver une position dynamique et pourtant stable dans ce tourbillon, les transporteurs, consommateurs de techniques informationnelles de liaison³, vont orienter leurs actions vers les interactions qu'ils ont avec les agents de convoys : «*Le rapport social général de dépendance du transport vis-à-vis des clients chargeurs et distributeurs se concrétise au niveau même du processus de travail des conducteurs.*»⁴.

Ce chapitre sera composé de trois parties. Dans la première, sera traitée la relation transporteurs-agents de convoys (section 12.1.). C'est l'espace interactionnel où l'innovation va tenter d'introduire des changements. Dans la seconde partie (section 12.2.), seront exposés, par les propos recueillis, les usages concrets que les entrepreneurs de transports élaborent ou "constatent"⁵ dans les techniques en question. Pourra alors (section 12.3.) être explicité l'imaginaire technique des transporteurs.

12.1. LA RELATION TRANSPORTEUR / AGENTS DE CONVOYAGES

Les techniques informationnelles de liaison ont pour ambition avouée de modifier les procès de production dans l'organisation d'une opération de convoys. Elles n'y parviendront pas seules : elles ne sont que des capacités culturelles et pour être utiles à quoi que ce soit, elles doivent être utilisées dans un but par des acteurs. Elles sont les outils d'une stratégie. Mais **elles ne sont pas les outils d'une stratégie qui va opposer le transporteur à ses agents de convoys**. Elles sont les capacités culturelles qui vont permettre la réalisation des objectifs de l'entreprise⁶. Dès lors, **l'interaction employeur/employé devient la clef de voûte sur laquelle vont**

³ Non pas qu'ils soient les seuls, mais les T.I.L. ayant constitué notre objet-focal de recherche, nous ne sommes en mesure de ne parler que de ceux qui les consomment.

⁴ HAMELIN P. : Situations et conditions de travail des conducteurs de poids-lourds..., rapport ONSER-INRETS, mai 1985, page 201.

⁵ Mais quelle est la part de "réel" dans ces constats ? : «*La saisie par notre œil de toute image entraîne le développement d'une activité de l'esprit...*» (P. Francastel : L'image, la vision et l'imagination, Denoël, médiations, 1983, page 89). Et s'il y a une activité de l'esprit, il y a une distanciation par rapport aux choses, il y a donc, selon la définition qu'en donne G. Balandier, constitution d'imaginaire.

⁶ Il est inutile de refaire ici la démonstration faite dans le chapitre trois sur la collaboration plus ou moins volontaire des agents de convoys aux objectifs des transporteurs.

s'appuyer les acteurs du TRM pour conserver leur position dans le méta-système. Ce sont ces interactions que les employeurs vont tenter de réguler en leur faveur pour trouver un équilibre dans ce système tourbillonnant.

Cette relation est essentielle pour comprendre les modalités d'apparition des techniques informationnelles de liaison dans les TRM, entre la base fixe des entreprises et, soit leurs véhicules, soit les conducteurs qui les utilisent⁷. En effet, **c'est l'imaginaire des transporteurs quant à leurs interactions avec leur personnel qui va guider (pour une part) leur choix d'installation de matériels** de communication et/ou de contrôle à l'intérieur des cabines de camions : techniquement, tout est possible.

Nous savons depuis le chapitre dix (confirmé par le chapitre onze) qu'il **n'y a de limites dans la technique que de l'imagination des utilisateurs.** Ce n'est donc pas la technique qui soulève problème. **C'est l'imaginaire technique des acteurs et l'idée qu'ils se font de l'imaginaire technique des acteurs avec lesquels ils entrent en interaction qui va orienter leurs choix techniques.** C'est le processus dynamique d'ajustement décrit par J. Habermas dans sa volonté d'instaurer le modèle pragmatique⁸. **Les techniques informationnelles de liaison ne remettent aucunement en cause ce que la tradition marxiste appelle les rapports de production.** Cela d'autant plus que les transporteurs prennent garde que cela n'arrive pas.

Cette relation aurait également pu apparaître dans le troisième ou quatrième chapitre. Cependant, comme elle fait intervenir les contraintes d'exploitation -qu'elle est donc directement soumise à la technique en œuvre dans l'entreprise-, il semble plus pertinent d'avoir attendu de connaître les cadres organisationnels du travail pour l'exposer. En effet, l'introduction des techniques informationnelles de liaison ayant l'organisation du travail comme espace d'innovation, va intervenir directement dans la relation employeur-employés.

12.1.1. La rotation du personnel dans les entreprises de TRM

Le taux de rotation des personnels de conduite à l'intérieur des entreprises peut se révéler pertinent pour analyser ce qui caractérise l'introduction des nouvelles techniques

⁷ P. Bouvier utilise le terme de "machiniste" pour dénommer, à l'instar de la société qui les emploie, les conducteurs de métro. Pourrait-on reporter ce terme aux agents de convois ?

⁸ Le modèle pragmatique serait donc déjà en œuvre. Nous pouvons en conclure qu'il n'est alors pas lié avec l'égalité entre les personnes dans le cadre du système de production.

(matérielles et organisationnelles). La Note de Synthèse de l'OEST⁹ montre que seuls 25 % des effectifs des transports routiers travaillent dans le "secteur" depuis plus de 10 ans. Alors qu'il est de 5,6 % dans l'ensemble de l'économie, le taux de rotation des personnels des transports routiers s'élève à plus de 15 %. Encore ces données ne tiennent pas compte de la stabilité apparente des personnels sédentaires des entreprises de TRM. A ce titre, les représentations des entrepreneurs sur le recrutement des personnels sont significatives de la relation qu'ils entretiennent avec "leurs chauffeurs".

Les observations réalisées à l'intérieur des entreprises de TRM donnaient l'impression que les agents de convoys changeaient souvent d'entreprise. Aucun de ceux que j'ai rencontrés pour l'enquête n'étaient dans une même entreprise depuis plus de 10 ans. Quelques uns avaient entre 5 et 10 ans d'ancienneté, la plupart en avait moins. Dans sa grande enquête quantitative, P. Hamelin a montré une forte mobilité des agents de convoys¹⁰ qui changent souvent de secteur d'activités. Mais elle ne donnait pas de chiffres sur la durée de présence des agents de convoys dans chacune des entreprises. Or, il semblerait que les agents de convoys changent souvent d'entreprise. Je voudrais citer un exemple.

Une année après être allé faire une enquête dans une entreprise, je rencontre l'un de ses agents de convoys. Et il me signale, en rigolant, que je devrais revenir faire une enquête, qu'il ne reste plus que lui comme "ancien" chauffeur (ça fait moins de quatre ans qu'il est dans cette entreprise). Il était, en 1992, la plus jeune recrue de l'entreprise, il est, début 1994 le plus ancien conducteur (l'entreprise possède 11 véhicules lors de l'enquête). En quatre ans, l'entreprise a connu un renouvellement quasi-total de l'ensemble du personnel roulant. Un exemple ne suffirait pas, mais les propos des transporteurs rencontrés convergent dans le même sens :

«Je préfère embaucher des jeunes. Ils sont moins déformés. Mais non, on a de tout, je dis ça pour plaisanter. Un jeune chauffeur a quand même plus de résistance physique qu'un chauffeur plus âgé. On a embauché des chauffeurs de plus de 50 ans. Ils sont très courageux, et ils sont très bien. Mais en principe plutôt des jeunes.

[...] Un vieux chauffeur a attrapé des habitudes dans d'autres sociétés que je ne veux pas voir chez moi. Des détours inutiles dans leurs tournées, du gasoil qui se volatilise...

⁹ FAVRE F. : "Les transports : mobilité et emploi", OEST, Note de Synthèse n° 72, juillet-août 1993

¹⁰ HAMELIN P. : op. cit., tableaux 23 à 33, pp 37-53.

«C'est une mentalité, hein, de toute manière, à faire régner. C'est une mentalité qui est là, qu'on donne un peu au départ et qui, et puis ça, ça se fait tout seul, hein».

Evelyne D., transporteur, PME/PMI.

«En ce qui concerne l'équipement des camions, on ne les équipe que quand le chauffeur s'en va, comme ça y'a pas d'problème. Quand le nouveau chauffeur arrive, on lui décrit son travail, il prend ou il prend pas, c'est tout.»

Patrick F., transporteur, établissement d'une PMI (150 chauffeurs).

«Les chauffeurs, quand je les embauche, y'a déjà le téléphone dans le camion, ils n'ont pas le choix...»

Un transporteur rencontré à la SITL, Paris, 1992.

«Ça se passe bien. Et j'ai une équipe qui tient. J'ai eu un noyau pendant un bon moment qui a tenu. Et puis à l'extérieur, ça tournait, ça tournait, ça tournait, enfin tournait, je n'arrivais pas à stabiliser. Là, je touche du bois, donc je touche mon bureau, ça se stabilise depuis un petit moment.

«Il faut que je retrouve un chauffeur, c'est vrai, mais il va falloir qu'il corresponde au moule des autres, et ça devient de plus en plus difficile».

Benoit T., transporteur.

Pour finir cette liste de citations, j'extrais de l'ouvrage de J.C. Rennesson le passage suivant où l'auteur indique que certains responsables *"estiment qu'il est inopportun dans l'état actuel de demander aux chauffeurs d'assumer de nouvelles fonctions [...] et d'autres au contraire pensent que «ceux qui ne sauront pas prendre le tournant devront se recycler et on embauchera préférentiellement des jeunes qui seront formés ou ouverts aux techniques nouvelles»."*¹¹.

A l'écoute de ces entretiens, il semblerait donc que les transporteurs parlent du recrutement comme d'une chose banalisée. C'est l'impression que m'avait laissée l'ensemble du protocole d'enquête. Non seulement le recrutement en personnel serait assez fréquent, mais, en plus, les transporteurs profiteraient parfois de cette mobilité des personnels pour modifier les principes organisationnels du travail. Dès lors, ils élimineraient une partie des conséquences possibles de l'introduction des nouvelles techniques informationnelles de liaison.

¹¹ RENNESSON J.C. : L'informatique embarquée de gestion des véhicules industriels - panorama du vécu des entreprises, AFME, ATEE, MELTM, 1991, page 57.

12.1.2. Les modalités de la relation transporteurs / agents de convoys

La relation employeur/employé est une relation déséquilibrée. Dans l'énorme majorité des cas, elle est favorable au premier et défavorable au second. Les transports routiers, en raison de l'ensemble des caractéristiques analysées depuis le premier chapitre, stigmatisent la domination des entrepreneurs sur les "entrepris". Il doit cependant être précisé qu'il n'existe jamais de système bloqué, au moins dans la relation de travail des sociétés occidentales. Les agents de convoys ont des droits qu'ils ne savent que rarement faire respecter mais qui servent de capacités culturelles et d'espaces de négociations entre les interlocuteurs.

Le chapitre quatre a montré que les agents de convoys avaient des difficultés à entrer en conflit avec leurs employeurs ou les agents d'exploitation (les répartiteurs). Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la situation est identique pour le sens de la relation qui nous préoccupe : les employeurs et les entrepreneurs de transports tentent, malgré les contraintes qu'ils ont à gérer, de ne jamais entrer en conflit avec leurs agents de convoys :

«Je ne veux pas exploiter les chauffeurs. Ça c'est net. Je ne veux pas les exploiter du tout. Mais par contre, je veux qu'on soit rentable au maximum. Alors c'est vrai que nos chauffeurs on va les prendre pour des pions. C'est désagréable pour eux, seulement, ça a été présenté et ça a été accepté. Et comme ils le savent, ils ne sont donc plus des pions. Et je ne les prends pas pour des pions. Je respecte mes chauffeurs énormément, et puis, en fin de compte, le téléphone n'a rien entamé du tout.

Alors c'est vrai, forte personnalité. Je choisis mes chauffeurs en fonction. Ça marche ou ça marche pas. J'dis "et ben écoutez, si on ne se plaît pas, on n'est pas marié, hein, on s'en va".

Benoit T., transporteur, PME/PMI.

«Pour que la société ait une bonne image à l'extérieur, moi, je pense que les gens il faut qu'ils soient contents de travailler. Il faut trouver la manière de les rendre «heureux», entre guillemets, dans leur travail. En fait, c'est parce qu'on prend le temps de discuter avec les chauffeurs.»

Evelyne D.

«C'est un métier à manipuler avec précaution. Le chauffeur il veut aussi avoir un travail qui soit assez logique comme chacun d'entre nous. Et si en permanence, il est rappelé pour s'entendre dire "bon ben tu fais ceci, tu fais cela" et puis juste après on le rappelle pour lui dire "bon, c'est changé, tu fais autre chose", euh, y'a de quoi stresser, quand même. C'est pour ça que je ne veux pas que les clients puissent appeler directement dans le camion. Je refuse que le client puisse téléguider le chauffeur. Parce que on s'aperçoit que si on laisse aux clients un chauffeur, un camion et un téléphone, ils jouent avec le camion. Ce sont des grands enfants»

Vincent R.

Pas plus que les autres acteurs de la vie sociale, les employeurs n'apprécient de vivre des conflits :

«C'est très important les hommes. C'est la base de tout. S'il n'y a pas une certaine complicité avec la base, la maîtrise, l'encadrement, il n'y a pas d'équipe, ça ne fonctionne pas. L'entreprise, je vais vous dire, c'est une chaîne dont la force est le maillon le plus faible. Vous me suivez ?»

Frédéric H., directeur commercial d'un groupe de transports.

«Ah moi, je ne supporte pas de m'engueuler avec les chauffeurs. C'est vrai que quand on est patron faut imposer son point de vue et j'hésite jamais. Même s'il faut pousser une gueulante [...]. Mais tout est affaire de diplomatie. Quand j'm'engueule avec un chauffeur, j'ai la journée foutue en l'air. Des engueulades, même si mes collègues le disent jamais, et ben des engueulades, y'en a hein. Mais ça nous tue les nerfs. On aimerait bien que ça s' passe sans jamais de stress.»

Marc G., artisan-transporteur.

«Comme on connaît très bien nos chauffeurs, les chauffeurs pour nous, c'est pas des numéros, je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est quand même une entreprise familiale, donc les chauffeurs on les connaît bien. Je ne vais pas dire qu'on travaille entre amis mais presque, donc on leur dit "ben voilà, il y a ça à faire, il faut être là-bas au plus tard à telle heure", et puis eux, ils font leur popote eux-mêmes».

Comment faites-vous passer ça auprès des chauffeurs ?

C'est pas compliqué. Ce gars-là vous fait travailler, moi je vous fais travailler, j'ai besoin de lui, moi, j'ai besoin de vous, il faut que tout,... **Tout**

est mêlé. C'est pour ça que y'a beaucoup de clients qui me disent "et ben, vot'chauffeur, Comme ça" (le poing fermé, pouce en l'air, un coup sec de l'avant bras du haut vers le bas). Pourquoi, parce que le chauffeur, il arrive chez le client, il dit bonjour, il est présentable, déjà. Ça ça joue énormément.

Et ça, je leur dis souvent, quand on a des réunions de comités d'entreprises, je leur dis "les chauffeurs ça compte énormément". On en fait deux trois par an.

Et vous les voyez souvent vos chauffeurs ?

Oh oui, je les vois beaucoup. Je vous dis, on est beaucoup en relation, c'est pour ça que, c'est une entreprise familiale, mon père discute beaucoup, moi, je discute beaucoup, mon oncle beaucoup moins, c'est les parisiens, c'est pas pareil. Mais il faut discuter beaucoup avec les chauffeurs, leur faire voir qu'ils sont dans une entreprise et puis qu'il faut qu'il la valorise et que eux, ils ne sont pas n'importe quoi. Parce que eux, en fait, dans les entreprises, ... Vous allez livrer dans un supermarché, le chauffeur, c'est, c'est d'la merde. Alors, ça, ça, ça les embête beaucoup. Et donc, il faut leur faire comprendre que ce n'est pas vrai...»

Patrick F.

«Par principe, il vaut mieux prévoir que de s'entendre demander, je pense, dans bien des domaines. Dans la vie de tous les jours. Un chauffeur qui a besoin de quelque chose, il faut le voir, si on est un bon patron. Si on ne le voit pas, c'est qu'on est un mauvais patron.

D'accord. Donc, vous avez une politique d'assistance permanente ?

«Non, on ne fait pas du cocooning, hein, ici (rires). Non mais, pfff, non mais un patron qui voit ses chauffeurs tous les jours est quand même plus à même de voir si le chauffeur a assez travaillé et s'il faut le mettre au repos. On ne peut pas attendre que le chauffeur vienne réclamer.

Evelyne D.

Les propos tenus en entretiens indiquent bien que les transporteurs rencontrés n'apprécient guère les tensions qu'ils peuvent vivre avec les conducteurs de poids-lourds. Parce qu'il y en a toujours. Elles sont de même nature, mais inversées que celles analysées dans le chapitre quatre. De la même manière, il faut savoir que les licenciements dans les entreprises de transports sont monnaie courante. Les agents de convois sont mobiles. Recrutés selon des normes coutumières, ils sont également licenciés selon des normes coutumières. La décision du patron suffit :

«[...] Qu'est-ce tu vas faire ? Tu vas aller voir les prud'hommes ? Non mais tu déliras, mec. Moi j'irai aux prud'hommes si le patron me vire et qu'il me doit du fric. Mais s'il me doit pas d'fric, j'vais pas aller aux prud'hommes, t'es fou, non. Qu'est-ce qu'ils vont faire ? Au mieux, ils vont te réintégrer. Et puis ils vont te faire chier jusqu'à ce que tu te tires. Tu vas tenir combien ? Un mois, peut-être deux, puis tu vas t'casser parce que t'en auras marre. Et là, téléphone arabe et tout, pour retrouver du boulot dans la région, t'es marron !

Wilfried, chauffeur (discussion enregistrée dans un relais routier, février 1992).

«Maintenant, le gars qui n'appelle pas, c'est nous qui l'appelons dans le camion. Bon, bien sûr, le p'tit malin qui n'veut pas qu'on le joigne, il coupe son téléphone.»

Ça arrive ?

«Ouais, mais enfin, i'vole dehors¹²».

Xavier B., directeur général d'un groupe de transports.

En définitive, on ne peut pas généraliser les comportements des transporteurs face à leurs employés. Il y en a qui sont très "sévères", d'autres qui sont plus conciliants. Les plus "agressifs" ne sont d'ailleurs pas toujours les plus virulents. Il y a autant de types de patrons du transport que de transporteurs. L'absence d'organisation syndicale dans les TRM a évité la standardisation des rapports entre employés et employeurs. Il n'y a pas de stigmatisation de groupes : évoquer la lutte des classes dans une entreprise de TRM, c'est se préparer à devenir la risée de la presque totalité des personnels. Dans les TRM, la relation entre les employeurs et leurs employés est une relation interindividuelle. Dans l'immense majorité des cas, elle échappe à toute collectivisation.

12.1.3. Les techniques informationnelles de liaison dans la relation transporteur / agent de convoyage

Quand on rencontre les transporteurs, il ressort des entretiens et des séquences d'observation une très forte et omniprésente volonté de ne pas bouleverser les agents de convoyages dans leur activité. Je voudrais avant d'avancer un argumentaire citer encore quelques extraits d'entretiens :

¹² Le transporteur qui utilise cette formule fait en même temps le geste du revers de la main. "Voler dehors" signifie "se faire jeter". L'expression a le sens du "You're fired !" américain.

«Du moment où on peut joindre le conducteur, lui donner des instructions, je vais dire, s'il sait conduire, il est capable de prendre un papier et un crayon et puis d'écrire ce qu'on lui demande de faire. De là à lui mettre un fax ou un télex dans le camion, pfvvv, **c'est pousser un peu loin le bouchon**. Dans l'immédiat, pour l'instant, ça me paraît un peu, euh, non, j'vois pas».

Xavier B.

«Là, je dois vous dire que je suis au courant, mais que je ne me suis pas encore penché sur le problème. Parce que j'y viendrai peut-être un jour, peut-être on aura des télex. Mais je dirais que **ce n'est pas la peine non plus d'alourdir et de faire des tableaux de bord de nos véhicules des tableaux de bord de Boeing**. Parce que dans un bureau, avant, on avait un téléphone, on s'en sortait très bien. Après on a dit "il faudra un télex", bon, on a eu un télex. Vous savez très bien qu'aujourd'hui, si on n'a pas de fax, on est un rigolo. Que si on n'a pas d'ordinateur, on se demande encore comment on est crédible.

«Nos véhicules, on n'avait pas de contrôlographe, avant. On a eu l'obligation de les avoir. Euh, ils sont parfaits, ils sont là, ils existent. De là, nous, on a monté le téléphone. De là à envoyer des télex à nos chauffeurs, on pourrait. On aurait pu avoir, à la place du téléphone, un télex. Seulement si je commençais à **devoir expliquer à mes chauffeurs comment il faut renvoyer les données par télex; etc, etc. Non. Je pense que c'est pas bon**. Dans dix ans, je suis presque certain qu'on aura des fax à l'intérieur des camions. [...] Le télex, j'y crois pas trop. En fin de compte, non, **je ne peux pas demander à mes chauffeurs de s'occuper d'un télex dans le camion.**»

Benoit T.

[...] **Faut pas non plus abuser**. Je ne vois pas tellement ce que ça peut amener. Au chauffeur, ça lui amènera **peut-être de l'occupation**. Mais enfin, si c'est pour remplir un tableau de bord, ça fait un peu trop cher. Et puis, **il ne faut pas se voiler la face**, on touche à des, bon, des chauffeurs, il y en a qui sont bien. Mais vous avez des chauffeurs, euh, **je ne sais pas si on peut augmenter le nombre d'appareils dans le camion**».

Evelyne D.

«Il faut voir aussi sur le plan du chauffeur, euh, je crois que c'est **un métier à manipuler avec beaucoup de précautions**. Il ne faut pas amener le chauffeur à être trop énervé, trop stressé. [...] Bon, disons que le métier de chauffeur, **c'est un métier qui a déjà beaucoup de contraintes**, au niveau des heures de conduite déjà. Parce que rien que de conduire, c'est déjà un gros travail. Bon, si vous mettez des appareils trop sophistiqués, on commence à dévier sérieusement de la fonction de chauffeur. **C'est déjà un chauffeur-manutentionnaire-téléphoniste, faut pas que ça devienne un chauffeur manutentionnaire-standardiste-informaticien.**»

Vincent R.

«Au niveau des chauffeurs, ça cause des soucis. Bon, parce que ce que je veux mettre au niveau informatique embarquée, ce sera **entièrement automatique. Donc là, pas de problème avec le chauffeur**. Mais pour certains, ce sera encore perçu comme un moyen de contrôle supplémentaire. Donc on aura toujours le même motif de rejet avec certains chauffeurs. [...] Bon, il y a aussi les autres techniques de transmission des données en temps réel, mais là, **je crois qu'il ne faut pas rêver**. C'est un peu du même tonneau. **Nos chauffeurs ne sont pas des employés de bureau**. Si on en arrive là, ce sera une autre génération de chauffeur. [...] C'est vrai qu'on peut confier un certain nombre de tâches au chauffeur en étant en liaison directe avec le camion. Pratiquement, **compte tenu de la capacité technologique des chauffeurs actuels, euh, je les imagine mal taper sur un clavier dans leur véhicule**. Vous savez, on leur demande déjà tellement de choses : livrer les colis, ne pas se tromper dans le nombre de colis, de slalomer entre les voitures, de stationner en double file pour livrer, de se faire traiter de tous les noms par les automobilistes et par les flics, de tourner correctement le petit bouton du contrôlographe, de respecter toutes les 4 heures et demi une coupure de trois quart d'heure. **Si on leur demande aussi de taper à la machine pour envoyer des informations, euh, non, c'est plus possible**. Il n'y aura que les très grosses entreprises qui ont des systèmes d'exploitation extrêmement sophistiqués, évolués qui pourront se servir de ce genre de produits».

Charles C.

Sur les six entretiens réalisés auprès de transporteurs, (si l'un d'entre eux n'en a pas parlé) cinq ont tenu le même type de propos : on ne peut pas "en demander trop" aux conducteurs. Selon l'option politique avec laquelle on regarde les rapports entre le transporteur et son agent de convoyage, on pourrait avancer plusieurs raisons pour justifier de ce fait. On peut, par exemple, penser que, puisqu'il vivent une relation paternaliste, les entrepreneurs hésitent à complexifier la tâche des agents de convoyages. On peut également avancer l'idée que mettre des techniques sophistiquées dans le véhicule pourrait peut-être motiver les conducteurs à demander de meilleurs salaires (sous la raison qu'ils seraient plus qualifiés), que les entrepreneurs ne veulent pas prendre ce risque. Les arguments énoncés ne vont pas dans ce sens.

Le point de vue des transporteurs reste tout de même qu'il ne faut pas augmenter les tâches inhérentes au métier de conducteur de poids-lourds. Il y a donc une très nette volonté de la part des transporteurs, dans l'imaginaire qu'ils se constituent à propos de leurs chauffeurs, de ne pas trop augmenter la charge de travail des conducteurs. Selon leurs propos, il serait relativement risqué de remettre trop fortement en cause les modalités de déroulement des opérations de convoyages par l'intégration, dans les véhicules de techniques hypersophistiquées demandant une (ou des) intervention(s) technique(s) supplémentaire(s) de la part du conducteur. Ils estiment, dans leur majorité que la tâche est déjà assez ardue.

On ne peut cependant pas écarter l'hypothèse que les transporteurs trouvent une justification rationnelle, dans la mentalité de leur chauffeurs, à l'absence de raison qu'ils ont d'équiper leur flotte de véhicules de techniques supplémentaires. Il est fort peu probable qu'ils auraient autant de scrupules s'ils estimaient les techniques en question comme essentielles à leur productivité.

2.2. L'ARGUMENTAIRE DES TRANSPORTEURS SUR LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON

Cette section sera entièrement consacrée au discours des acteurs et se contentera de citer leurs propos à propos des techniques nouvelles de liaisons dans les transports. Les propos qu'elle contient ont été enregistrés en entretien ou sont extraits de revues professionnelles. Ils ont été sélectionnés pour montrer l'éventail des capacités des acteurs à imaginer des possibles aux techniques présentées dans le chapitre dix.

Ces propos ont été classés selon quatre critères chronologiques :

- Avant l'introduction des techniques informationnelles de liaison (12.2.1.) ;
- Intérêts des techniques pour l'exploitation (12.2.2.) ;
- justifications des choix réalisés par les transporteurs (12.2.3.) ;
- Descriptions des réactions estimées des agents de convoys (12.2.4.) ;

Il ne faut cependant pas négliger, premièrement, que l'introduction d'une innovation ne se fait pas dans toutes les entreprises et, deuxièmement, que dans les entreprises où elle se fait, elle ne se fait pas aux mêmes rythmes. La présentation de ces propos nous permettra, dans la troisième section, de présenter l'imaginaire technique des transporteurs tel que je l'ai perçu avec les outils que je m'étais fixé.

12.2.1. Avant l'introduction des techniques informationnelles de liaison

A la fin du chapitre neuf, avaient été énoncées les opérations que devaient réaliser les agents de convoys pour joindre leur base. Voici quelques citations significatives de la manière dont les transporteurs équipés retracent ces moments ou ce qu'ils font quand, encore aujourd'hui, tous leurs véhicules ne sont pas équipés :

Actuellement, je fais tenir à la main, par chacun un état qui récapitule toutes ces informations. Avec l'appareil, il est bien évident qu'une longue partie d'entre elles viendra du système lui-même, tels que l'heure, le kilométrage et les différents temps de fractionnement du travail de la journée.

Philippe P. (in Bulletin de la société MK, avril 1990)

«J'ai toujours essayé de voir si on ne pouvait pas mettre des radios, si on pouvait pas euh, et ça existait pendant un moment. Il y a eu quelques transporteurs qui, je me souviens, c'était à la Flèche Cavaillonnaise, il y a de ça au moins quinze ans, qui était équipée de radio, c'était pas du téléphone, c'était de la radio, et ils étaient reliés par des antennes. Alors, il y avait des secteurs qui étaient couverts, des secteurs qu'ils ne couvraient pas, enfin, disons qu'ils avaient quand même eux déjà euh vu une chose de la communication et moi ça m'bottait. Il fallait communiquer.

Et dès que j'ai eu la possibilité d'avoir donc TLD, moi je suis équipé de téléphones depuis maintenant 3 ans, donc TLD 5 ans, euh, le téléphone depuis trois ans, donc dès que TLD a pu se permettre d'investir dans ce matériel et bien je l'ai fait. Je l'ai fait en me disant "où ça me sert pour la production ou TLD pourra réussir à travailler avec ça ou bien je fais un four et puis on verra bien"».

«Alors donc difficulté, discorde avec les clients, avec les affréteurs, punis parce qu'en fin de compte quelques fois on est l'amende et on est puni avec un affréteur en disant "oui, je ne vous donne plus de boulot pendant un mois¹³". Tout ça, quasiment, c'est supprimé. Bon, c'est supprimé parce que la mentalité de distribuer le fret a changé, et c'est également supprimé par le fait de la communication.»

Benoit T.

«Avant, on faisait partir un camion sur une région quelconque avec deux, 3, 4 clients et on attendait que le chauffeur nous appelle parce qu'on ne savait comment ça allait aller, savoir quand il allait être vide (etc.) et même si on trouvait un fret, même si, les affréteurs, avant on nous appelait, quand ils nous posaient la question "est-ce que vous avez un camion pour charger ça à tel endroit ?", on disait "oui, en principe". Maintenant on dit "oui, on vous rappelle".»

Marc G.

«Avant, ça marchait par numéro vert : on appelait chez les clients : est-ce qu'il est passé, est-ce qu'il est pas passé ? Si vous le voyez, demandez-lui qu'il me rappelle. Euh, c'était un petit jeu de cache-cache, de chasse au trésor.»

Vincent R.

Il fallait le préciser. Quand il s'agit d'introduire des techniques, dans quelque domaine que ce soit, il y a toujours un "avant". Et c'est à partir de cet "avant" reconstitué en fonction du nouveau spectre technique, c'est-à-dire déjà ancré dans l'imaginaire, que les acteurs vont commencer d'imaginer des possibles, essayer de trouver une adéquation entre les "choses" qui pourraient bien leur manquer et les capacités que semblent offrir les techniques nouvelles disponibles. Cette idée de l'avant et de l'après suppose que toutes choses sont égales par ailleurs¹⁴. Or, les techniques informationnelles de liaison apparaissent dans les entreprises de transports à un moment (le notre) où de nombreuses conditions sont en cours de modification. Elles ont été vues dans les quatre premiers chapitres. Alors, **non seulement l'introduction d'une nouvelle technique est conditionnée par le système d'action dans lequel les acteurs la transporte**

¹³ Quand il survenait un problème pendant un transport, l'affréteur punissait le transporteur : il ne lui confiait plus de fret pendant une période plus ou moins longue.

¹⁴ Cette formalisation de la temporalité a été soulevée par J.M. OFFNER in "Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique", communication à la 6ème Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports, non reproduite dans les actes, Lyon, juillet 1992.-

(ou la transpose), mais l'imaginaire qu'elle va susciter est entièrement dépendant du contexte historique dans lequel elle s'insère.

12.2.2. Intérêts des techniques pour l'exploitation

Ce conditionnement va permettre la "matérialisation" des possibles. Ainsi les acteurs pourront trouver des intérêts à la technique. Intérêts qui varieront selon le contexte et selon les acteurs, mais qui ne varieront que peu, parce que tous entrent dans le même méta-système, avec une histoire qui les lie les uns aux autres de manière imprescriptible. Des émergences pourront subvenir qui réussiront à infléchir les modalités concrètes d'organisation du travail, pas toujours d'ailleurs où on les attend :

«Tu vas peut-être penser que je suis un abruti retardataire, mais depuis que je vois les représentants venir me vendre des techniques hypersophistiquées, ben j'ai fini par faire gaffe aux disques pour gérer les problèmes avec les chauffeurs.»

Daniel J., artisan-transporteur (trois "ensembles").

Mais il faudra plus que la simple recherche de l'intérêt des techniques pour voir se modifier le spectre technique et le spectre technologique.

Parmi les citations suivantes, les noms inscrits en entier sont ceux de personnages qui se sont exprimés publiquement. Sauf précisions, leurs propos ont été rapportés dans La lettre du Transport Routier magazine, n° 219, février 1989, pp 19-35 dans un dossier spécial intitulé "*Du chronotachygraphe à la "boîte noire" -Quelle est la stratégie raisonnable en matière d'informatique embarquée ?*".¹⁵ Les mots soulignés vont permettre l'élaboration d'un modèle de l'imaginaire des transporteurs face aux techniques nouvelles.

Certains transporteurs restent sceptiques devant la prolifération de ces techniques :

Philippe de Casanove (TAT express, effectif : 1.070 personnes) :

«On ne sait plus trop à quoi correspond tout ce qui est proposé. Pour placer leurs équipements, certains spécialistes font miroiter des possibilités

¹⁵ Bien que le passage suivant soit essentiellement composé de citations, j'ai renoncé au style italique afin de ne pas en alourdir la lecture.

qui ne répondent pas obligatoirement à la demande réelle des exploitants de véhicules.»

«Quel peut bien être l'intérêt de savoir le nombre de tours-moteur sur une journée ?

«Je sais que l'informatique embarquée est chère. Mais j'attends toujours des réponses précises à deux questions :

- A quoi ça sert ?
- Comment s'en sert-on ?»

Georges Rafestin (responsable transports chez Pneu Laurent, transports en compte propre) :

«Avant l'informatique embarquée, chaque véhicule parcourait en moyenne 107 462 km par an. Aujourd'hui, c'est 120.269. Bilan : un gain de 11,8 % en trois ans. Comment ? En organisant mieux les tournées. Grâce à l'analyse de tous les paramètres, la durée de cette tournée est descendue de 10 h 50 à 9 h 47 mn. Le temps gagné ici et là correspond à 178.000 km de plus par an. Le bilan global de l'opération informatique embarquée pour la société Laurent : les 250.000 francs investis ont été récupérés en 24 mois».

Daniel Guérin (transports Robin-Chatelain, groupe Le Calvez) définit 3 niveaux de besoins :

- liaisons phoniques à l'échelle d'une agglomération ou d'une région ;
- communications écrites sur longues distances entre le véhicule et la base ;
- transmission de données saisies automatiquement en vue de d'assurer une gestion plus sophistiquée.

Pour illustrer son propos, Daniel Guérin prend l'exemple des transports frigorifiques (appelés aussi transports sous températures dirigées) :

- «La température dirigée implique une capacité de réaction très efficace (et donc très rapide) aux incidents [...] Tout cela exclut un isolement du véhicule dont le transporteur ne peut s'accommoder. La communication bi-directionnelle permet de l'éviter.

Christian Hautière (transports Rallu) :

«Le client ne comprend plus qu'on lui dise qu'on est dans l'impossibilité de joindre le véhicule et donc les marchandises qui s'y trouvent. Le transport routier ne pourra plus longtemps se résoudre à cette incapacité à entrer en contact avec le mobile.»

Gérard Guilbert (Transports Landeau

groupe Giraud 3.600 personnes) :

«L'équipement de notre entreprise a été réalisé à 100 % même s'il reste quelques détails à régler, notamment l'étalonnage de certains véhicules.[...] Nous pensons que le matériel choisi puis installé va nous permettre de réaliser rapidement des économies sensibles au niveau des prises de carburant. Les filiales du groupe étant équipées, d'avoir un suivi précis des activités du parc, une bonne gestion des temps de conduite et du comportement des conducteurs.»

J'ai réalisé également un entretien auprès d'un entrepreneur ayant essayé la communication satellitaire, la transmission de télex. Il n'a pas été prolix sur ces techniques en question :

«Aujourd'hui, ça ne marche plus. Ça fonctionnait quand on a procédé à l'expérimentation, mais comme ils n'ont pas trouvé d'opérateur pour commercialiser la technique, ça ne fonctionne plus. [...] Mais en fait, les problèmes ne se situent pas là. Parlez-moi de contrôle-qualité, parlez-moi de rentabilité, parlez-moi des réglementations, de la loi sur la sous-traitance, de la loi anti-dumping, de la certification européenne, des normes ISO 9.000, mais ça, ce n'est pas un problème»

Patrick L., transporteur, 1992.

«[...] Bon, c'est vrai, **l'avantage, c'est quand même que on maîtrise mieux les conducteurs** quand même. Avant, c'était le PCV, c'était long, c'était pas pratique, au lieu d'appeler deux à trois fois par jour, ils appelaient peut-être une fois par jour ou une fois tous les deux jours. On économisait le téléphone, mais on n'avait pas tellement **la trace du conducteur**. Alors qu'actuellement, grâce au numéro vert, c'est vrai qu'un gars qui se trouve à Malaga ou à Palerme en Sicile ou à Vienne en Autriche, ben on l'a comme s'il était à 15 km. On suit sa progression beaucoup plus facilement. C'est quand même important de maîtriser la position de ses conducteurs.

Bon ensuite, comme évolution, je dirai...

L'enquêteur : Excusez-moi, j'ai une question. Il s'est passé quelque chose pour qu'il y ait une nécessité d'être appelé trois fois par jour plutôt qu'une ?

Ben oui. Parce qu'on va de plus en plus vite, au niveau des transports. La vitesse des véhicules a augmenté, les autoroutes se sont intensifiées donc

on gagne beaucoup plus de temps. Et le temps c'est de l'argent. Donc nous, on essaie de prévoir le rechargement de nos véhicules, je dirais le plus tôt possible. Et on doit les prévoir le plus rapidement possible, compte tenu qu'ils livrent de plus en plus vite. Dans le temps, on faisait un Lille-Rome en une semaine. Donc on avait une semaine pour s'occuper du rechargement du conducteur. Aujourd'hui, on met 2 jours. Donc, il faut aller de plus en plus vite à aller recharger le fret, à retrouver le fret, à recharger les véhicules.

Donc, la nécessité de demander la position du conducteur, c'est justement de ne pas être pris, c'est à dire justement de ne pas attendre qu'il soit vide pour le recharger. Si on lui demande de nous appeler quand il est vide, à l'occasion, il va nous appeler en étant vide, et puis on n'aura pas eu le temps de lui retrouver du fret, résultat : on va être immobilisé pendant une demie-journée, une journée ou deux jours, et on va perdre de l'argent. Tandis que s'il nous donne sa position très souvent, euh, par exemple, on, par exemple un Lille-Rome, on demande au conducteur de nous appeler déjà au chargement :

- Bon, euh, «Chef, j'suis chargé».

- Bon, tu t'en vas, tu rappelles ce soir».

Bon, le gars il rappelle le soir. Le soir, il peut déjà être à Lyon, à l'occasion. S'il a chargé le matin.

- «Chef, j'suis à Lyon.»

Bon, à Lyon, donc demain soir il sera sur Rome, bon, j'ai intérêt à me préparer. Le lendemain matin le conducteur appelle, effectivement :

- Allo, chef, j'suis à (mon interlocuteur se retourne et regarde la carte routière de l'Europe qui est accrochée au mur derrière son bureau), je suis à Pise».

- «Bon, ben, tu me rappelles dès que tu arrives chez le client pour me confirmer si tu seras libre ce soir ou demain matin.»

Le soir, le conducteur appelle :

- «Bon, ben chef, j'suis à Rome, je vais décharger dans deux heures. Donc qu'est-ce que je fais demain».

Bon, c'est important d'avoir la position régulière du conducteur. Très important.

L'enquêteur : «Et ça vous sert pour les clients ?»

Ben oui, forcément. Plus on peut être précis dans la position du véhicule, plus on peut renseigner le client de la position de sa marchandise.

Parce que le client de Lille va nous appeler le jour A, le jour du chargement, dans l'après midi, pour demander où est sa marchandise. Bon, si le gars ne nous a pas appelé, ben, "entre Lille et Rome". Ben, il va me dire "Monsieur, vous vous foutez de moi ! C'est évident. Non, soyez plus précis."

«Ben oui, monsieur, effectivement on a eu le chauffeur déjà deux fois parce qu'on lui a demandé de nous donner sa position, à l'heure actuelle il est à Lyon. Donc, nous pensons que demain après-midi, il sera à Rome.» «Ah bon d'accord, très bien, merci.»

Voilà un petit peu l'utilité d'avoir des positions régulières.

L'enquêteur : «Et c'est une exigence des fournisseurs de savoir ça, ou c'est vous les transporteurs qui avez décidé d'offrir ce service ?

C'est (mon interlocuteur reste plusieurs secondes sur le son "é"). On n'offre pas le service, **ça fait partie de notre prestation, c'est obligatoire**. C'est, ça sert aux clients et à nous. Ça sert au client pour l'informer de où se trouve sa marchandise, et ça nous sert pour recharger notre véhicule, le mieux possible. Notre intérêt, c'est de savoir, c'est de devancer le déchargement du conducteur, et de trouver un fret aussitôt quand il est vide. Donc le fait de savoir où se trouve le chauffeur, on marque des points par rapport au client à qui on dit avec précision où se trouve sa marchandise. Et puis ça nous aide dans notre productivité parce que on n'attend pas que le conducteur soit vide pour chercher du fret. Sachant qu'il va nous rester 24 heures entre la période où le conducteur appelle et la période où le conducteur sera vide, on a le temps de chercher notre fret et puis de le recharger.

L'objectif dans le transport, c'est de ne pas immobiliser le matériel. Si on immobilise le matériel, ça nous coûte une fortune. Bon, je ne sais pas si c'est le thème de parler ici des coûts d'immobilisation, mais, un véhicule immobilisé coûte 2000 francs par jour. 2000 francs, immobilisés. Pour payer l'amortissement du véhicule, les frais financiers, les frais généraux, le chauffeur, le salaire : 2000 francs. Donc, s'il ne roule pas pendant une journée, ça me coûte 2000 francs. Si je le fais travailler, ça les amortit dans mon prix de transport, logiquement. Donc là ça va, logiquement, si le transport est bien vendu etc..., ça devrait nous faire gagner notre vie. Donc on ne peut pas se permettre d'immobiliser du matériel. Donc, à ce niveau-là, le téléphone, c'est quand même important. Ça peut nous faire des économies, ça nous évite de perdre X journées d'immobilisation dans l'année. Alors qu'avant, forcément, c'est vrai que le téléphone existait, mais c'était moins

pratique. Donc, on pouvait, à l'occasion, perdre une journée ou des journées dans l'année, sur toute la flotte, parce que ben, à un moment donné, le conducteur n'avait pas réussi à nous joindre, parce que ce n'était pas pratique, parce que, il y avait des problèmes de contraintes. Bon, ça nous fait gagner quand même de la productivité, à ce niveau-là. Au niveau du temps.

Plus vite on a l'information, plus vite on peut réagir. Et je pense que c'est partout pareil de toutes façons. Donc, là, à ce niveau là, il y a une évolution. Elle est quand même mesurée, hein. Elle existe, mais on n'a pas inventé la poudre, hein.

Xavier B., directeur général d'un groupe de transport.

Remplir les camions, c'est l'intérêt de tout le monde. C'est l'intérêt du transporteur, mais c'est aussi l'intérêt de l'écologie. Parce qu'on peut dire que plus les véhicules roulent en charge, ipso facto, moins ils roulent à vide (rires) et moins il roule de camions, et moins on pollue.»

Vincent R.

Parmi les intérêts représentés par ces techniques, les transporteurs ne citent rien de bien original. En tout cas, on ne trouve dans leur propos aucun désir de "révolutionner" le monde des transports et l'organisation interne des entreprises de TRM. Il n'y a pas non plus de volonté réformatrice affichée des interactions entre les acteurs. **Il y a réalisation d'un objectif défini en termes de relation moyen/fin. J. Habermas nous dirait que les techniques informationnelles de liaison dans les TRM sont ancrées dans le modèle technocratique.** Les techniques dans le monde de la production, comme le signale V. Scardigli, ont pour ambition d'améliorer l'existant mais surtout de ne pas en modifier les principes. On ne s'attaque pas à la politique avec des techniques, mais avec des valeurs, et les transporteurs le savent. Or, les situations interactionnelles, même si elles se stigmatisent dans les techniques sont des rapports de forces et des enjeux politiques : **la raison ne peut être totalement légitimante.** Les techniques vont être utilisées pour rationaliser les processus existants, c'est bien là le premier objectif de l'appropriation des techniques par les acteurs.

Ou encore, et nous ne pouvons écarter cette hypothèse, les techniques vont être consommées, et une fois consommées, les entrepreneurs de transports routiers vont rationaliser le discours qui les a amené à s'équiper. Les deux processus connaissent un lien si étroit, qu'il semble *a priori* difficile de trancher lequel des deux est le processus le plus important. Sommes-nous confrontés à un discours rationalisé sur des techniques

dont on ne va pas savoir que faire avant de se les être appropriées ou ces techniques amènent-elles, avec la logique que leur ont imputée leurs concepteurs une véritable rationalisation ? Il semble que l'imaginaire des acteurs étudié de manière complexe pourra nous aider à répondre dans la conclusion.

12.2.3. Justifications des choix réalisés par les transporteurs

Une fois que les transporteurs ont discuté de l'intérêt des techniques, ils les consomment, au moins certains d'entre eux. D'autres restent sceptiques, ils ne viendront pas à ces techniques... dans l'immédiat. Peut-être n'y viendront-ils jamais. Par contre, ceux qui les adoptent vont appuyer leurs choix sur des raisons légitimantes. Et c'est encore la raison par rapport à des fins qui va dominer le processus de justification. Mais comme le démontrera la troisième section, il s'agit plus de raisons légitimantes du comportement que de raisons légitimes qui, elles, nécessitent l'expression (affirmée ou non) de choix reposant sur des valeurs : les valeurs de l'imaginaire social.

Pour quelles "raisons" les entrepreneurs choisissent-ils les techniques ? En voici les justifications :

«Il est vrai que j'accueille avec toujours beaucoup d'intérêt et d'empressement toutes les technologies qui nous permettent d'être plus efficaces. En effet, tous nos véhicules sont équipés de téléphone (réseau d'entreprise) nous avons procédé à cette installation en 1988. Les raisons en sont simples :

1) d'abord nous voulions éviter de perdre des kilomètres superflus. Puis nous voulions fournir des informations précises à nos clients sur la proximité du véhicule, l'heure probable de livraison, les retards éventuels, etc.

2) ensuite nous souhaitions pouvoir réagir opportunément aux changements soudains que peut demander un client : détournement, ordre de charger, annulation, etc.

(Philippe P. transporteur, in Bulletin d'information de MK, avril 1990).

Yves Thévenin (transports Giraud) :

«On se doit d'éviter les systèmes trop compliqués car, une fois installés, il n'est plus possible d'en évaluer la rentabilité réelle. Autrement dit, le matériel intéressant sera celui qui permettra un investissement progressif pour

comblent les besoins au fur et à mesure de leur apparition, tout en maintenant naturellement la complémentarité et la compatibilité des équipements.»

Michel Prost (transports Prost-UPS, filiale française d'un des plus grands transporteurs mondiaux):

«Il faut poser le problème avant de le résoudre. Une fois le problème posé, et bien posé, d'autres besoins plus précis vont apparaître en ce qui concerne les équipements.»

«Le transporteur a besoin d'un système global d'informations dont l'informatique embarquée n'est qu'un élément.»

«La voie ouverte va vers une plus grande organisation, un ordre meilleur, une logique plus cohérente. Or, le conducteur-livreur a d'instinct et par la pratique cette logique que révèle et développe la mise à sa disposition d'outils performants.»

Les propos de ce transporteur ne seraient-ils pas l'expression concrète de cette réflexion élaborée par G. Balandier à propos de la société "surmoderne" : «Les décrypteurs du futur ont tôt découvert que celui-ci leur échappait alors qu'ils croyaient pouvoir le saisir. L'imprévisible, l'inattendu, le caractère erratique de nombreux événements, le désordre et le tragique ont trop imposé leur présence au cours des dernières années.[...] un ordre progresse, il s'accomplira à des niveaux supérieurs au-delà des bouleversements actuellement mal maîtrisés.»¹⁶.

Un autre élément du propos de M. Prost pourra nous resservir (dans le chapitre suivant) : pour lui, les agents de convoyages ont "d'instinct" et par la "pratique", la logique mise en œuvre par les techniques modernes et les outils les plus performants. Sans doute inverse-t-il la causalité, mais le problème est justement posé.

Il n'y a pas que les "grands"-acteurs pour réaliser des choix "rationalisables par le discours" (ou "légitimables par la raison"). Les acteurs du quotidien qui n'ont pas accès à l'expression publique ont aussi des raisons :

[...] Nos téléphones sont des téléphones standard, euh, comme on peut avoir dans une voiture, tout simple¹⁷. On est pour l'instant en R.2000. Je dis pour l'instant parce que les lignes se font de plus en plus rares et qu'un jour on va devoir passer sur autre chose. Je n'ai pas voulu de réseau d'entreprise

¹⁶ G. BALANDIER : Le Dédale, Fayard, Paris, 1994, page 53

¹⁷ Le téléphone de voiture est donc déjà tout à fait banalisé

parce que le réseau d'entreprise, vous savez qu'il y a une base fil et ça relie les chauffeurs au bureau, beaucoup plus facile, **circuit fermé, on peut pas magouiller**¹⁸, **c'est simple**, seulement, on ne peut avoir que le bureau ou un autre mobile.

L'autre mobile pouvant être ma voiture. Moi ce qui m'intéressait lorsque j'ai investi dans les téléphones, c'est d'être joint chez moi également. Donc, j'aurais dû mettre une base-fil ou un mobile chez moi et je n'avais pas du tout envie parce que ça donne des frais pour un poste qui ne bougeait pas, ça ne servait à rien. Alors, l'autre solution que j'ai choisie. Et au niveau coût, c'était pas catastrophique, un petit peu plus cher au départ, mais je crois que je commence à rattraper maintenant, euh, c'était de prendre des téléphones de voiture classiques, de les verrouiller parce que le fournisseur me permettait de les verrouiller les postes.

Et ces téléphones peuvent appeler pour l'instant 3 numéros. C'est à dire le bureau, ça ils ne s'en privent pas. C'est à dire ma voiture, de temps en temps, quand vraiment ils ne peuvent pas nous¹⁹ joindre nulle part. Et puis moi, de ma voiture, ça évidemment, il n'y a aucun problème, je peux les avoir dans l'autre sens et chez moi. Chez moi parce que c'est vrai que nos véhicules, on est quand même dans le transport, transport, c'est tôt le matin, tard le soir et on ne sait jamais lesquels vont être tôt le matin et tard le soir, et si il y a des problèmes, c'est rarement aux heures de bureau, c'est toujours après la fermeture des bureaux²⁰. Donc, ils téléphonent chez moi. Ça permet de continuer à communiquer facilement, et aisément. Alors que si on avait eu une base fil, ça on ne pouvait pas. Ou alors, il aurait fallu faire un renvoi de lignes, encore, je ne sais même pas si ça existe, c'était pas évident. Là, ça va. Et j'ai aujourd'hui 10 véhicules équipés comme ça.

Benoit T.

Est venu un moment où nous pouvions difficilement faire mieux que ce que nous faisons déjà. On a cherché où et comment trouver des nouvelles sources d'économies. Réponse : avec le système de gestion de flotte. Je souhaitais pouvoir connaître un certain nombre de choses : les consommations pendant les périodes de démarrage (de 0 à 15 km/heure, les coups de freins, l'utilisation du Telma, les températures moteur, la prise de force, le ralenti, la gestion des heures, etc. Mais je ne voulais pas quand

¹⁸ Le "on", représente les chauffeurs.

¹⁹ Le "nous" représente ici les sédentaires de l'entreprise : le transporteur et l'agent d'exploitation.

²⁰ Cela signifierait-il qu'aux heures de bureaux cela ne serait jamais vraiment un problème ?

même trop d'informations parce qu'on n'a pas toujours le temps d'analyser toutes ces données. La durée de vie des pneus est passée de 150.000 à 210.000 km pour les véhicules de transports frigorifiques...

Bernard A. (responsable transports) entretien in "Le bulletin d'information de la société MK", avril 1990.

Un phénomène précis mérite ici d'être souligné : les désirs de "connaissances des choses" de Mr Bernard A. correspondent exactement à l'équipement de série de ce que peuvent mesurer les appareils qu'il a finalement choisi d'acheter. Nous sommes là dans la situation optimum de la technocratie : l'instrument technique correspond exactement aux désirs de solution des problèmes par son consommateur. Le responsable transport de cette société a totalement intégré les orientations technicistes de la technologie marchande.

«Notre exigence, en tant que transporteur, au niveau des techniques, c'est de solutionner sans révolutionner. Parce que nous, ici, dans la maison, on a une longue tradition de transports routiers. On a des clients aujourd'hui, c'était déjà les clients de mon grand-père et de son frère.»

Directeur général d'un groupe international de transports, rencontré à la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique, Paris, 1992.

«C'est difficile d'apprécier. Mais, je crois que ce n'est pas toujours vraiment nécessaire d'être équipé pour fonctionner dans le transport.

«Moi, je pense que quand on aura un système de télex embarqué, ce sera une meilleure solution. Pouvoir passer un papier à un véhicule, en disant voilà les instructions pour demain... Si on va à fond dans l'expérience qualité, ça sous-entend pratiquement des choses écrites. Je pense qu'il faut garder une certaine rigueur et le jour où on aura des choses écrites type télex embarqué, on sera plus, euh, ça me paraît une meilleure solution. Les moyens de communication avec les véhicules, c'est une simplification et une optimisation²¹.

Vincent R.

En définitive, les choix réalisés par les transporteurs sont contingents à la situation qu'ils occupent sur le marché des transports. **L'ensemble de ces propos confirme l'hypothèse sur le processus de spécialisation/diversification** exprimée dans

²¹ C'est-à-dire la reproduction en plus efficace, la transformation d'un savoir-faire efficace en un savoir-faire de principe identique mais plus efficace encore.

le chapitre sur les modalités concrètes d'organisation des opérations de convois : c'est en se spécialisant que les transporteurs sont contraints de se spécialiser de plus en plus.

Les processus qui peuvent amener les transporteurs à choisir et à utiliser certaines techniques et certaines technologies sont maintenant connus. Il s'avère nécessaire, avant d'exposer les préceptes de l'imaginaire des transporteurs tels que je les ai perçus, de restituer le discours que tiennent les entrepreneurs sur les réactions de leurs employés à l'introduction des nouvelles techniques informationnelles de liaison.

12.2.4. Descriptions des réactions estimées des agents de convois : l'imaginaire des transporteurs sur les agents de convois

Sont-ce les contingences de l'interaction ? Serait-ce l'exacte perception que les transporteurs ont de leurs agents de convois ? Serait-ce parce que les réponses qui pourraient être négatives ne doivent pas quitter l'espace interne de l'entreprise ? Les réponses seront données dans le chapitre treize. Toujours est-il que **les transporteurs affirment, dans une grande majorité, recevoir de leurs chauffeurs des échos très positifs quant à l'installation de nouvelles techniques informationnelles de liaison dans les cabines de camion ; et ce, que ces techniques soient de "contrôle" ou de communication. Voici ce qu'en disent les transporteurs :**

«Ce que moi je peux ressortir des chauffeurs, c'est que lorsqu'un chauffeur n'a pas de poste, et ça s'est passé pendant au moins trois/quatre mois parce qu'il me manquait des postes. Et bon, j'ai dû jongler parce qu'on avait investi dans du matériel, et pas tout de suite dans des postes de téléphone, et donc on avait des véhicules qui étaient sans téléphone alors que les chauffeurs avaient été habitués à avoir un téléphone avant. Il ne se passait pas 8/15 jours sans qu'ils me réclament les postes de téléphone. Parce que eux aussi, y trouvent leur compte. A mon niveau ; c'est ce qu'ils me disent. Vous verrez bien ce qu'ils vont vous dire. Normalement, ils y trouvent leur compte parce qu'ils sont moins oubliés. Il n'est rien de plus désagréable, pour un chauffeur, que de partir et de ne pas savoir quand il va revenir.

Alors, l'installation du téléphone, ils l'ont pris très, très bien. J'ai eu un peu peur au départ, parce que c'est vrai que le chauffeur routier a le caractère de liberté, c'est quelqu'un qui part le matin et qui est tranquille, en principe, jusqu'au soir quand il revient. Il n'y a pas de chef sur son dos, etc, etc.

Et que là, **le fait d'avoir un téléphone, et bien, il nous a indirectement sur le dos.** Euh, seulement, la mentalité des chauffeurs, d'abord, a changé. **Les "gros bras" ils ont un peu disparu. Les "gros durs" ils ont aussi disparu.** On tombe sur des générations de chauffeurs, du moins chez TLD euh qui, au maximum, ont 35 ou 36 ans. Euh, donc, je veux dire que **la mentalité, c'est de se faire suivre au maximum. Ils sont satisfaits si on est là.** Le mec est en panne. Il est bien content de pouvoir nous appeler. Ça lui a servi. **Et à l'inverse, si c'est urgent, on y va et là, on a sauvé une situation. Donc même nos chauffeurs sont satisfaits d'avoir le téléphone.**

Donc, **les chauffeurs,** pour en revenir sur le fait qu'ils puissent choisir, et, la liberté de choix, **ils n'ont plus la liberté de choix.** Les chauffeurs sont des chauffeurs qui sont maintenant, euh, je vais dire presque qui ne sont plus sevrés. **Ils font partie de la société, ils font partie d'un système et ils ont besoin d'être chapeautés en permanence. Et on n leur demande plus d'être eux-mêmes. Mais on leur demande de faire un boulot.**

Alors, on aurait pu ressentir ça comme quelque chose de frustrant pour eux. A l'heure d'aujourd'hui, je peux dire qu'au niveau bureau, on ne ressent pas ça du tout comme quelque chose de frustrant pour eux. Je ne sais pas comment eux ils le ressentent directement. Je dirais que même si moi je leur demande, je n'aurais pas forcément la vérité, donc je préfère que ce soit fait directement par vous. Mais, pour moi, c'est pas frustrant, au contraire, ils sont contents de savoir qu'on est là, qu'on les épaulé en permanence. **Le travail a changé. Les transports, c'est plus comme avant. La mentalité a changé. Et la façon de travailler a changé, c'est ça qui est le plus important.**

Benoit T.

«Ben à mon sens, ils le voient comme un outil de travail complémentaire à ce qui existait. Disons que ça n'a posé strictement aucun problème pour eux d'utiliser ce téléphone. Pour eux, c'est un accessoire supplémentaire sur le métier, point final.

Vincent R.

L'enquêteur : «Comment ils réagissent avec le téléphone ?»

Le transporteur²² : En principe, ils sont tous très contents.

²² Ce transporteur est une dame, mais le mot n'a pas de féminin en français.

L'enquêteur : «Les camionneurs sont contents d'avoir le téléphone dans leur cabine ?»

Le transporteur : Les chauffeurs, oui, ils sont contents.

L'enquêteur : «Et vous pouvez me dire ce qu'ils en disent ?»

Le transporteur : Ce qu'ils en disent ? Ben déjà, ils peuvent communiquer entre eux. C'est un réseau fermé, mais entre eux, ils peuvent communiquer. Quand on envoie un chauffeur dans un coin où il va pour la première fois et que c'est assez difficile d'accès. Pour lui, c'est facile, il appelle un collègue et il a la réponse à son problème. Et ce dont on parlait tout à l'heure, les problèmes en réception, quand il faut reprendre le camion, aller à une cabine téléphonique et refaire la queue chez un client, alors ça, ça le, ça le rend de mauvaise humeur. C'est vrai, c'est un avantage pour lui. Je trouve que c'est un "plus" pour un chauffeur d'avoir le téléphone dans son camion.

Evelyne D

"La mise en place pourrait parfois susciter chez les chauffeurs des réactions de rejet. Rien de tel dans la société en question : «C'est une affaire de diplomatie, une façon de présenter les choses de manière positive. L'implantation à bord des véhicules du système de gestion de flotte n'a pas soulevé de problèmes particuliers majeurs, si ce n'est une certaine incrédulité, parfois, de la part de quelques conducteurs devant les résultats fournis par les rapports de voyage»."

Bernard A. (responsable transports) entretien in Le bulletin d'information de la société MK.

«Sur le plan des hommes, il n'y a pas eu de problème car l'utilisation du système s'est révélée très simple pour tous les intéressés, à une exception près. Les conducteurs étant d'âge et d'ancienneté très divers, ils ont été satisfaits sans réticences.»

J. Lefèbvre²³, directeur de la société T.A.F. ayant fait l'objet de l'expérimentation de communication satellitaire déjà citée.

«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 très intéressés par ce

²³ Citation extraite de "La lettre du Transport routier magazine", page 31, février 1991.

nouveau système mis en place et nous ont apporté immédiatement leur collaboration.»

G. Guilbert²⁴, transports Landeau, groupe Giraud.

Les transporteurs que j'ai rencontrés ou dont j'ai pu lire les déclarations tiennent des propos identiques : les agents de convoyages apprécient les appareils et l'usage qu'on peut en faire. Il faut préciser cependant que J.C. Rennesson a trouvé des réticences chez certains acteurs, notamment une entreprise enquêtée où semble-t-il se serait déclenchée une grève : *«Le phénomène de rejet peut aller jusque la grève -on a rencontré un exemple où ce phénomène s'est produit et il a été extrêmement difficile à la direction de redresser la situation, qui ne prenait sa source que dans une absence d'information préalable et une maladresse dans l'exploitation et la présentation des premiers résultats.»*²⁵.

J'ignore dans quel contexte s'est déroulé ce conflit entre les agents de convoyages et la direction de l'entreprise analysée par J.C. Rennesson, mais je puis dire que je n'ai vu de difficultés avec les techniques dans les entreprises que dans le cas où il y avait une direction qui appuyait ses décisions sur l'autorité et la contrainte. Les entreprises où les techniques s'intégrait sans ambages étaient celles où les personnels étaient longuement informés de la volonté de la direction et de ses ambitions.

D'autre part, tout au long de son rapport, J.C. Rennesson insiste sur la nécessité de mettre en place des politiques de formation, d'informer l'ensemble des protagonistes, d'être diplomate avec les chauffeurs... C'est la donnée essentielle. N'importe quelle technique peut s'immiscer dans une interaction, elle connaîtra une intégration (ou un rejet) qui correspondra à l'idée que les acteurs se font des intentions de celui qui est en mesure d'imposer la nouvelle technique.

Comme précisé au début du chapitre, l'intégration des techniques nouvelles de liaison entre la base et les camions entre dans une politique de gestion des interactions globales entre les acteurs des TRM. Dans toutes les entreprises où les entrepreneurs avaient pris le temps d'expliquer à leurs agents de convoyages la nécessité de gagner du temps ou de réaliser des gains de productivité, les techniques nouvelles (toutes les

²⁴ La lettre du Transport Routier magazine, n° 219, février 1989, pp 19-35 dans un dossier spécial intitulé "Du chronotachygraphe à la "boîte noire" -Quelle est la stratégie raisonnable en matière d'informatique embarquée ?".

²⁵ RENNESSON J.C. : L'informatique embarquées de gestion des véhicules industriels - panorama du vécu des entreprises, AFME, ATEE, MELTM, 1991, page 57.

techniques nouvelles) qu'il s'agisse de techniques de motorisation ou de communication ou d'enregistrement de données s'intégraient sans difficulté dans l'entreprise.

12.3. L'IMAGINAIRE TECHNIQUE DES TRANSPORTEURS

D. de Rougemont se demandait "En cas de succès total, quels pourraient être les effets de cette innovation ?" (cf infra section 5.2.2.). Pour illustrer cette question, la réponse d'un acteur institué peut être ici exposée. Comme il ne s'agit pas d'écrire de la science fiction, les auteurs se tiennent à des dimensions "raisonnables". Elle émane d'un journaliste de la presse professionnelle. L'article ici reproduit intégralement s'intitule : "Quand le micro-ordinateur sera vraiment dans la cabine" :

«Voilà, c'est fait ! le micro-ordinateur à peine différent des machines classiques de grande diffusion est installé dans la cabine du poids-lourd et connecté aux principaux organes (moteur, freins, boîte de vitesse, etc.). Quid après ?

«Tout d'abord, le micro-ordinateur va recueillir en permanence un très grand nombre de données dont il traitera une partie tout de suite. Exemple de retombée pratique et immédiate : le conducteur pourra adapter sa conduite afin de consommer moins de carburant en faisant tourner son moteur à la bonne vitesse.

«Le conducteur pourra lui-même communiquer des données au micro-ordinateur qui pourra ainsi tenir le carnet de bord du véhicule (pleins, vidanges, etc.) aussi bien que celui du conducteur (repas, péages, etc.) avec établissement de la note de frais quasiment en temps réel.

«Ce ne sont là que quelques exemples. Néanmoins, à la question "que peut faire un micro-ordinateur dans la cabine d'un poids-lourd ?", ils permettent déjà d'apporter une réponse en quatre points :

- il emmagasine des données qu'il recueille lui-même ;
- il enregistre les données que le conducteur souhaite lui communiquer ;
- il traite immédiatement une partie de ces informations et le résultat est tout de suite disponible pour prendre éventuellement des décisions concernant la conduite, l'itinéraire, etc. ;
- il transmet tout de suite des données au siège de l'entreprise (télétransmission) et il conserve les autres (cassettes, disquettes etc.) afin qu'elles puissent être ultérieurement analysées au siège par des services spécialisés.

«Même si ce n'est pas avec une machine type micro-ordinateur, tout cela est peu ou prou possible aujourd'hui.

«Ainsi la difficulté essentielle ne réside déjà plus dans la collecte des informations. En revanche, il faudra sans doute encore beaucoup de temps (et de formation) pour que l'art de savoir en tirer profit soit de pratique courante.»

"Quand le micro-ordinateur sera vraiment dans la cabine", in La lettre du Transport routier Magazine, février 1991, page 19.

Une question se pose alors au lecteur de ces quelques lignes : "Est-ce là tout ?".

Sont-ce là les capacités imaginatives de la raison espérant des fins qu'elle est incapable d'envisager ?

Dans ce rêve présenté, il n'y a aucun principe de fonctionnement qui est modifié. D'abord, si le micro-ordinateur s'intègre dans le véhicule, celui-ci sera toujours un camion. Ne pouvait-on pas imaginer que le véhicule se modifie ? Non, même s'il est question d'imaginer, il faut savoir raison garder. Ensuite, s'il s'y intègre, c'est pour faire les relevés d'informations qui existent déjà. Ne pourrait-on pas émettre l'hypothèse que ces techniques puissent nous permettre de trouver non seulement de nouvelles sources d'informations, mais également de nouvelles informations ?

Je pourrais continuer ainsi la liste de questionnement. Mais ces deux questions suffisent à illustrer mon propos : **l'imaginaire des acteurs du TRM est fonction du spectre techno-logique dont ils disposent** (de leur histoire, de leur environnement...), conformément à l'affirmation de M. Guilbaut²⁶ citée dans le chapitre dix, les techniques informationnelles de liaison ne peuvent être que le prolongement de l'existant. C'est l'appropriation sociale de ces techniques qui pourra leur donner d'autres sens, d'autres ambitions et cette appropriation est limitée par la contingence des interactions. Le discours techniciste qui se veut rationnel par rapport à des fins est un discours marchand. Il doit trouver des raisons marchandes pour être accepté. Sorti d'un contexte rationnel, il perd toute validité sociale : *"il faut savoir raison garder. Il faut se rendre à la raison..."*

Les interactions sont bien trop contingentes et l'imaginaire bien trop rationnel pour que le système se modifie de lui-même. Ce qui tendrait à montrer que plus les interactions à l'intérieur du système sont contingentes, plus l'imaginaire doit être irrationnel (par rapport au système en question) pour produire des émergences. Les techniques informationnelles de liaison pénètrent les TRM sans difficulté parce qu'elles n'ont aucune intention de modifier les TRM. Elles ont juste l'intention, comme le disait le transporteur que j'ai appelé Vincent R., de simplifier et d'optimiser. Il n'est pas

²⁶ RENAULT 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, Arcueil, 1989, page 124.

question, loin s'en faut de modifier le système, il est question de stigmatiser des stratégies, d'accroître des capacités d'action par la mobilisation de ressources.

Qu'en est-il alors de l'imaginaire des transporteurs ?

Je voudrais encore citer quelques propos de transporteur afin de pouvoir élargir la problématique à la compréhension globale de cet imaginaire :

En fait, c'est une question d'état d'esprit ! Comme je vous le disais en commençant, je m'intéresse à toutes les technologies qui m'apportent efficacité, gain de temps, qualité de service accrue, confort au travail et sécurité. Bien sûr, je vérifie que financièrement et dans un certain délai, la dépense est rentable. En ce qui concerne, par exemple, les coûts de fonctionnement du téléphone, j'ai fait l'hypothèse que le coût du téléphone vert auquel nous étions abonné, ajouté aux remboursements des téléphones des chauffeurs devait être équivalent au coût de fonctionnement des postes de réseaux d'entreprise et de la base-fil.

Le téléphone me permet de connaître en permanence la position de mes chauffeurs ; renseigner mes clients sur les aléas éventuels de leur livraison. Le système FMS me permet de mettre en chiffres ce qui se passe lors de chaque parcours, c'est-à-dire à répondre aux questions : comment utilise-t-on le camion ? Comment travaillent les conducteurs ? En observant le rapport, nous voyons dans quel sens il a travaillé et ce que l'on peut changer pour lui faire gagner du temps.

Quand aux informations spéciales, le chauffeur pourra les introduire lui-même sur le clavier à bord du véhicule. Bien entendu, avec le FMS, je peux récupérer toutes les informations ainsi conservées et les transmettre dans l'ordinateur de la maison. Nous sommes informatisés, mais il ne faut pas informatiser pour informatiser. Par exemple, si un transpalette électrique me fait gagner du temps au chargement et au déchargement, j'achète un transpalette électrique. Au moment où j'ai fondé mon entreprise, je ne venais pas du métier du transport, et il m'a fallu être curieux de tout ce qui s'y passait pour mieux comprendre et me démarquer de cette concurrence.

(Philippe P. transporteur, in Bulletin d'information de MK, avril 1989).

«Il ne parvenait pas à croire que sur un trajet précis, il avait freiné plus de 150 fois. Je lui ai montré le rapport de voyage et il a bien vu les résultats qui ne pouvaient pas être une invention de ma part. Mais il restait sceptique. Pourtant, dès le voyage suivant, il est descendu à 80 coups de frein. Il m'a

expliqué que cela l'avait tellement intrigué qu'il avait énormément fait attention alors à tous ces coups de freins pour s'apercevoir finalement qu'il avait tendance à en donner beaucoup trop. De lui-même, il a changé sa manière de conduire.»

Mais ce n'est pas la technique qui a eu cet effet. C'est l'interaction entre l'autorité de l'employeur (la relation déséquilibrée employeur/employé) combinée avec une volonté de l'employé (mieux faire), une capacité mobilisée de la technique. La technique est bien un outil, un moyen, pas une fin.

On a besoin de changer un itinéraire, on a besoin de prévenir un chauffeur rapidement, on a besoin d'être appelé par notre chauffeur rapidement si lui a un problème.

Mais il ne faut pas non plus qu'on en devienne esclave. On a un service de téléphone, **ce service de téléphone, on doit le prendre tel qu'il est.** Le chauffeur nous appelle, si on doit encore perdre du temps, c'est pour en gagner s'il nous appelle.

Benoit T.

Tout au long de ce travail, ont été exposés les différents éléments composant l'imaginaire des transporteurs. Ce sont eux qui sont les investisseurs et consommateurs de techniques nouvelles. Ils les utilisent avec leurs agents de convois. L'utilisation aussi, est une interaction. Mais les techniques nouvelles stigmatisent la volonté des entrepreneurs de transports de maîtriser les espaces interactionnels dans lesquels ils pensent pouvoir agir pour simplement continuer d'assumer leur place dans ce tourbillon gigantesque qu'est l'ensemble des déplacements de toutes sortes et de toutes natures. Les transporteurs routiers sont aux limites de territoires symboliques et d'espaces d'interactions qu'ils ne maîtrisent pas.

Les volontés de l'ensemble des acteurs aide à constituer chez les transporteurs un imaginaire "rationnel" constitué autour de deux notions : **le temps** et **l'argent** : «*Chaque seconde emporte quelque chose*» disait Saint-Exupéry²⁷. Ces deux notions entretiennent dans l'imaginaire des transporteurs une dialectique basée sur la recherche de maîtrise de **l'espace**, troisième entité de cette relation-clef tripartite. Le transport idéal serait celui qui ne consommerait pas de temps, qui n'aurait pas besoin d'espace et qui permettrait de gagner de l'argent sans en dépenser²⁸. C'est exactement ce que nous dit

²⁷ Saint-Exupéry (A. de) : Vol de nuit, page 171, Gallimard, coll. Folio, Paris, édition originale 1931, édition consultée 1972.

²⁸ La science fiction l'a presque inventé : la "téléportation" imaginée par le créateur de Star Trek.

P. Merlin : *"Le moyen de transport idéal serait instantané, gratuit, de capacité illimitée, etc. Bref, il abolirait l'espace. L'histoire de l'humanité pourrait être réécrite autour de ce fait directeur. Elle apparaîtrait non linéaire»*²⁹.

Les transporteurs pensent que le temps est à la fois réductible et infini : dans un minimum de temps, il faut placer le plus de livraisons, le plus de kilomètres, le plus de personnel pour gagner, le plus rapidement possible, le plus d'argent possible. Pour cela, ils ont toujours été de grands consommateurs d'innovations. Des caravelles de C. Colomb au "Peterbilt " américain en passant par les "GLR" de Marius Berliet, le VTD6 de chez Renault, les transporteurs ont toujours cru à la technique pour se rapprocher de leur idéal : un transport sans transport³⁰. Quand l'Etat est intervenu pour réguler la vitesse de déplacements, les transporteurs ont commencé de chercher des solutions dans l'organisation. L'innovation est une donnée permanente du processus organisationnel de transport.

L'économie actuelle, car c'est bien de cela dont il s'agit, fait, pour G. Balandier *«du temps, le premier de ses instruments, elle lui attribue une valeur croissante alors que les pratiques sociales, culturelles, religieuses disposent moins de cette capacité de valoriser...»*³¹ Or, cette recherche du temps non pas "perdu" mais "à gagner" est le leitmotiv que nous avons lu dans la presque totalité des déclarations des transporteurs tout au long de cet exposé.

*«Le transport consiste à vaincre l'espace avec du temps»*³², mais le temps s'est éclaté. Il est devenu, à la fois infini, tant dans le passé que dans l'avenir (la science l'a rendu illimité) et en même temps qu'infini, la rationalisation de la société l'a ramené à son présent, son éternel présent. Les transports routiers sont au croisement de cette logique transversale dans la société. Alors les acteurs qui le font intègrent cette formidable contingence paradoxale : ils sont obligés d'organiser pour être rapides et efficaces mais ne peuvent s'extraire de cette contrainte spatio-temporelle qui, en même temps qu'elle les oppresse (voir, dans leurs discours, tout le vocabulaire lié à la contingence), leur permet d'agir (voir dans leurs discours toutes les fois où une contingence est associé à une réaction).

²⁹ Merlin P. : Géographie, économie et planification des transports, PUF fondamental, Paris, 1991, page 5.

³⁰ Depuis quelques années, on avait cru possible de diminuer les déplacements physiques par les déplacements d'informations (Cf FRYBOURG M. et alii : L'innovation dans les transports, éditions Paradigme, Caen, 1991).

³¹ BALANDIER G. : Le dédale - Pour sortir du XXème siècle, op. cit., page 55.

³² SAVY M. : *"Logistique et territoire"*, communication à la Sixième Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports (WCTR), tome 1 des actes, pp 19-30.

Quand Balandier parle du temps, sa réflexion s'applique directement aux TRM : *«L'économie [...] le traite comme un moyen technique d'importance primordiale dans les processus d'innovation et de production. Elle le crédite d'autant plus que la vitesse et la performance sont les conditions de la survie dans un univers économique où la concurrence s'exaspère. [...] La rapidité de l'information et la vitesse de la décision servent les manœuvres du capital financier et de la spéculation.»*

Si, en termes économiques, techniques, ou rationnels par rapport à une fin, ce n'est pas le convoyage qui pose problème, c'est bien autour du convoyage que se situent tous les problèmes du transport. Les grands acteurs du TRM le savent, qui voudraient bien se débarrasser de l'opération de déplacement elle-même et n'être plus que des organisateurs, des logisticiens.

CONCLUSION DU CHAPITRE DOUZE

Les transporteurs sont à la recherche de techniques qui leur permettront d'améliorer leur productivité. Cependant, ils ne veulent pas modifier de manière profonde l'interaction qui les lie avec les agents de convois qu'ils emploient. Ils se trouvent donc dans une situation paradoxale. D'un côté un spectre technique qu'ils n'utilisent pas entièrement, de l'autre une incapacité à imposer leurs propres catégories aux acteurs avec lesquels ils travaillent, que ce soit en amont (les donneurs d'ordres, les affréteurs) ou en aval (les agents de convois).

Nous sommes donc en présence d'un phénomène complexe : plus les transporteurs sont organisés, plus ils doivent trouver des techniques pour s'organiser d'avantage. Plus le transport est organisé, plus les marges de manœuvre des transporteurs sont étroites : le principe d'organisation en œuvre dans les transports désorganise les principes d'organisation des transports. C'est une des connaissances fondamentales des acteurs du transport routier qui recherchent perpétuellement l'innovation. Dès lors, le mythe le plus indiqué pour illustrer leur position imaginaire n'est plus la Quête du Graal que nous avons utilisé pour résumer de manière symbolique l'imaginaire de la techno-logique, mais celui du Juif Errant.

Mais ce Juif Errant voit les espaces de son errance de plus en plus restreints et de plus en plus dispersés : *«Depuis dix ans, tout s'est resserré»*, nous affirmait un répartiteur à propos de son travail. Mais en fait le processus est aussi ancien que les transports eux-mêmes : plus il y a de techniques, plus les transports routiers sont

efficaces, plus ils sont efficaces, plus les donneurs d'ordres demandent un transport efficace. Alors, les transporteurs recherchent les techniques qui permettront de rendre plus efficace encore les transports et cherchent à offrir un transport plus rapide que leur concurrent. Dès lors, les techniques et les technologies entrent en scène et l'étau se resserre de plus en plus. Mais il n'y a pas pour cela de désenchantement. Les espaces d'errance sont "éclatés" comme le dit G. Balandier. C'est comme tels qu'il faut les saisir.

En conclusion, on ne peut pas dire ce que les acteurs feront de ces techniques à l'état embryonnaire aujourd'hui. On ne peut même pas affirmer qu'elles n'ont pas déjà atteint leur pleine expansion. C'est-à-dire que les considérer comme à l'état embryonnaire, c'est déjà leur attribuer un avenir dont on ignore tout, car c'est le propre de l'embryon que d'avoir à se développer. C'est peu probable qu'elles en soient au mieux de leur expansion, vus les enjeux financiers et les investissements réalisés par l'ensemble des acteurs du TRM dans ce processus.

Tel semble l'imaginaire des transporteurs face à l'introduction des techniques informationnelles de liaison que j'ai pu relever. D'aucun pourrait argumenter que les transporteurs racontent la réalité et donc refuser de leur appliquer la notion d'imaginaire, mais comme le disait P. Francastel, «*La saisie par notre œil de toute image entraîne le développement d'une activité de l'esprit...*»³³. Et ce raisonnement peut être reconduit pour l'ensemble des perceptions sensibles (la parole, notamment). D'autant plus qu'il nous faut tenir compte des contingences de l'interaction.

Tout d'abord, comment un agent de convoyage pourrait-il dire à son employeur que les outils qui lui sont confiés sont de mauvais outils, surtout si la logique qui en a présidé la mise en œuvre a été acceptée par cet agent de convoyage ? D'autre part, n'est-ce pas l'intérêt premier de la *Zweckrationalität* que de justifier l'existant et les décisions futures qui vont prendre appui sur cet existant ? En effet, comment un transporteur qui a investi plusieurs dizaines de milliers de francs dans une opération de "modernisation" pourrait-il prendre une autre position que celle qui va affirmer que l'investissement était rationnel ? S'il veut conserver sa position dominante dans l'interaction, il ne doit pas se démasquer.

La réponse à cette question de la réaction des chauffeurs aurait pu être devinée par la connaissance de la logique qui préside à l'installation des techniques. Elle est, pour une part importante, indépendante du résultat concret. Les transporteurs s'imaginent que

³³ P. Francastel : *L'image, la vision et l'imagination*, Denoël, médiations, 1983, page 89.

l'accueil est bon, et ils ne peuvent pas faire autrement. Ils ne peuvent pas faire autrement parce que **c'est à partir du discours imaginaire qu'ils développent sur la réalité des choses qu'ils vont pouvoir continuer d'intervenir sur cette réalité.**

Mais cet imaginaire n'est pas la réalité des choses, elle n'en est qu'une parcelle. Pour comprendre cette réalité, il nous faut au moins ajouter la compréhension et l'utilisation que les agents de convois font de ces techniques. Ce sera l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE TREIZIEME

POUR LES AGENTS DE CONVOYAGES, LA LIBERTE CONTINUE...

INTRODUCTION

Quand un transporteur organise une opération de convoyage, qu'il équipe ses véhicules de nouvelles techniques, il n'oublie jamais le spectre techno-logique dans lequel s'inscrit sa propre démarche. De la même manière, quand un agent de convoyage voit apparaître une technique nouvelle dans son camion, ce n'est qu'une technique nouvelle parmi l'infinité de techniques auquel il est confronté quotidiennement dans l'exercice de son métier. Dès lors, si nous prenons conscience de sa conscience, nous saurons que l'introduction d'un appareil supplémentaire dans sa cabine peut ne pas modifier grand-chose dans son état d'esprit. Cela d'autant plus qu'il n'a pas le choix : *«L'appareil est installé par le patron, nous, on fait avec...»*.

Si on isole une technique "nouvelle" de son contexte d'introduction, on en arrive facilement à penser qu'elle va révolutionner les procès de production. On trace un avant et un après, et on regarde la rupture. Or, cette vision des choses est une vision qui postule qu'entre l'avant et l'après, il ne s'est rien passé d'autre que l'introduction de l'innovation. Ma question initiale, en termes d'effets, semblait sous-entendre ce postulat. L'ensemble du travail a dénoncé ce point de vue comme techniciste et déterministe.

Les donneurs d'ordres, l'Etat puis les transporteurs ont permis d'élaborer la boucle explicative que nous avons choisi de suivre tout en la construisant. Celle-ci s'est continuée avec l'entrée en scène des techno-logues, chargés de convaincre les transporteurs du bien-fondé de la recherche d'innovation. Les transporteurs ont montré leur position dans ce système ouvert : incapables de maîtriser les facteurs exogènes, ils se tournent vers l'intérieur du système qu'ils dominent : celui de leurs entreprises. Nous voici donc revenus aux agents de convoyage. Mais là encore ce ne sont plus les mêmes. De nombreux éléments ont été ajoutés pour améliorer la compréhension que l'on peut en développer par rapport au processus d'innovation.

Les chapitres précédents ont montré que les agents de convoyages sont les acteurs sur qui reposent la relative stabilité dynamique du système global. Mais elle ne repose pas sur des individus, elle repose sur un stock renouvelable de main d'œuvre composé

d'individus. C'est ce qui fait sa force. On peut donc élargir la pensée de P. Niérat¹. Non seulement, les agents de convoyages représentent pour les répartiteurs «*un moyen parmi d'autres*», c'est-à-dire une capacité stratégique, mais ils possèdent également cette caractéristique pour l'ensemble du système des TRM. A la différence près que pour les répartiteurs d'une entreprise, ce sont les individus qui sont cette capacité stratégique alors que pour l'ensemble du système des TRM, c'est l'ensemble de la main d'œuvre salariée et ses capacités à se reproduire qui fournit des capacités d'action aux transporteurs.

Dans la première partie, le langage de maillage de chaîne avait été critiqué. Il montre à nouveau ses limites. Si l'on s'en tient à un vocabulaire de chaînage, il semblerait que les agents de convoyages, derniers maillons du processus de production, vivent une situation bloquée. Mais ce n'est pas tout à fait le cas. Dans leur appropriation des techniques, phénomène qui ne possède pas de fin, les agents de convoyages vont trouver les ressources nécessaires pour s'intégrer dans le système à une place qui soit parmi les moins difficiles ou sortir du système dans des conditions non pas confortables, mais les "moins pires". C'est ce que voudrait démontrer ce chapitre.

Pour ce faire, nous verrons tout d'abord l'imaginaire social des agents de convoyages sur les techniques nouvelles (13.1.). La seconde section du chapitre (13.2.) sera consacrée à l'exposé des différents usages des techniques informationnelles de liaison observés sur le terrain.

13.1. L'IMAGINAIRE DES AGENTS DE CONVOYAGES ET LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON

Pour obtenir ces réactions, j'ai fait appel à deux techniques de recherche. J'ai profité d'entretiens auprès d'agents de convoyages pour leur montrer les feuillets publicitaires qui ont été analysés dans la section 11.2., et j'ai effectué dix-huit journées d'observation (dont 4 nuits) auprès d'agents de convoyages dont les véhicules étaient équipés pour l'un d'entre eux d'un système dit d'informatique embarquée, pour les autres de systèmes radiotéléphoniques. On peut ajouter à cela quelques vingt années d'immersion dans le milieu des transports routiers.

Je ne puis pas écarter l'hypothèse que les résultats furent médiocres : «*Je consens au contraire que l'on dise de moi que je n'ai pas quelquefois bien remarqué, pourvu que*

¹ NIERAT P. : "Gestion et compétitivité d'une entreprise de transport", communication au 25ème congrès de la Société d'Ergonomie de Langue Française, Lyon, octobre 1989, 5 pages.

l'on remarque mieux»². Mais je n'ai pas constaté, chez les agents de convoys équipés de systèmes téléphoniques, ni chez celui dont le camion avait ce qu'il appelait lui-même son "bout d'Boeing" (les sonorités de cette appellation le faisant rire à chaque fois qu'il la prononçait), de différence notable avec l'imaginaire des agents de convoys que je connais par ailleurs et dont j'ai restitué les valeurs fondamentales dans le chapitre quatre. C'est ce que je désirerais montrer ici à travers la restitution de leurs propos.

13.1.1. Les entretiens

Cette étape s'est déroulée chez les agents de convoys que j'ai interrogés. Aucun des six n'avait conduit de camion où ces appareils étaient installés (chronotachygraphe mis à part) Après avoir montré le dépliant sur le chronotachygraphe, je posais les autres feuillets sur la table. Libre à mon interlocuteur de me parler de ceux qui l'intéressait. Je voudrais restituer ici leur propos.

Je voudrais te montrer des publicités pour des appareils que les équipementiers tentent de vendre aux transporteurs, j'aimerais que tu me dises ce que tu en penses (la consigne était la même pour les six entretiens).

Francis : ah ça, c'est le contrôlographe, le mouchard. Ça, j'connais. Et c'est apparu quand dans ton camion ?

Le disque ? Le premier disque que j'ai eu, c'était la société O. J'ai dû avoir ça dans les années 58/59. A ce moment-là, on devait remplir un petit carnet, le livret individuel ils appelaient ça. On remplissait ça à la va-vite.

Comme les disques ?

Ah non. Les disques on les remplit. T'étais obligé, de toute façon. Si tu te faisais contrôler et que le disque était pas rempli, les flics ils arrêtaient le camion et tu repartais pas, hein.

Si tu me dis qu'ils arrêtaient le camion, c'est que ça arrivait.

Ah oui. Ah oui. Ben y'avait des chauffeurs qui le remplissaient pas. La flemme. Ou alors ils devaient trop tirer sur les heures, et ils ne mettaient pas le disque dans l'appareil. Là, si t'avais pas le disque du tout, les flics, ils étaient sévères. Retrait de permis et tout...

Mais, on m'a dit que y'avait des chauffeurs qui les trafiquaient.

² LA BRUYERE : Les caractères, éditions d'Antan, 1981, page 11 (dernière phrase de la préface).

Ah , des gars qui trafiquaient le mouchard, c'était pas rare du tout. Au début, c'était pas obligatoire, hein. C'était juste pour le patron. Lui, il en faisait rien, mais comme c'était sur les véhicules, bon, il les gardait.

Après, c'est devenu obligatoire. Alors les gars ils avaient pris l'habitude de tirer sur les heures "tout d'bout". Les disques, ils les changeaient pas, ils étaient noirs. Tu voyais pas la gravure. Ils le frottaient partout, et les flics pouvaient plus les lire, c'était le PV à coup sûr.

Et le patron, qu'est-ce qu'il disait ?

Oh, ben des fois il payait, des fois c'était à toi de payer. Ça dépendait des patrons. Et aussi de la raison pour quoi t'étais en infraction, ça dépendait.

Et toi, tu les trafiquais les disques ?

Moi non. Pas quand j'étais chauffeur. Après quand je suis devenu artisan, bon, ça m'est arrivé des fois. Bon, mais pas trop.

[...]

Ah, oui, ça j'connais aussi, c'est un truc pour dire où est le véhicule, ah oui, j'connais. Les patrons, ils mettent ça sur les camions maintenant. C'est parce qu'il y a eu trop d'abus. Les gars, ils avaient fini leur journée, ils laissaient la remorque-là et ils allaient faire un tour avec le tracteur. J'ai vu des gars faire 100/150 kilomètres avec le camion pour aller s'amuser dans la grande ville du coin. Les patrons, ils en ont eu marre.

Ça c'est un limiteur de vitesse. Pourquoi les patrons ils achètent des trucs comme ça, à ton avis ?

Ah oui, ça existe. Ben, parce que y'a des chauffeurs qui ont l' pied trop lourd. Alors, les consommations et tout ça... Y'a des patrons, faut toujours bourrer, mais y'en a des corrects, quand même. Des patrons où il faut respecter les horaires, les limitations, le matériel...

Et ça, t'as vu ? C'est un appareil d'enregistrement de données...

(sans commentaire)

Tout ça m'amène à penser que le travail change

Oh, oui, oui. De nos jours, c'est plus le même travail du tout. Parce que maintenant, le routier il lui reste plus qu'à suivre les consignes. Remarque j'dis ça, mais ça a toujours été comme ça. Le patron il donnait les consignes et nous on respectait les consignes... Y'en avait moins, j'crois. Moi, j'trouve que c'est bien. C'est devenu un métier, enfin, mais avec ces appareils, au moins les chauffeurs ne feront plus autant d'heures si ils ont toujours le salaire adéquat. Faut quand même respecter le salaire,

je suis pour quoique ayant été artisan de respecter le salaire. Je crois que tous ceux qui travaillent ont le droit à un minimum de train de vie...

Mais que ce soit avec du Latil, du Bernard ou du Berliet, notre travail, c'était pas la vitesse. Ça n'a rien à voir. Maintenant les patrons ils veulent contrôler, c'est normal. Ils mettent entre nos mains du matériel qui coûte tellement cher, maintenant. Les prix sont si bas par la concurrence étrangère et française qu'ils sont obligés de savoir comment est leur matériel, où il est, comment il tourne [...]

Entretien avec Francis (retraité, 36 ans de route).

Plusieurs propos intéressants peuvent être extraits du discours de Francis sur les techniques. Tout d'abord, ce qui apparaît au premier chef, c'est **la relation systématiquement établie entre les techniques et la personnalité du chef d'entreprise** : *«Y'a des patrons, il faut bourrer, mais y'en a des corrects»*. Le problème primordial qui apparaît dans les propos de Francis, ce n'est pas le rapport à la technique, c'est le rapport à l'exécution de la mission, de l'opération de convoyage et notamment les horaires de travail. Il répète deux fois l'expression "tirer trop sur les heures" : c'est le problème fondamental des agents de convoyages, notamment ceux qui font de la zone longue.

A la question sur ce qu'en disait l'employeur, Francis répond "des fois il payait, des fois c'était à toi de payer". Si on conserve l'hypothèse émise dans le chapitre quatre sur le caractère ouvrier du métier de chauffeur de poids-lourd, la réponse de Francis confirme les propos de M. Verret : le langage populaire est directement lié à l'action. Je demande ce que le patron dit, Francis me répond en décrivant comment il agit.

La question de la localisation du véhicule amène une réponse étonnante également. Aucun des entrepreneurs interrogés ne nous avait amené ce type de réponses : les chauffeurs, éloignés de leur base, livrant dans des zones industrielles excentrées des villes utilisent les véhicules pour "aller se promener"³. Quand il décroche le tracteur du reste de l'ensemble, les chauffeurs disent qu'ils se mettent "en taxi". L'expression en dit long sur leur intention. Non seulement aller se promener avec le tracteur, mais également trouver ce qu'ils appellent du "fret de cabine" : des "gens" à promener, une femme généralement. On pourrait voir une allusion dans les propos d'Evelyne D., le

³ Il serait d'ailleurs intéressant de faire une étude sur la manière dont les agents de convoyages racontent les rapports qu'ils entretiennent avec les villes où ils vont livrer. Francis, dans ses souvenirs, parlent parfois des halles de Paris qui, pour lui, ont été remplacées par un trou. Après avoir fréquenté ces halles pendant deux décennies, le Forum, il n'y a plus jamais mis les pieds. Ce n'est pas un endroit pour les chauffeurs-routiers. Les halles de Paris restent cependant le symbole de la "grande époque", celle où les agents de convoyages pénétraient le cœur des villes pour aller livrer leurs marchandises.

transporteur dont les propos ont été retranscrits dans le chapitre précédent et qui disait qu'avec les vieux chauffeurs, il arrivait que les camions fassent des détours inutiles dans leurs tournées.

Francis indique également que les transporteurs sont à la recherche de gain de productivité. Que ceux-ci ne se font pas exclusivement sur la résistance du personnel de conduite à la fatigue, mais que les transporteurs commencent à prendre garde à l'utilisation du matériel, à l'excès de consommation de carburant, etc. Les camions coûtent de plus en plus cher (les conséquences du processus de spécialisation qui amène à concevoir des véhicules aux techniques de plus en plus sophistiquées).

Un point spécifique doit être soulevé : la manière dont Francis gère les problèmes de disques. Il prétend ne pas les avoir trafiqués quand il était chauffeur. De cela, je ne peux rien savoir. Il dit également les avoir "trafiqué" quand il était artisan, "*mais bon, pas trop*". Ce n'était pourtant pas faute de moyens. En effet, je sais que Francis s'est fait fabriquer par un ami fraiseur-tourneur un support métallique qui reproduit la forme du disque de chronotachygraphe. Parce que son analyse va nous permettre d'avancer vers les questions posées dans la problématique, la technique mérite d'être expliquée.

Le disque diagramme de l'appareil en question (cf Annexe I), dans le véhicule, se place de la manière suivante : Pour avoir accès au disque, le conducteur doit ouvrir avec une clef ce qui apparaît sur le tableau de bord comme l'horloge et le compteur de vitesses. Pour ce faire, l'appareil, une fois la clef tournée, pivote sur lui-même laissant apparaître sa face cachée. Le conducteur pose alors le disque dans l'encoche ovoïdale du compteur. C'est donc le disque qui tourne. Le stylet graveur qui n'est mobile que dans la verticale est, quand à lui, fixe par rapport au compteur et est incrusté dans le tableau de bord. Il est visible dès que le compteur est "ouvert".

Pour réussir à trafiquer le disque sans l'abîmer (les forces de l'ordre possède parfois des machines de lecture microscopique du disque diagramme), il faut soit intervenir sur le stylet, soit intervenir sur le disque mais dans des conditions de stabilité que ne permet pas l'intérieur d'une cabine de camion. Aussi, dans les années soixante-dix, la technique la plus fréquente consistait à monter un ressort supplémentaire sur le stylet, un ressort de crayon à bille par exemple. Ainsi, le stylet ne montait pas plus haut que ne lui permettait la tension de ce ressort supplémentaire. Les agents de convois qui réussissaient cette délicate intervention pouvait alors rouler plus vite que ne le permettait la législation : le stylet ne montait pas aussi vite que la vitesse et indiquait par exemple 80 km/heure alors que le véhicule était lancé à 110 km/heure.

La seconde solution consiste donc à modifier les indications sur le disque lui-même. C'est dans cet objectif que Francis s'est fait faire le support dont je parlais précédemment. Ce support métallique, fraisé au centième par un ouvrier fraiseur hautement qualifié reproduit à l'identique le support sur lequel se pose le disque diagramme dans le camion. Il faut savoir qu'il est impossible d'enlever du disque ce qui y a déjà été gravé. Décrivons alors la technique utilisée. Francis commence sa journée, par exemple, à six heures du matin. Il place un disque dans le chronotachygraphe. A dix heures, la loi l'oblige, normalement, à s'arrêter pendant une heure. Dès lors, s'il ne veut pas s'arrêter aussi longtemps, il remet un nouveau disque dans l'appareil. Il peut continuer sa route.

Quatre heures après, s'il veut continuer de rouler, Francis remet le premier disque dans l'appareil. Les choses, dès ce moment, deviennent légalement très risquées. C'est pourquoi ne peuvent agir de la sorte que les artisans-transporteurs, les salariés n'y auraient aucun intérêt. L'opération peut être reconduite quatre heures plus tard. Les disques, alors, ne sont pas gravés sur deux périodes de quatre heures. Dès lors, muni du support métallique et d'un compas à deux pointes sèches, Francis pouvait tracer sur le disque le trait qui manquait. Ainsi, il se créait un repos de quatre heures qu'il n'avait pas pris.

Trois conclusions (au moins) peuvent être tirées de cette technique de fraude. Premièrement, la position stratégique quasiment intenable des artisans-transporteurs dans le système global de production des déplacements peut les amener à de telles extrémités : conduire plus de huit heures d'affilée. Deuxièmement, aucune technique n'est inviolable. L'intelligence des acteurs pour parvenir à leurs fins est au moins égale à l'intelligence de ceux qui veulent les contraindre par la technique. Et, en troisième lieu, constat très important pour notre questionnement, **quand les acteurs ne peuvent peser sur les interactions pour rétablir l'équilibre qu'ils souhaitent dans le déroulement de leurs actes, ils se tournent vers la création technique.**

Dans un autre registre que le registre technique, Francis indique que le problème des ordres du transporteur est resté identique. Il lui semble qu'il y a plus de consignes qui émanent du transporteur, mais la relation n'a pas changé. Par contre, immédiatement après, il formule ce que j'appellerais un espoir, celui de voir conserver un niveau de vie identique à des agents de convois qui feraient moins d'heures que de son temps. Parce qu'en 1965, il n'était évidemment pas question d'aller aussi vite avec les camions, ils n'étaient pas assez fiables, alors il fallait que le camion roule plus longtemps.

En possession de ces indications, l'exposé des l'imaginaire des agents de convoyages à propos des techniques informationnelles de liaison peut être continué :

Hervé : «Un mouchard ! Le type même de la répression ! [...] Parce qu'il est utilisé comme preuve en cas d'infraction. Tu as beau te sentir obligé d'enfreindre la loi, elle te considère comme responsable. Ils mettent des limiteurs de vitesse et t'es obligé de faire le même travail. Tu perds trois ou quatre heures dans la semaine, et t'es obligé de les récupérer sur ton temps de repos, de sommeil. Parce que c'est facile de nous forcer à rouler doucement. Y'a un patron qui va nous obliger à faire le travail, et les flics qui vont nous empêcher de le faire. Faudrait qu'ils se mettent d'accord.

[...]

Ouahh ! c'est la boîte noire, ton truc! C'est plus un camion, c'est un 747 ! C'est un moyen de répression de plus du patron envers l'ouvrier. Ça peut aller jusqu'à la facilitation du licenciement d'un de ses ouvriers. Bon, c'est certain, ça doit réellement aider dans la gestion de parc, mais ça ressemble plus à un moyen de répression. En me le disant comme ça, pour moi, c'est de la répression. Mais ça peut ne pas être de la répression. C'est juste une machine. Si le patron il ne fait pas ça dans un but répressif, bon. Si c'est vraiment pour améliorer la gestion, pour instaurer un dialogue entre le patron et l'ouvrier, si ça devient une possibilité de discussion entre le patron et l'ouvrier, à ce moment-là, c'est bénéfique. Ce sera bénéfique pour tout le monde...

Hervé.

Je cesse là les longues citations. En fait, face à ces techniques, ces appareils, les agents de convoyages développaient tous une attitude relativement semblable. Ils commençaient par dire que ce matériel représentait la fin de cette liberté qu'ils semblent tous défendre avec véhémence quand on leur parle de leur métier :

«Oh putain ! Le matos', toi. Ben alors-là, la liberté du routier, c'est pour les poubelles ! C'est quoi, ça ? Un limiteur de vitesse. [...] Et ça ? Un ordinateur de bord ! Ils vont nous surveiller, j'te raconte pas. Bientôt tu vas plus pouvoir aller pisser, le chef, il va t'envoyer un coup de téléphone pour te demander pourquoi ton camion il roule pas [...]»

Jean Claude.

«Hé, t'as vu ça, toi ! (le chauffeur parle à sa femme) Ils veulent mettre des trucs comme ça dans le camion ? (il se retourne vers moi) Et y'a beaucoup de société où ils installent des trucs comme ça ?

Moi qui dis toujours que j'ai voulu faire ce métier pour être libre, si mon patron il met un truc comme ça dans le camion, je suis pas clair. [...]

Eric.

Mais ensuite, pour chaque enquêté, le rapport a été fait entre les outils et la relation qu'ils entretenaient avec leur employeur. On l'a déjà vu avec Hervé et avec Francis. Voici les réactions des autres chauffeurs :

[...] «Si l'patron il fait ça pour améliorer sa gestion, OK !, moi je suis pour. Bon, mais ça va dépendre des boîtes. Moi, j'vois, dans ma boîte, j'sais pas si l'patron il pourrait mettre ça dans les camions. Remarque, ça va lui coûter un max' de blé. Mais si il met ça, il va pas nous faire chier. Ce sera juste pour voir comment on se sert du matériel qu'il nous confie. Enfin, j'dis ça, j'en sais rien, moi, mais j'pense. [...]

Jean Claude

«J'sais pas si j'peux être sûr. Mais déjà qu'mon patron il est con comme un manche. Si il nous installe des machins comme ça dans le camion, tu peux être sûr que y'en a pas mal qui vont se faire virer.

L'enquêteur : Mais tu sais que y'a déjà plein de camions de l'entreprise où tu travailles qui ont le téléphone dans le camion ?

«Non. Mais tu sais chez nous, pour communiquer avec les gens, c'est pas facile. J'sais pas, c'est une boîte où tout l'monde fait la gueule. [...]

Eric

Lors des séquences d'observation, les agents de convoyages continuent de parler de la liberté dans le travail, ils continuent de revendiquer l'«absence de chef derrière leur dos». Quand on leur demande s'il n'y a pas de contradiction entre le fait que le répartiteur ou le transporteur puisse les joindre dans leur véhicule, ils donnent des réponses qui minimise le rôle de la technique en question :

«Ce machin-là ? (un radiotéléphone) Non. Ça n'a rien changé à mon travail. Enfin, plutôt si. Maintenant, je ne suis plus obligé de galérer pour trouver une cabine. Je téléphone du camion quand j'ai un pépin.

Mais ton employeur, il ne t'appelle pas, lui ?

«Si, enfin non, c'est pas l'patron, c'est l'affréteur, ben si, de temps en temps. Mais c'est pour demander où je suis, tout ça. Bon, mais tu sais, j'fais un travail régulier, toujours la même ligne. Y'a besoin de joindre la boîte que si y'a un pépin. Eux, quand ils m'appellent, c'est surtout pour me demander où je suis. En général, c'est sympa d'avoir le gars au téléphone. Ça veut dire qu'ils font gaffe.

Ça ne gâche pas la liberté ?

Non, au début, j'croyais. Quand j'suis arrivé pour travailler chez eux, j'avais jamais eu un camion avec le téléphone. Mais bon, c'est pas le téléphone qui est important, c'est la qualité du boulot. J'suis bien payé, enfin mieux payé qu'avant, et l'ambiance de la boîte c'est assez sympa [...]

Frédéric, carnet d'observation et cassette.

L'enquêteur : «Mr T. me dit que toi ou tes collègues, vous avez réclamé des postes de téléphone quand il n'y en avait plus dans les camions. C'est vrai ?

«Ben ouais. Quand t'as pas l'téléphone, que tu dois appeler toutes les deux heures, putain, tu t'en sors pas.

Appeler toutes les deux heures ?

Non, j'abuse. Mais, tu charges, tu téléphones. Tu fais deux heures de route, tu téléphones. Tu vides, faut re-téléphoner. Tu repars, faut encore téléphoner. A la fin, si t'as pas le téléphone dans le camion, ça te prend la tête.»

Christian, carnet d'observation et cassette.

L'imaginaire que les agents de convoyages développent par rapport aux techniques est directement lié à la relation qu'ils entretiennent avec leur employeur. Hervé est un ancien syndicaliste, il pose sa réaction en terme de patron et ouvrier. Francis a fini sa carrière comme artisan, il réfléchit sur les techniques comme des moyens de rentabiliser et de ne pas détériorer le matériel. Eric a un patron très autoritaire (celui, déjà cité, qui emploie l'expression «*i'vole dehors !*»), il craint l'arrivée de ces appareils. Frédéric a un travail de lignard. Il traverse le territoire national en aller et retour, toujours avec le même

type de cargaison, toujours pour les mêmes destinataires. Le téléphone ne sert que quand il a des ennuis. Dès lors, l'appareil lui facilite la tâche.

Il en va de même pour Christian : la société pour laquelle il travaille ne fait que du transport à la demande. Le téléphone est alors un instrument essentiel de cette activité. Elle s'est même développée sur cette capacité technique de contacter les véhicules. Le principe en a été expliqué dans le chapitre précédent : plus les capacités techniques de liaison entre les mobiles et la base sont importantes, et plus les liaisons se font parce que les transporteurs équipent leur véhicules en fonction du type de travail qu'ils réalisent. C'est le principe de spécialisation que j'ai précédemment décrit.

13.1.2. L'observation du chauffeur dont le camion est équipé d'un appareil enregistreur

Tout d'abord, il est intéressant de raconter le début de journée du conducteur qui a, dans son véhicule un enregistreur de données. Ces éléments sont une ré-écriture de mon journal d'enquête complété par quelques autres indications. Comme elles étaient sans implication sur la perception que le conducteur se fait de l'appareil, perception que je vais tenter de restituer, j'ai ôté du carnet d'observation originel les différentes opérations de manutentions et les problèmes vécus sur la route (rien de bien notable d'ailleurs, une journée sans encombre).

Le chauffeur à 29 ans, 8 années d'expérience dans le métier, il est titulaire du CAP, il a fait de l'"inter", c'est-à-dire de l'international pendant trois ans avant de trouver cette place dans une entreprise qui n'est pas une entreprise de transports pour compte d'autrui : *«Bon, parfois, on prend des colis, mais je n'sais pas si le patron se fait payer. De toute façon, on fait des sous comme on peut. Nous, on f'rait pareil»*. Le chauffeur fait toujours la même tournée : tous les mardis, 7 clients sur les quatre départements de la région. Il reçoit les instructions la veille, mais précise-t-il, elles n'ont été modifiées que deux ou trois fois parce qu'il y avait un chauffeur malade par exemple. Il a une situation professionnelle assez confortable par rapport à ce que j'ai pu observer ailleurs, il annonce 7.500 francs de salaire mensuel, tous les soirs chez lui. Je l'ai rencontré dans un relais routier, on a pris rendez-vous, je suis dans le camion sans l'autorisation de l'employeur.

L'appareil en question enregistre plusieurs points de l'utilisation du véhicule sur une cassette informatique : tout d'abord, les mêmes données que celles enregistrées par le chronotachygraphe. Cet appareil enregistre ensuite (principalement, selon le chauffeur) : la consommation, les distances, le nombre de tours/moteurs (dont le

chauffeur se demande «*bien c'qu'ils vont pouvoir faire avec les tours-moteurs, ça fait un peu collection*»). L'appareil enregistre également le nombre de coups de freins, et le nombre de passages de vitesses. L'ambition de l'entrepreneur est sans aucun doute de mesurer les causes de consommation excessive.

La cassette s'installe dans l'appareil d'une manière qui est plus proche de celle dont on met une cassette audio dans un appareil hifi que de celle dont on installe une disquette sur un micro-ordinateur. Peut-être est-ce là déjà important, parce que c'est un geste habituel pour la plupart de nos contemporains. Cependant, P.E. Barjonnet avance l'idée que *"Tout porte à croire que l'informatique personnelle, à la maison, dans la voiture et au travail, familiarise de plus en plus de gens à la technique et la rend sans doute d'autant plus acceptable"*⁴.

Quand il monte dans son camion (un maxi-code de 6 mois, le chauffeur l'a eu neuf), le conducteur commence par "jeter" (le geste est sans violence) son sac sur la couchette. Après s'être assis sur le siège, le chauffeur commence par sortir ce qu'il a dans les poches. Cette opération nécessite quelques contorsions car il n'y a pas entre le siège et le volant suffisamment de place pour pouvoir chercher quelque chose dans ses poches sans faire d'effort, il prend des postures assez "tordues". Il pose tout sur l'espace qui sépare les deux sièges, en fait, le capot intérieur du moteur. L'appareil enregistreur est à la droite du tableau de bord. Une fois les poches de son blue jean et de son blouson vidées de ses effets personnels (gauloises sans filtre, briquet Zippo dans un étui de cuir, très à la mode, porte-feuilles, clefs de voiture et de domicile sur le même porte-clés : un porte-clés publicitaire avec le logo de son entreprise).

Il ouvre alors la mallette (un attaché-case, *"c'est rigide, c'est plus pratique"*) dans laquelle se trouvent les papiers du véhicule et la cassette en question. Il la place immédiatement dans l'appareil. Il ne s'est pas passé plus de deux minutes entre le moment où il est entré dans le camion (et moi en même temps, de l'autre côté), et le moment où il a mis la cassette. Il me dit quelque chose qui indique qu'il faut placer la cassette le plus rapidement possible, c'est la preuve de l'heure de son arrivée.

Tout de suite après, il remplit le disque du chronotachygraphe et le place dans l'appareil : *«Peut-être un jour, y'aura plus de mouchard, on aura plus rien à remplir, juste la cassette à enfourner dans l'machin.»*. Il ne retouchera plus du tout à l'appareil durant sa journée de travail. La cassette a été placée à 5 h 22, elle ressortira de

⁴ BARJONNET P.E. : *"Comment prévoir les besoins des automobilistes à l'horizon 2000 ?"*, *Revue Générale des Routes et Aérodromes*, dite "RGRA", n° 601, mars 1989, page 2.

l'enregistreur à 18 h 37. De temps en temps, il jette un œil sur l'appareil. Mais c'est un boîtier noir dont on ne voit que la façade : aucune indication, muet, juste les trois boutons qui permettent la manipulation de la cassette. A un moment de la journée, il me précisera qu'il aurait préféré avoir un appareil qui lui donne en même temps des indications. Mais les transporteurs, refusent ce genre d'installation qui pourrait détourner l'attention du chauffeur de la route. C'est l'argument qu'ils invoquent, mais les compteurs de consommation de carburant qui se montent dans les camions affichent sur un mini-écran digital (qui ressemble à un mini-réveil à quartz) la consommation dès que le moteur tourne.

Durant toute cette journée, je vais essayer de parler de l'appareil enregistreur avec ce conducteur. Presque chaque fois, une brève réponse, par onomatopée, le plus souvent. Pourtant, ce conducteur a des choses à dire, ce sont mes questions qui ne sont pas sur le bon registre. J'apprendrais ainsi qu'il est très content d'avoir cet appareil dans le camion. Il travaille dans une société où il y a douze camions. Sur les douze camions, seuls trois ont été équipés. *«Moi, j'suis fier d'avoir ça dans l'bahut. avant, j'n'avais que l'bout d'bois, maintenant, j'ai aussi l'bout d'Boeing : un bahut, un bout d'bois, un bout d'Boeing, les collègues ils m'appellent Brigitte Bardot.»*

En fait, le "bout de bois", c'est le volant. Les chauffeurs-routiers l'appellent parfois comme ça. Si le conducteur parle du "bout de Boeing", c'est pour faire allusion à l'appareil enregistreur considéré comme une "boîte noire", celle des avions. Hervé avait déjà réagi de la même manière : *«C'est plus un camion, c'est un 747 !»*. C'est d'ailleurs une attitude générale des conducteurs de poids-lourds quand ils voient les appareils de contrôle embarqués. C'était aussi une expression qui se retrouvait dans le titre du dossier paru dans la lettre du transport routier magazine (une publication patronale). Avec l'installation de cette "boîte noire" dans le véhicule, le transporteur a installé un "bout de Boeing". D'autre part, l'allitération en B lui plaît beaucoup, d'où le surnom de Brigitte Bardot : "B.B."

Un peu plus tard dans la journée, le chauffeur me dit *«Avant, je conduisais beaucoup plus nerveux. C'était plus fatigant. J'arrivais à la fin de la journée, j'étais mort, j'gueulais sur les gens...»*

Au fur et à mesure de la journée, j'apprendrais que le conducteur estime que si l'employeur (qu'il appelle par son prénom) a mis l'appareil dans son camion c'est parce qu'il estimait que c'était un bon chauffeur. Le conducteur a assisté au montage, pour une part, de l'appareil sur le véhicule. Ça fait deux mois que ça marche, c'est déjà tombé en

panne trois fois. Alors il faut retourner chez le concessionnaire et ça, ça dérange le chauffeur : *«Tu perds deux heures à chaque fois et tu t'fais chier à attendre»*.

Avant l'installation de l'appareil dans le véhicule, il y a eu trois réunions avec l'employeur (que je n'ai pas rencontré) qui a expliqué pourquoi il faisait ça : *«économie, économie, économie !»* voilà comment le résume le chauffeur. Les premières fois, le conducteur a assisté, sur la demande du patron à l'édition du rapport de voyage : *«Moi, j'voulais pas, enfin, j'm'en foutais, les ordinateurs, les bureaux, tout ça, c'est pas mon truc. Bon, mais le patron, il a exigé qu'on soit là»*. Visiblement, ça n'est pas pour lui la dimension la plus intéressante : *«Moi, c'que j'vois, c'est que depuis qu'ils nous ont mis c'truc là dans l'camion, ils sont vachement plus sympas. J'en d'mande pas plus»*.

Quand l'appareil a été mis au point, après quatre ou cinq semaines selon le véhicule, me dit-il, *«Ils ont eu aussi des problèmes avec l'ordinateur, au bureau»*, l'employeur a fait une nouvelle réunion. L'objectif était de signaler qu'on pouvait faire des économies en freinant moins souvent, en utilisant le frein électrique de manière moins agressive, en accélérant moins fort au démarrage. *«Depuis, j'essaie de faire gaffe, toute façon, c'est aussi bien de conduite moins nerveux, on est moins fatigué à la fin de la journée, c'est moins "speedant", comme tu dis. [...] Alors, si c'est ton patron qui te dit qu'il faut y aller plus mollo, tu vas plus mollo, un point c'est tout.»*. Mais *«attention, ça n'change rien au travail»* : dès lors il me parle de la manutention, "pénible". ; du permis à point : "débile" ; de la politique, des hommes politiques, des arabes, des transporteurs hollandais, des relais d'autoroute, des femmes, de sa femme, de son "gosse" qui "bosse pas bien à l'école", etc.

A la question de savoir si ça a changé son travail, le chauffeur répond oui, sans hésiter. Mais la raison invoquée est celle qui va me forcer à revoir toutes mes hypothèses anciennes. Le chauffeur en question affirme : *«Depuis que j'ai cette machine, cet appareil, mon bout d'Boeing dans le camion, je suis libéré»*. Je lui demande de répéter, il reedit la même chose. Les questions fusent alors à la fois dans mon crâne et verbalement : pourquoi ? Comment ? Que s'est-il passé ? N'est-ce pas paradoxal ?

Le chauffeur restera sûr de lui malgré mon désappointement : depuis que cet appareil est dans son camion, tout le monde sait qu'il est un bon chauffeur, tous ses collègues lui donnent un surnom qui lui plaît parce que ça l'amuse et que c'est lui qui a trouvé le jeu de mot, le chef de quai est plus sympa, il a pu discuter avec tout le monde, il est allé dans les bureaux où les chauffeurs vont très rarement, son employeur prend garde à lui, il connaît d'autres gens qu'il n'aurait jamais rencontré auparavant (les

équipementiers, notamment) : «Moi j'te l'dis, cette machine là, si je l'avais pas, je la demanderais. D'ailleurs, le patron, j'suis sûr qu'il va en faire installer sur tous les camions» [...].

Je cesse là cette description. Tous les éléments importants sont énoncés. En ce qui concerne les journées d'observation de chauffeurs dont le camion est équipé de radiotéléphone, il faut repenser à celle dont j'ai fait le récit dans la section 9.4. En définitive, pour résumer ce que j'ai pu observer, il suffirait de se reporter aux déclarations des employeurs énoncées dans le chapitre précédent.

«C'est une mentalité, hein, de toute manière, à faire régner. C'est une mentalité qui est là, qu'on donne un peu au départ et qui, et puis ça, ça se fait tout seul, hein».

Evelyne D., transporteur, PME/PMI.

«Quand un gars a des soucis, cela se voit tout de suite sur les graphiques, car sa façon de conduire change, sans même qu'il en ait conscience parfois. Aujourd'hui, les conducteurs sont contents d'avoir l'appareil en question car il leur permet de prouver qu'ils conduisent bien leur véhicule».

Bernard A. (responsable transports) entretien in "Le bulletin d'information" de la société MK.

Et de mettre en parallèle deux autres situations (le premier n'est pas l'employeur du second) :

Maintenant, le gars qui n'appelle pas, c'est nous qui l'appelons dans le camion. Bon bien sûr, le p'tit malin qui n'veut pas qu'on l'joigne, il coupe son téléphone.»

Et ça arrive ?

«Ouais, mais enfin, i'vole dehors !»

Xavier B.

[...] Ça t'arrive de couper le téléphone ?

Ben oui, enfin, pas souvent, mais les répartiteurs sont cons comme c'est pas permis, le patron, c'est une pot d'vache, alors, t'as pas envie de leur rendre service. Surtout qu'ils te paient avec un lance-pierre, alors, bon, des fois j'coupe, et tant pis...

Laurent. Carnet d'observation et cassette.

Dès lors, si je veux apporter une conclusion à mes questionnements, je suis contraint de situer ma subjectivité («*Etre auteur, c'est assumer ses idées pour le meilleur et pour le pire.*»⁵) : j'ai l'intime conviction que **la réaction des agents de convoys à l'introduction des techniques informationnelles de liaison dans la cabine du camion qu'ils conduisent ne dépend pas des appareils qu'on y installe**. La technique est un moyen, elle stigmatise les interactions.

La réaction des agents de convoys à l'introduction des techniques informationnelles dépend de la relation qu'ils ont avec la personne qui leur impose la présence de cette nouvelle technique. Ou, plus exactement, **Ce sont les interactions entre les acteurs du TRM, interactions rendues possibles par la technique, et médiatisées par l'imaginaire qui font de la technique ce qu'elle est. A partir de là, c'est la relation à la technique qui va faire des acteurs ce qu'ils sont parce qu'elle révèle la qualité des interactions**. Ou, autrement formulé, comme l'interaction qui lie l'agent de convoi à son employeur est une relation technique (avec ou sans les techniques informationnelles de liaison), la relation que l'agent de convoi entretient avec la technique constitue sa personnalité de technicien⁶ : les acteurs font de la technique ce qu'elle est et la technique à son tour, fait des acteurs ce qu'ils sont.

13.2. LES UTILISATIONS APPROPRIÉES DES TECHNIQUES

La place de l'observateur dans le système des transports étant relativement ambiguë pour les agents de convoys, il est assez malaisé d'observer des détournements de la technique ou des modifications "illicites" des appareils. Mes relations particulières avec Francis m'ont amené à connaître l'une de ses techniques de fraude, mais généralement, l'observateur extérieur possède un statut qui empêche les acteurs observés de commettre des actes dont ils craindraient qu'ils puissent être répétés à leur employeur.

13.2.1. Deux détournement d'objets techniques

Pour relever les utilisations des techniques étudiées, je vais donc me servir du discours des acteurs, transporteurs y compris. Au préalable, afin de situer la question, je

⁵ MORIN E. : Introduction à la pensée complexe, ESF éditions, Paris, 1991, page 153.

⁶ Bien que ce ne soit pas l'objet du présent travail, il devient alors possible, à travers l'analyse du rapport que l'agent de convoi entretient avec la technique, de comprendre la nature de l'interaction qui le lie à son employeur.

voudrais expliquer deux situations techniques où j'ai pu assister au détournement d'une technique par rapport à son usage prévu. La première ne concerne pas les techniques informationnelles de liaison, tandis que la seconde est liée à l'utilisation du téléphone.

Les techniques sont souvent matérialisées par des outils. Si elles prédisposent une logique particulière, elles n'en sont pas pour autant déterministes. Elles ouvrent une "fourchette" de possibles, seulement cela. C'est l'appropriation par les acteurs qui fera des techniques ce qu'elles peuvent être. Je voudrais illustrer le propos par deux courts exemples observés.

Le premier se passe dans un entrepôt, sur les quais. Le chauffeur vient de sortir d'une pile de palette celle qui était juchée sur le dessus. Il la pose au sol. puis, observant l'état de cette palette, il enlève une de ces chaussures et se met à frapper la palette avec le bout de sa chaussure :

L'enquêteur : Qu'est-ce que tu fais ?

«Ça s'voit pas ? J'veais essayer d'enfoncer ce putain d'clou parce que si je le laisse, il va bousiller tous les colis.»

Et tu fais ça avec ta chaussure ?

«Ben ouais. Mais tu peux y aller, tu sais, c'est des pompes de sécurité, c'est du solide. Et puis j'ai pas d'marteau, faut bien que j'me démerde.»

Carnet d'observation, juin 1992.

Le clou, finalement, ne s'enfoncera pas dans le bois de la palette. Le chauffeur sera contraint de chercher dans l'entrepôt si quelqu'un pourrait lui prêter un marteau. Entre le moment où le chauffeur aura enlevé sa chaussure et celui où le clou sera enfoncé, l'opération aura duré 11 minutes.

Un autre exemple : nous sommes dans la cabine d'un camion en train de rouler. Une guêpe pénètre par la vitre ouverte. Elle commence par voler de ci, de là. La présence de l'hyménoptère agace visiblement le conducteur : *«Ah, moi, j'aime pas ces bestioles-là !»*. Pendant quelques secondes, l'insecte va tourner autour de la tête du chauffeur. Celui-ci ne sait trop comment agir. La raison lui dicterait de s'arrêter. Je lui propose : *«Attends qu'elle vienne vers moi et je l'écrase ou arrête-toi.»* *«Pas l'temps ! On va pas s'arrêter toutes les dix minutes parce qu'il y a une guêpe dans la cabine»*. Le conducteur me demande alors de regarder dans la boîte à gants, côté passager et de lui donner un des livrets qu'il y a là pour écraser l'animal. A peine ais-je eu le temps d'ouvrir cette boîte à gants que la guêpe est écrasée violemment sur le tableau de bord avec le seul ustensile que le chauffeur avait à portée de la main : le combiné de son radiotéléphone.

L'enquêteur : «Ah ouais, tu fais ça avec ça, toi ?

Le chauffeur : *«Et ouais. Si t'avais mis moins de temps à me donner ce foutu carnet de GPR, j'aurais pu attendre. Mais là, elle se pose là. Je prends le téléphone et je la scratche, normal. T'as vu, je te l'avais dit que c'était ridicule de ranger autant la cabine.*

L'enquêteur : «t'as pas peur de casser l'appareil ?»

Le chauffeur : *«J'avoue que j'y ai pas réfléchi. J'aime pas les guêpes, c'est tout».*

Carnet d'observation, propos reconstitués post-fact, février 1991.

A travers ces deux exemples, peut-être caricaturaux, il est notable que les outils peuvent être détournés de leur vocation initiale, et être utilisés à des fins non prévues par leurs créateurs. Le combiné téléphonique aurait très bien pu ne pas résister au choc. Il n'est pas prévu dans le mode d'emploi qu'il soit transformable en insecticide. Mais pour l'utilisation concrète et détournée qui en sera faite, il suffit pour cela que l'appareil soit susceptible de "faire fonction de".

C'est une forme de détournement de l'objet. C'est-à-dire que cette forme d'appropriation n'utilise que l'objet matériel avec inutilisation de la fonction technique de l'appareil.

13.2.2. Des détournements de la fonction des techniques

Mais les acteurs sont aussi capables de mobiliser leur adresse pour détourner la fonction première des appareils qui leur ont été confiés. La description de la technique de fraude réalisée par Francis sur les disques diagrammes de son chronotachygraphe en est un exemple. Je n'ai pas eu la chance d'en observer sur le terrain. Mais les propos des acteurs révèlent qu'elles existent :

Je n'ai pas voulu de réseau d'entreprise parce que le réseau d'entreprise, vous savez qu'il y a une base fil et ça relie les chauffeurs au bureau, beaucoup plus facile, **circuit fermé, on peut pas magouiller⁷, c'est simple**, seulement, on ne peut avoir que le bureau ou un autre mobile.

Benoit T. (transporteur).

Ce transporteur explique qu'il a choisi d'équiper son entreprise avec un réseau de radiotéléphone "ouvert" mais que cela donne aux chauffeurs la possibilité de "magouiller", c'est-à-dire en fait de trouver une solution technique pour se servir de leur

⁷ Le "on", représente les chauffeurs.

téléphone de camion comme d'un téléphone personnel. L'un des chefs d'entreprises rencontré a connu le cas. Voici ce qu'il en dit :

«C'est un outil de travail, il doit s'en servir, ne pas le, il ne doit pas bricoler le téléphone, il ne doit pas le couper. Parce que y'en a qui le trafiquent. Y'en a qui essaient de le trafiquer pour pouvoir appeler tout, tous ceux qu'ils veulent. Le téléphone c'est un réseau d'entreprise, c'est un réseau fermé. Et les conducteurs essaient de les décoder pour pouvoir appeler n'importe où. Et y'en a qui ont réussi. Mais on l'a vu sur les factures. Et ouais, mais ils sont pas fort intelligents. [...] C'est intelligent peut-être. Mais enfin y'a un abus, y'a abus de l'outil de travail, on abuse pour ses besoins personnels, bon ben, c'est pas normal. C'est pas fait pour ça.»

Vous êtes le premier transporteur qui me dit que les radiotéléphones peuvent être trafiqués.

«Ah bien sûr que ça s'trafique. Ah si, ben si. On en a pris une vingtaine chez nous. Y'a eu un gars-là, y'en a eu tout un gang, là. Y'en a un qui avait réussi à savoir comment décoder, il a donné le message à tout le monde, et puis, les notes de téléphone, elles augmentaient, elles augmentaient. On a fait contrôler tous les téléphones, et puis, il y en avait au moins une vingtaine qui pouvaient appeler à l'extérieur.

Et vous confiez toujours les mêmes camions aux mêmes chauffeurs ?

«Ah oui. Ce qui se passait surtout, c'est qu'ils s'appelaient entre eux. C'est surtout ça. C'est surtout ça qu'ils faisaient. Alors, c'est infernal. Mais ils s'appelaient entre eux pour rien.

Pourquoi "pour rien" ?

«Ben parce que ça coûte et ça sert à rien : ils ont la CB. Et puis, ils n'ont pas à s'appeler entre eux. S'ils veulent se parler, ben ils se parlent, mais pas à nos frais. Comment font tous ceux qui n'ont pas le téléphone embarqué ? Comment on faisait depuis des années qu'il n'y avait pas le téléphone embarqué ? Les conducteurs, non mais attendez (je n'ai rien dit, rien fait), On avait un gars qui se trouve à Brest : "Tiens, je vais appeler mon petit copain qui se trouve à Marseille". Salut Julbuth', t'es à Marseille ? Ben moi j'suis à Brest. Ça va, il fait beau ?" Et puis, on parle, pour rien, pour s'amuser. Et puis pendant ce temps-là, l'entreprise elle paie. C'est inadmissible, c'est scandaleux».

Vous pensez qu'ils ne parlaient pas de travail ?

«Mais même qu'ils parlaient de travail, on s'en fiche. C'est interdit. C'est pas...Comment font tous ceux qui n'ont pas le téléphone

embarqué ? Bé, ils n' parlent pas entre eux. Ils n'ont qu'un responsable, qu'un patron, c'est l'exploitant qui leur donne du travail. Ils n'ont pas à discuter entre eux. Ils peuvent discuter, on ne les interdit pas. Ils parlent comme vous et moi. Ça coûte rien. C'est tout.

«C'est un réseau d'entreprise. C'est fait pour l'entreprise. S'ils veulent s'appeler entre eux, ils s'appellent de chez eux, à leur frais. Bon, ça, ils ne le font pas. Mais notre téléphone embarqué, c'est un outil de l'entreprise, un outil de travail réservé pour les communications entre les conducteurs et la direction, ici, de l'exploitation. Point final, c'est tout. C'est normal».

Mais ça les amusait ?

«Ben bien sûr, bien sûr. Ça les occupe, ça les occupe. Pendant qu'ils roulent, ils parlent, ça leur fait plaisir. Mais c'est interdit. Ce qui est normal, on ne les a pas acheté pour ça».

Entretien avec Xavier B., transporteur.

Le détournement que craignait le premier transporteur cité a été réalisé dans l'entreprise du second. Un des conducteurs a trouvé la solution pour déverrouiller les radiotéléphones. Dès lors, les conducteurs pouvaient appeler n'importe où sur le territoire national. Mais là encore, le détournement ne se fait pas au détriment de la technique. Les conducteurs effectuent ce genre de "fraude" au détriment de l'employeur. Dans plusieurs des PME/PMI que j'ai visité lors de l'enquête, il y avait un réseau ouvert. Les agents de convoyages ne s'en servaient que rarement pour leurs besoins personnels :

«Au début, on s'appelait les uns les autres. Ça nous amusait, c'était la frime. Mais à partir d'un moment, ça lasse, le téléphone, bon, t'as téléphoné un coup à Roger, un coup à Hervé, un coup à Jean Claude bon et puis après ? Finalement, on a fini par arrêter. Enfin, moi, j'ai arrêté. J'sais pas c'qu'ils font les autres. Mais moi j'ai arrêté de téléphoner à n'importe qui et puis, j'reçois plus non plus de coup de téléphone comme ça pour rien. Quand j'ai un pépin, j'appelle le patron, et des fois, quand j'connais pas la route, j'téléphone à un autre chauffeur, mais c'est rare».

Christian.

En définitive, là encore, tout dépend de la manière dont les différents interlocuteurs vont gérer l'interaction qui les unit. Plus le "patron" est autoritaire, plus les employés auront de plaisir à effectuer quelque chose dont ils savent bien que l'employeur l'interdirait s'il était au courant. C'est le propre des interactions déséquilibrées dans des

systèmes fortement contraints. Les acteurs qui se sentent dominés vont aller chercher là où ils peuvent les trouver des ressources les capacités à agir. Même si elles restent faibles en comparaison des moyens coercitifs mis en place par celui qui domine l'interaction.

13.2.3. Des ajustements concrets de l'utilisation : une appropriation personnalisée

Cependant, à l'observation, il semble que les personnels de conduite des véhicules ne soient pas soucieux des nouvelles techniques informationnelles de liaison. Ils intègrent les appareils sans trop de difficultés comme le précisaient les entretiens réalisés auprès des entrepreneurs. Il n'y a pas de résistance au changement technique. Si résistance il y a, c'est bien plus souvent envers la méthode d'intégration de ces techniques, donc envers l'interaction que les agents de convoys entretiennent avec les acteurs de la base.

Pourtant, les agents de convoys ne se servent pas toujours des techniques de la manière dont leur employeur voudraient qu'ils les utilisent. Ils réalisent en fait une forme d'appropriation personnelle de l'outil qu'ils ont à charge d'utiliser. Les deux sections précédentes de ce chapitre l'ont démontré. Je voudrais finir par l'exposé du discours des transporteurs devant cette forme d'appropriation spécifique des techniques. Ils montrent qu'en définitive, les chauffeurs acceptent bien ces nouveaux outils.

«Ben, on le voit. Parce que la base minitel nous le dit. Elle nous dit "ce mobile ne peut être joint". Donc s'il ne peut être joint, c'est parce que, il y a deux solutions : ou il y a un problème de réception des ondes, il est dans une cuvette. Mais s'il est dans l'Nord, bon.

«Non non, enfin oui, j'ai dit qu'il volait dehors, mais, bien souvent c'est les mêmes. Ou alors, c'est exceptionnel, parce que le type il était fatigué, il était malade. Mais enfin, ça nous gêne beaucoup. Si vous voulez, il y a une sanction qui est prise, de toute façon, y'a pas d'excuse. Ça, on ne peut pas donner, on a l'air bête, vis à vis d'un client qui nous demande où se trouve notre conducteur et quand on est obligé de dire "ben écoutez, M'sieur, on arrive pas à le joindre, le mobile est en panne, ou le conducteur a fermé son téléphone". Quoique vous disiez, le client vous demande si vous êtes pas [il marque une hésitation] un peu fou, quoi. Hein, vous achetez un téléphone, vous l'coupez donc vous êtes pas sérieux. Vous achetez un téléphone, il est en panne, euh, à quoi ça sert, quoi ?

Alors, vous pouvez lui dire qu'il est tombé en panne depuis ce matin, mais, bon, le coup de la panne, c'est vieux, quoi. Voilà, donc, euh, normalement, il n'y a pas de problème.

Mais comment vous gérez le problème ?

«Ben, comment on le gère ? On le convoque, on lui demande pourquoi. S'il nous dit que le véhicule est en panne, on répare nous même nos téléphones, on l'envoie au garage pour faire vérifier le téléphone. Si c'est vrai, ben, OK ! Y'a pas d'sanction, y'a rien. Mais si on nous dit que le téléphone était pas en panne, bon, ben à ce moment-là, on, on on, on l'avertit. La première fois on lui écrit une lettre gentille, en lui expliquant que le téléphone c'est indispensable, qu'il doit le laisser en permanence ouvert.»

Xavier B.

«C'est un tout et je n'ai pas de grosses critiques. De temps en temps, il y en a bien un qui ne l'allume pas tout de suite. Il y en a bien qui nous dit "ah, ben, hein, je n'arrivais pas à vous avoir, je ne sais pas pourquoi". Et puis en fin de compte, c'est parce qu'il avait pas du tout envie de nous répondre, ou parce qu'il avait pas du tout envie de nous appeler. Mais c'est marginal».

Et, quand ça arrive, c'est dû à quoi ?

«Il s'est peut-être fâché avec sa femme le matin. Il est en colère. C'est pas forcément au niveau de nous. Ça peut être aussi au niveau de l'exploitation. En se disant "bon, j'ai mon boulot, je ne veux surtout pas qu'on le change cette fois-ci, je le garde, j'y vais directement". Bon, ça se peut aussi. Mais, j'dirais, on n'est pas là non plus pour changer en permanence le boulot. C'est fatigant de changer en permanence le boulot de tout le monde. Donc, nous, on essaie de faire au mieux. Surtout pas pour les embêter. Alors, quand ils ont compris ça, ils ont tout compris».

Benoit T.

13.2.3. Un imaginaire stabilisateur

S'il existe quelques agents de convoyages qui prennent des positions extrêmes, la plupart admettent sans problème la présence des appareils étudiés. Il en est même qui sont excessivement vitupérants dans leur discours et qui utilisent les techniques de liaison selon les instructions que leur donne leur employeur ou le répartiteur. C'est là que se situe l'intérêt de la notion d'imaginaire. Elle permet aux acteurs de prendre de la distance

avec les choses qu'ils ont à vivre et qui, bien que nécessaires, parce qu'imposées par l'interaction qu'ils ont à vivre, ne leur sont pas toujours agréables :

«Purée, mais c'est une boîte noire, ton truc. Et, mon Volvo, c'est pas un Boeing, hein. Tu me laisses le conduire, tu m'fais pas chier et j'te fais pas chier, ok ? Ou alors, tu mets la boîte sur le siège, elle conduit, et tu m'payes le chômage. Tant qu'elle est pas capable de faire ça, tu t'le gardes ton garde-chiourme !»

Mais tu as bien le téléphone dans le camion ?

«Ah, non, hein, c'est pas pareil, hein, non non, enfin, si, t'as raison. Quand le patron a dit qu'il allait mettre le téléphone dans les camions, j'ai gueulé comme un con et puis il est là, et ça a rien changé.»
[...]

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

Claude, carnet d'observation, propos reconstitués, 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 le camion.

Claude, Carnet d'observation, propos reconstitués, novembre 1991.

«Tu vois, t'es peinarde, tranquille dans ton camion, tu rentres chez toi doucement, et le téléphone sonne. Tu t'dis "merde, il va m'envoyer encore quelque part". Avant le téléphone, il avait intérêt à bien prévoir son coup, parce que une fois que j'avais les ordres, j'tirais tout d'bout jusqu'à où je devais aller. J'appelais pas. Maintenant, t'es grillé. Si ça sonne, t'es grillé. Si tu réponds, il t'envoie à Tataouine. Si tu réponds pas, il retéléphone. Si ça répond jamais, après il vérifie sur le disque et il voit que tu roulais à l'heure où il a téléphoné et tu t'prends un savon. Ou alors, il fait vérifier le téléphone et seulement après tu t'prends le savon. Toute façon, c'est c'que j'te dis, t'es grillé. Par contre, t'es plus obligé de faire le con à chercher une cabine avec une place pour garer le camion. Alors, l'un dans l'autre, on retombe sur nos pattes.»

Bertrand.

«Attends, c'est pas fini, ils vont m'en mettre d'autres. Y'a tellement de voyants là-dessus qu'on finit pas plus rien voir. Ils devraient même en mettre au dessus, ça frait plus complet (Le chauffeur me montre la planche située au dessus du pare-brise). Ah ça, quand tu mets l'contact, ça jette ! Tout s'allume, tu t'croirais dans l'Concorde. Mais tu vois même plus le voyant d'huile et de pression des freins. Tu sais plus où ils sont. T'as vu combien y'en a ? De là, jusque là. Si ils s'allument tous en même temps, c'est pas compliqué, je saute du camion (éclat de rire). En plus, y'a le voyant de la portière ouverte, ça en fra un d'plus.»

Dominique, Carnet d'observation et cassette.

«Si ils restent logique dans la distribution du boulot, moi j'm'en fous d'avoir le téléphone dans le camion. Faut pas m'envoyer à hue et à dia, c'est tout. Sinon, j'gueule, hein. [...] De toute façon, j'peux bien gueuler, ça change rien, mais ça fait du bien.»

Jean Marc, carnet d'observation, propos reconstitués.

Je voudrais pour conclure restituer cette conversation enregistrée dans un relais routier sur la Nationale 7, en mai 1992 :

Le premier chauffeur :

- «Le téléphone dans le camion ? Franchement, quitte à avoir un truc nouveau dans ma cabine, j'préfèrerais que ce soit une cabine de douche... Enfin, y'a pas la place.»

Un second :

- «Et ils pourraient peut-être te mettre des toilettes⁸ aussi, non ?

Un troisième :

- «de toute manière, le téléphone dans la bagnole c'est de la frime.

Le second :

- «Mais on te parle pas du téléphone dans la bagnole, nigaud, c'est dans l'camion, alors, si tu sais pas, tu dis rien...»

Le premier :

- «Alors, qu'est-ce que tu me dis ? (il s'adresse à moi) Le levier de vitesse dans la main droite, les pieds sur les pédales, le volant tenu par le coude gauche, le combiné sur l'oreille et dans la main droite, ... Et avec les dents, tu sais rien faire ?» [...]

⁸ Ce n'est pas le terme originellement utilisé.

Les périodes d'observation montrent en définitive que les agents de convoys développent un point de vue fataliste de leur activité. Qu'ils le prennent avec colère, avec indifférence ou avec humour, il ressort de leur propos que les choix stratégiques d'équipements ne sont pas de leur ressort. Un des chauffeurs affirmait «*L'appareil est installé par le patron, nous, on fait avec... Si on n'est pas content, on prend son compte et on s'en va*».

CONCLUSION

Dès lors, les agents de convoys vont mettre en place des stratégies qui vont leur permettre de vivre au mieux les interactions qu'ils ont à gérer avec leur employeur ou les répartiteurs de l'entreprise. Si la position leur semble vivable, ils vont s'adapter aux contraintes. Si le travail, dans sa globalité (c'est-à-dire avec ou sans techniques de liaison) leur semble trop difficile, ils mettent en place des stratégies où ils refusent de vivre les contraintes les plus fortes imposées par l'entrepreneur. Dès lors, soit ce dernier tolère la situation, soit il finira par licencier l'agent de convoys, ou encore, c'est l'agent de convoys qui démissionnera⁹.

Si celui-ci ne parvient pas à trouver, dans les TRM, un travail qui lui convienne, il quittera les transports routiers de marchandises pour essayer de trouver un autre emploi soit dans une entreprise qui effectue du transport en compte propre où généralement les conducteurs connaissent de meilleures conditions de travail soit dans un autre secteur d'activité. C'est ce qui explique les taux élevés de rotation du personnel dans les entreprises de TRM.

L'imagerie populaire a beaucoup utilisé l'image du chauffeur-routier. Quelques acteurs célèbres ont revêtu pour quelques œuvres cinématographiques la tenue et le stéréotype des "routiers". Dans "Le salaire de la peur"¹⁰, par exemple, Charles Vanel et Bernard Blier accompagnaient Yves Montand dans leur dangereuse et mortelle épopée. Il y eut aussi Jean Gabin et Lino Ventura. Ils ont participé à la confection de l'image populaire du routier tant chez les chauffeurs que dans le grand public.

⁹ Cf Annexe V.

¹⁰ G. Clouzot, 1951.

Le "routier" est une figure mythique de la face technologique de nos sociétés. A lui seul, il symbolise l'ensemble des TRM. Et il est vrai que sa position dans l'espace des transports routiers de marchandises est significative de la place des transports routiers de marchandises dans l'ensemble social.

Les agents de convoys placent leur fierté d'ouvriers dans la mobilité de leur outil. Cette mobilité leur coûte, elle est éreintante. Alors, c'est le système global qui doit leur permettre de trouver une place non pas "au soleil", mais au moins à l'emplacement qui leur semble le moins froid¹¹. Les techniques informationnelles ont peu d'influence dans ce tourbillon qui les sur-mène. Et les agents de convoys continuent de défendre "la route" et les fantasmagories qui lui sont attachées. La liberté notamment : *«Depuis que j'ai cette machine, cet appareil, mon bout d'Boeing dans le camion, je suis libéré»*. Mais quelle est-elle donc alors cette liberté que ceux que nous avons cru un instant aliénés plus encore continuent de revendiquer. C'est E. Morin qui complètera la réponse qu'avait commencé d'élaborer M. Verret à fin du chapitre quatre.

Qu'en est-il alors des agents de convoys et de leur imaginaire technique dans ce *dédale* ? Pour répondre à cette question, j'utiliserai d'abord cette réflexion de P.E. Barjonnet : «Tout porte à croire que l'informatique personnelle, à la maison, dans la voiture et au travail, familiarise de plus en plus de gens à la technique et la rend sans doute d'autant plus acceptable». La technique pénétrerait donc l'ensemble de la vie sociale et habituerait les acteurs à sa présence, comme un phénomène d'accoutumance. Et l'auteur d'ajouter, parlant des automobilistes et de techniques de guidage dans leur automobile : *«Mais, bien souvent, ce ne sont pas la nouvelle machine ni le nouveau système qui sont refusés, mais l'autorité qui a mis en œuvre de nouvelles règles ou une nouvelle organisation.»*¹².

Qu'en est-il alors des mythes du camion ? de la liberté ?

Le camion, lui, reste intact. Cet objet-totem subit sans cesse des modifications tant qualitatives que quantitatives. Mais les agents de convoys (pour la plupart), lui conservent le respect qu'on doit au totem du clan. Même si le clan n'existe que parce que le totem subsiste. Mieux encore, le totem a gagné des adeptes hors du clan. Les visiteurs se pressent dans les musées de l'automobile. Même ceux qui n'en connaissent pas l'histoire en apprécient les formes. On restaure les vieux camions. Des revues mensuelles

¹¹ L'ouvrage réalisé par P. HAMELIN, J.B. POUY & B. LEFEBVRE : Les routiers -des hommes sans importance, coll. "des gens", éditions Syros, Paris, 1993, contient également des indications sur la mobilité des personnels de conduites des TRM, page 172 notamment.

¹² BARJONNET P.E. : *"Comment prévoir les besoins des automobilistes à l'horizon 2000 ?"*, Revue Générale des Routes et Aérodrômes, n° 661, mars 1989.

apparaissent qui ont pour objet de revaloriser la mémoire de la machine auto-mobile. Des courses d'anciens camions s'organisent. Tous les ans, sur un circuit d'Europe, des milliers de spectateurs se pressent pour admirer, non seulement comme je l'ai signalé précédemment, des cascadeurs éprouver les capacités techniques des engins, mais également pour admirer, au préalable, un défilé de ces vieux engins qui firent "les heures de gloire" des TRM. Du temps où le problème central des TRM était la fiabilité des véhicules. Du temps où comme me le signale Francis en souriant :

«Il fallait être à trois pour faire demi-tour. Il y avait le porte-à-faux qui empêchait de voir. Et le conducteur devait se mettre debout pour réussir à tourner le volant.»

Il reste à certains vieux "camionneurs" la nostalgie du son de l'accordéon d'Y. Horner. Les plus jeunes se sont tournés vers le mythe américain, ses chromes, son gigantisme : Clif Steen, transporteur-routier américain, vient d'être élu "Master of the universe" à Oklahoma city grâce à son "Show Times", c'est le nom du camion : un Peterbilt 325 dont la planche de bord est dorée à l'or fin !¹³ Les camions font toujours rêver.

Mais la liberté ? Cette liberté tant chérie par les agents de convois ? Ce n'est pas la rejeter par l'ironie qu'il faut faire, c'est la comprendre. *«La première fierté du travailleur libre, nous dit M. Verret, est une fierté négative peut-être : celle de ne pas être esclave ou serf, mais c'est une grande chose de ne pas l'être quand les négriers sont toujours là et les seigneurs pas si loin. Le travailleur libre, c'est d'abord le travailleur délié.»*

C'est en fait le terme de liberté qui doit être discuté. Et sa discussion peut expliquer la réaction que j'ai perçue chez les agents de convois à l'introduction des nouvelles techniques . *«Les définitions de la liberté, explique E. Morin, par la non-contrainte ou la non-dépendance sont creuses. Toute liberté se construit à partir de contraintes et dépendances qu'à la fois subit, utilise et transforme l'auto-organisation. La liberté se définit donc à partir de l'auto-organisation, de l'auto-détermination, de l'autonomie individuelle, de l'action stratégique et d'un acteur-sujet.»*¹⁴.

A partir de cette base conceptuelle, Morin accorde quatre qualités à la liberté. Tout d'abord, elle suppose une situation de jeu, c'est-à-dire un complexe d'interactions stratégiques *«obéissant à des règles et subissant des aléas»*¹⁵, ce qui s'accorde tout à fait

¹³ In *France Routes*, octobre 1994, page 42.

¹⁴ MORIN E. : *La méthode : tome 2. La vie de la vie*, op. cit., page 232.

¹⁵ MORIN E. : *La méthode : tome 2. La vie de la vie*, op. cit., page 227.

bien avec l'organisation d'une mission de convoyage. Elle suppose également création d'alternative. Or, les agents de convoyages ne vivent pas des situations bloquées. Il y a toujours la capacité de mettre en œuvre des stratégies. Il subsiste donc, c'est la troisième caractéristique, des possibilités de choix ou décision. Et, en dernier lieu, ces actions stratégiques doivent être capables de transformer, en fonction du choix opéré, les contraintes et les aléas qui s'opposent à l'action.

Ce ne sont donc pas les techniques informationnelles de liaison qui limitent la liberté des agents de convoyages puisque, comme explicité dans le chapitre neuf, les techniques nouvelles permettent d'accroître des capacités d'actions du chauffeur dans les interactions avec les clients du transporteur. Les appareils installés dans les camions peuvent servir à mobiliser des ressources pour intervenir sur les contraintes extérieures ou sur ce qui viendrait aliéner l'action : pensons à ce chauffeur dont j'avais supposé qu'il perdait sa liberté par l'introduction d'une technique d'enregistrement de sa manière de conduire et qui en ressort grandi, valorisé par ses collègues et son employeur.

Non, décidément, la liberté des agents de convoyages n'est pas liée à la technique : *«La liberté réelle, à la différence de la liberté métaphysique, est toujours relative et ne vit que dans la relativité, c'est-à-dire plonge ses racines et trouve sa limite dans la non-liberté.»*¹⁶. C'est cette liberté-là que continuent à valoriser les agents de convoyages : une liberté/aliénation, consciente de se mouvoir dans un réel organisationnel contraint. Cette liberté-là, mythique, utopique, imaginaire ce ne sera jamais une machine qui pourra leur enlever.

«Mais rien hormis ce qu'ils sont et les conséquences de ce qu'ils ont alors initié, ne les garantit pour l'avenir. N'ayant la maîtrise institutionnelle ni de l'effectuation du processus en son nouveau cours, ni *a fortiori*, de son évolution ultérieure, ils sont toujours vis-à-vis de celui-ci, dans la position fragile d'avoir, comme ici, à effectuer des "coups"»¹⁷.

Selon Morin, la liberté se situe dans l'aptitude stratégique des individus-sujets à *«capter/exploiter/manipuler déterminismes et aléas»*¹⁸. Pour Morin, la liberté ne peut pas être définie à travers les notions de non-contrainte ou de non-dépendance. *«Toute liberté se construit à partir de contraintes et dépendances qu'à la fois subit, utilise et transforme*

¹⁶ MORIN E. : *La méthode : tome 2. La vie de la vie*, op. cit., page 227.

¹⁷ JEANTET A. & TIGER H. : *Des manivelles au clavier*, Syros Alternatives, Paris, 1988, page 136.

¹⁸ MORIN E. : *La méthode. Tome 2 : La vie de la vie*, coll. Points-essais, Seuil, Paris, 1980, page 231.

l'auto-organisation»¹⁹. Dans une organisation, comme c'est le cas des agents de convoys, la liberté suppose plusieurs caractéristiques :

- une situation de jeu. C'est le cas des agents de convoys qui se trouvent au centre d'un système composé de règles et de relations de pouvoir, un jeu ;

- une création d'alternatives : en agissant à l'intérieur du système, les agents de convoys composent des alternatives, c'est-à-dire des situations qui vont pouvoir conduire à des choix ;

- des possibilités de choix ou de décisions : même si les choix peuvent paraître soumis à une contrainte très forte, les agents de convoys élaborent des choix non seulement en continuant d'effectuer leur travail (je ne néglige cependant pas que ces choix sont contraints) mais également et surtout dans le cours de leur travail. La section sur les conflits interpersonnels du chapitre quatre a essayé de le montrer ;

- elle suppose, en dernier lieu, et toujours selon E. Morin, des actions stratégiques capables de transformer, en fonction des choix réalisés, les contraintes et aléas qui s'opposent à l'action. Les différentes formes d'appropriation des techniques, par les agents de convoys ont montré que c'était bien le cas : dans le cadre du système contraint, au sein d'interactions qui ne leur sont pas favorables, les agents de convoys continuent d'élaborer des choix importants qui vont, comme le montrent les taux de rotation du personnel des TRM, jusqu'à la sortie, relativement fréquente, du système.

En définitive, les agents de convoys conservent une part de liberté à l'intérieur du système d'action qu'ils ne maîtrisent pas. La liberté n'est pas un état de la chose ou de l'être, elle est une perpétuelle stratégie, une mise en œuvre de capacités à agir sur le système coercitif. La définition que Morin donne de la liberté pourrait expliquer cette perpétuelle revendication des chauffeurs routiers qui disent rester libres malgré les apparences : *«La liberté se développe non seulement en élargissant et multipliant ses conditions d'invention [...], mais aussi en approfondissant les conditions de choix à des niveaux de plus en plus radicaux, notamment en constituant des choix de second ordre»*²⁰.

La liberté ne peut donc se penser que dans la contrainte. C'est la raison pour laquelle les agents de convoys l'associent toujours à l'aliénation qu'ils vivent dans leur travail. Cette aliénation leur laisse cependant la capacité de faire des choix de second ordre : comparé aux ouvriers à la chaîne, la mobilité du véhicule producteur de transport leur laisse une liberté que rien, sauf le pilotage entièrement automatisé avec guidage

¹⁹ Ibid., page 232.

²⁰ Ibid., page 233.

exogène (type métro VAL), pourrait leur faire quitter cette sensation de liberté. Mais ils trouveraient d'autres formes de liberté à revendiquer. Quoique l'on fasse, pour les acteurs au travail, tant qu'il y a de la vie, la liberté continue... Et pour parfaire la boucle, nombreux parmi les agents de convois seront ceux qui quitteront les TRM pour aller chercher de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail dans les transports en compte propre²¹, chez les donneurs d'ordres, ces inconnus qui dominent le marché...

²¹ En 1985, 46 % des conducteurs du transport en compte propre venaient des transports pour compte d'autrui. Cf in 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-INRETS, mai 1985, page 54.

CONCLUSION GENERALE

Par le fait que ce sont eux qui génèrent les flux de marchandises à transporter, ce sont les donneurs d'ordres qui dominent l'espace interactionnel des transports routiers de marchandises. Cependant le choix du mode qu'ils réalisent est contraint par la nature des marchandises qu'ils produisent. La concurrence intermodale, souvent perçue comme un des éléments de la dynamique d'ensemble des transports, ne peut donc pas justifier les déséquilibres entre les différents modes de transports.

Souvent considéré comme le régulateur d'ensemble du système, l'Etat est à la fois arbitre des oppositions entre les différents acteurs et premier transporteur routier de la Nation. Cette position ambiguë lui confère un statut particulier de juge et parti à la fois qui l'empêche d'organiser une politique cohérente de ses propres possessions dans les transports routiers de marchandises mais qui le limite également dans ses capacités à réguler l'ensemble du système des transports.

Pour parvenir à capter les flux générés par les donneurs d'ordres, et donc convaincre ces derniers que faire appel à des professionnels s'avérerait plus efficace que de réaliser soi-même les opérations de convoys, les transporteurs routiers sont à la recherche permanente d'innovations. Pendant bien longtemps, la majeure partie de cette recherche s'est portée sur les qualités et la fiabilité des véhicules. Mais les camions sont de plus en plus difficilement améliorables. Alors, encadrés par les règles de sécurité publique, les transporteurs ont cherché des innovations non plus vers l'objet technique de réalisation du transport, mais vers les techniques d'organisation des opérations de convoys.

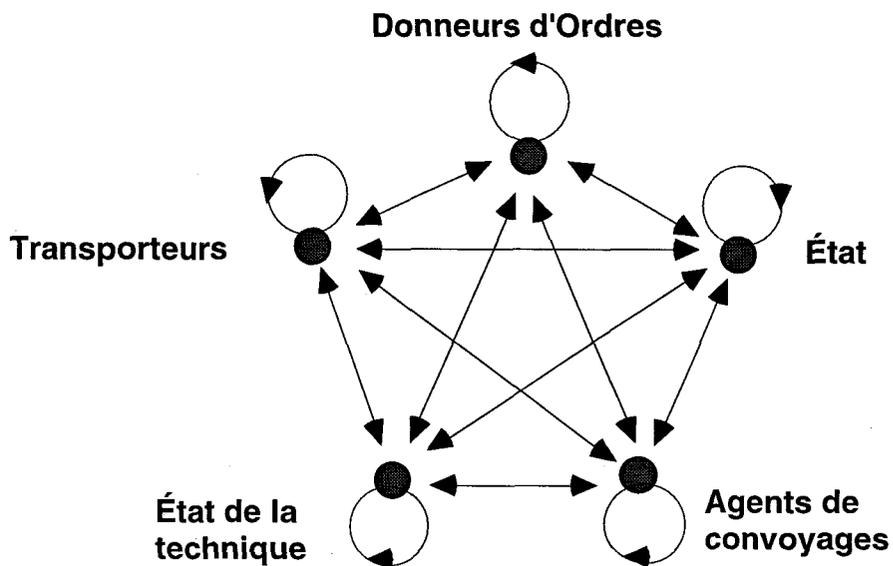
Parallèlement, la mobilité de l'outil de production soulève un problème organisationnel essentiel. Une fois qu'il avait quitté son établissement d'attache, le camion était confié à la seule responsabilité des ouvriers professionnels qui étaient

chargés de sa conduite. C'est avec l'ambition affichée de pallier ce défaut que les équipementiers essaient d'adapter aux transports routiers de marchandises des techniques de recueil et de transmission d'informations qui fonctionnent déjà dans les autres modes.

14.1. UNE REPONSE AUX QUESTIONS POSEES DANS LA PROBLEMATIQUE

La culture technique des acteurs du transport routier, des agents de convoys notamment, basée sur une revendication permanente de liberté dans le travail, est-elle en mesure d'accepter de telles transformations ? Pour répondre à une telle question, il fallait trouver une méthode qui puisse montrer l'exacte importance de cette émergence dans le système technique hypercomplexe des transports. C'est la notion d'imaginaire dans le cadre d'une pensée complexe qui a été retenue. Elle s'est avérée efficace.

Le polysystème des volontés de l'ensemble des acteurs illustré dans ce travail par la relation complexe¹...



(c'est-à-dire une entité de troisième type, une organisation hyper-complexe)

nous a permis de comprendre que le plus grand problème du transport routier, c'est le transport routier lui-même. Nous sommes donc en présence d'un phénomène complexe : plus les transporteurs sont organisés, plus ils doivent trouver des techniques pour s'organiser d'avantage.

¹ Schéma où, volontairement, aucune flèche, aucun sens n'est privilégié.

Plus le transport est organisé, plus les marges de manœuvre des transporteurs sont étroites : **le principe d'organisation en œuvre dans les transports désorganise les transports.** C'est une des connaissances fondamentales des acteurs du transport routier qui recherchent perpétuellement l'innovation. Les acteurs ont parfaitement intégré, dans leur imaginaire, ce processus d'innovation. C'est pourquoi nous pouvons dès maintenant répondre à la question posée dans la conclusion de la première partie :

Dans l'organisation actuelle des TRM, au su de leur histoire, les techniques informationnelles de liaison, nouvelles formes de gestion des aléas, ne sont pas susceptibles de créer des émergences et des remous suffisants pour modifier le système technique complexe des TRM et l'imaginaire des acteurs qui le composent. Elles ne peuvent y parvenir parce que l'innovation est la donnée fondamentale de l'organisation des transports.

Si leur existence avaient été ignorées des autres acteurs, les techniques informationnelles de liaison auraient pu modifier le système de contraintes que vivent les transports routiers de marchandises. En effet, en gagnant des possibilités d'organisation rationnelles par rapport à une fin (celle de gagner du temps), les transporteurs auraient pu produire un transport mieux organisé, plus souple, plus rapide, et moins cher (le rêve, l'idéal). Cependant, tous les intervenants de l'ensemble du tourbillon connaissent l'existence de ces techniques informationnelles de liaison.

Il y a une spécialisation générale de chacun des transporteurs sur des types de marchés particuliers. Cette spécialisation de chacun des transporteurs nécessite une diversification parallèle de la division du travail et des marchés entre les différents transporteurs routiers, chacun se spécialisant sur le marché que n'occupe pas son voisin. De plus, ce constat vient corroborer l'hypothèse émise en tout début de cet exposé : **Ce n'est pas la seule concurrence inter-modale qui est le facteur causal de la situation de chacun des transporteurs (tous modes confondus) dans le système général des transports. Leur situation est le reflet d'une croissance simultanée de l'entropie et de la néguentropie.** L'analyse systémique complexe des imaginaires sociaux nous permet de comprendre la position de chacun des sujets dans l'organisation globale.

Dès lors, s'il devient possible de dérouter les camions (la radiotéléphonie le permet), les affréteurs (aidés en cela par les répartiteurs des entreprises de TRM) ne s'en privent pas. S'il devient possible de commander un camion deux heures avant qu'il soit chargé (c'est la politique du juste-à-temps), les donneurs d'ordres attendent le dernier moment. S'il est possible de contrôler l'activité des agents de convois (la sécurité publique en dépend), l'Etat donne à ses agents le droit de les arrêter. S'il est possible, et c'est la clef final du raisonnement, de gagner plus d'argent en "faisant faire" qu'en "faisant" (tous les problèmes de sous-traitance), les transporteurs ne s'en privent pas. Cela leur permet de réaliser leur idéal : gagner de l'argent sans transporter, c'est-à-dire sans occuper d'espace, sans se déplacer et en consommant un minimum de temps (le temps d'une communication téléphonique).

D'ores et déjà nous pouvons re-poser la question énoncée dans la section 1.2.4. de la problématique générale. Cette question était : "N'est-ce pas dans le processus imaginaire lui-même que les acteurs des TRM vont transformer les techniques en capacités culturelles d'actions ; capacités d'actions qui, à leur tour, vont alimenter le spectre de la connaissance et ainsi offrir de nouvelles capacités d'actions. **Et c'est par l'affirmative que je répondrai à cette question :**

C'est le processus imaginaire qui transforme les techniques en capacités culturelles d'action. Lesquelles vont, à leur tour, alimenter le spectre de la connaissance, savoirs techno-logiques y compris, et offrir ainsi de nouvelles capacités d'actions : les transporteurs trouvent leurs capacités culturelles dans l'innovation technique

La logique du tourbillon amène à constater ce résultat. Il semble qu'il n'aurait pas été visible dans le cadre d'une approche linéaire qui aurait isolé les techniques comme variable explicative.

C'est le processus imaginaire qui transforme les techniques en capacités culturelles d'action. Ce sont ces capacités qui vont, à leur tour, alimenter le spectre de la connaissance et de l'imaginaire technique des acteurs. Ainsi les acteurs se seront créés, par la médiation de la technique, de nouvelles capacités d'actions qui vont venir modifier leur imaginaire. Ce sont les interactions entre les acteurs du TRM, dont les nouvelles

modalités sont rendues possibles par de nouvelles techniques, qui font du spectre technique ce qu'il est et le spectre technique qui, à son tour, fait des acteurs ce qu'ils sont ? Technique, interactions, acteurs vivent une perpétuelle boucle d'auto-éco-production qui leur permet de s'adapter aux situations qu'ils vivent. Ces situations sont toujours instables, et ne se reproduisent jamais.

14.2. DISCUSSION DU MODELE ELABORE PAR V. SCARDIGLI SUR LE "MONDE" DE LA PRODUCTION

En fait, cette réponse que j'ai pu apporter par l'observation et les entretiens de type sociologique, n'est pas innovante : *«Le succès des dispositifs ne dépendra pas simplement de leur propriété ou de leur efficacité technique supposée mais aussi des contextes dans lesquels ils vont s'insérer : contexte individuel et psychologique du conducteur, contexte collectif et social de la conduite, contexte culturel de la société.»*² Ce qui avait à l'origine guidé mon questionnement, c'était la spécificité des acteurs des TRM, notamment des agents de convois. Cette spécificité était doublée par l'affirmation de V. Scardigli qui pensait que *«Autant le sociologue a du mal à déceler des changements dans la vie quotidienne hors-travail, autant ces changements apparaissent profonds dans l'entreprise.»*³. Il en soulignait trois que je voudrais discuter afin d'ouvrir la réflexion.

Selon V. Scardigli, le renforcement de l'économie est, pour lui, la tendance lourde de notre société. Les sens de la technique dans le monde de la production seraient au nombre de trois. Il scinde le second en quatre :

- a) une adoption rapide (14.2.1) ;
- b) une «révolution de l'intelligence» ? Quatre changements (14.2.2.) ;
 - 1) une économie de l'immatériel (14.2.2.1.) ;
 - 2) l'entreprise éclatée (14.2.2.2.) ;
 - 3) une redistribution des emplois (14.2.2.3.) ;
 - 4) la fin de la culture ouvrière (14.2.2.4.) ;
- c) un renforcement de l'ordre économique (14.2.3.) ;

«Les technologies nouvelles ont été utilisées par l'appareil économique pour se moderniser, c'est-à-dire pour renforcer sa position dominante dans les sociétés modernes. En somme, l'innovation est ici facteur de reproduction du même ordre de société» (Scardigli, page 247). Les résultats ici exposés s'inscrivent dans

² BARJONNET P.E. : "Comment prévoir les besoins des automobilistes à l'horizon 2000 ?", *Revue Générale des Routes et Aéroports*, n° 661, mars 1989.

³ SCARDIGLI V. : *Les sens de la technique*, PUF, coll. Sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1992, page 243.

cette vision de la "chose technique". Dès lors, l'innovation suit-elle le cours et les sens que V. Scardigli lui constate ?

14.2.1. Une adoption rapide

L'auteur constate une adoption rapide des techniques qu'il ne voit pas quand il s'agit du système de production. Les acteurs semblent devoir intégrer très rapidement les nouveautés techniques. *«L'entrée des nouvelles technologies a été très rapide dans le monde des entreprises. [...] en quelques années, la quasi-totalité des grandes entreprises a adopté un usage diversifié des ordinateurs»* (Scardigli, page 241). Le cas est flagrant avec les transporteurs et le minitel : ils en sont tous équipés. "C'est dans le transport qu'on utilise le plus la télématique" titrait le journal Les Echos, le 13 novembre 1989. V. Sandoval y voyait même le reflet *«d'un processus plus vaste : celui de l'informatisation de la société française qui se développe rapidement depuis les années 70»*⁴. En fait, les entreprises ont toujours été des consommatrices de nouvelles techniques. Elles le sont parce qu'elles agissent dans un système fortement contraint. Et plus le système est contraint, plus la recherche d'innovations est importante. **Si nous désirons comprendre le processus technique, nous ne pouvons plus nous satisfaire d'une définition des technologies ou des techniques qui soit limitée aux appareillages récemment commercialisés.**

14.2.2. Une «révolution de l'intelligence» ? Quatre changements

«Autant le sociologue a du mal à déceler des changements dans la vie quotidienne hors-travail, autant ces changements apparaissent profonds dans l'entreprise» (Scardigli, page 243).

Si ces changements apparaissent plus profonds, ce n'est pas parce les techniques sont de meilleures causations dans les entreprises, c'est parce que les moyens et les capacités des acteurs en présence sont réparties de manière bien plus inégalitaires. Elles permettent la constitution de relations déséquilibrées. Les techniques nouvelles dans les entreprises de TRM, par exemple, sont au départ, un instrument du "patron". Ensuite vient, par l'utilisateur, une forme d'appropriation qui tient compte des prescriptions imposées par les hiérarchies, mais aussi des adaptations que lui font subir les utilisateurs. J'ai essayé de montrer dans ce travail que, **dans un système interactionnel où les relations de pouvoir sont déséquilibrées, les acteurs pour qui la relation**

⁴ SANDOVAL V. : "La télématisation dans les entreprises de transports routiers de marchandises", pp 17-23, in revue Transports, n° 339, janvier-février 1990.

est favorable ont la possibilité d'imposer leurs choix sans rencontrer une grande résistance.

Nous pouvons parvenir à ce constat parce que les acteurs qui agissent dans le système ont déjà admis que c'est dans le système qu'ils agissaient. Ils reconnaissent donc par là-même sa validité. Dès lors, comme les contraintes extérieures, pour les entreprises de transports les moins bien placées dans le système de maîtrise des flux, sont très fortes, les entrepreneurs reportent leurs capacités d'action vers l'intérieur de leur entreprise. Les agents de convoyages en sont parfaitement conscients, c'est le mécanisme même que décrit M. Prost : *«La voie ouverte va vers une plus grande organisation, un ordre meilleur, une logique plus cohérente. Or, le conducteur-livreur a d'instinct et par la pratique cette logique que révèle et développe la mise à sa disposition d'outils performants.»*⁵.

En fait, nous pouvons même commencer de nous demander si la technique, que nous avons longtemps envisagé comme un fait, ou un système stable, ne serait pas ce processus même : la technique serait un processus. Ce qui est sûr déjà, c'est qu'une technique ne s'utilise jamais deux fois dans les mêmes conditions : l'espace et le temps sont variables dans une dynamique qui ne s'arrête pas. Or, si on tient compte de la généralisation de la notion de système, nous admettons qu'une variation des conditions fait une variation des éléments. La technique serait donc perpétuel changement. Je ré-aborderai la question.

14.2.2.1. Une économie de l'immatériel

La valeur des productions devient difficile à mesurer. *«Dans un réseau de télécommunication, les mêmes électrons transportent aussi bien une conversation privée sans valeur marchande, que des informations boursières ou militaires au prix inestimable»* (page 243). Ici, nous devons prendre garde, après avoir renvoyé aux oubliettes le déterminisme technique, de ne pas adopter les catégories constituées par les acteurs, notamment celles des financiers et des militaires. La "valeur" d'un acte ou d'une information est, de toutes manières, un arbitraire social qui ne peut être compris que dans le système d'action où il ou elle sont accomplis.

⁵ PROST M. : La lettre du Transport Routier magazine, n° 219, février 1989, pp 19-35 dans un dossier spécial intitulé "Du chronotachygraphe à la "boîte noire" -Quelle est la stratégie raisonnable en matière d'informatique embarquée ?".

Les informations militaires et financières n'ont pas plus de valeur qu'une conversation téléphonée entre deux chauffeurs routiers, notamment pour les chauffeurs-routiers en question. La valeur est toujours relative à l'espace dans lequel elle s'inscrit. S'il ne veut pas entériner celles de groupes sociaux particuliers, le sociologue se doit de ne pas hiérarchiser les valeurs. Cela d'autant plus que les informations sus-décrites ne s'inscrivent pas dans le même système d'action, qu'elles ne sont donc hiérarchisables entre elles. Ce n'est donc pas au sociologue de mesurer les valeurs. Il peut, s'il le désire exposer celles des acteurs qu'il étudie, mais il doit se garder de les adopter.

14.2.2.2. L'entreprise éclatée

L'analyse de la division du travail montre deux grands phénomènes :

- moins de grands bassins industriels ;
- production éclatée en de multiples lieux.

«Le coût de plus en plus faible de la micro-informatique et les facilités de communications sont mises à profit par les entreprises de petite taille qui s'équipent très largement en technologie nouvelles...» (page 244).

V. Scardigli nous donne ici la piste d'un grand débat. Nombreux sont les chercheurs qui ont émis l'idée que les télécommunications allaient permettre d'éclater les bassins de production et/ou d'organiser le télé-travail. On pourrait travailler chez soi et être en lien avec le monde entier par téléphone, par télex, par télécopie, par télématique, par informatique... La vitesse de déplacement allait réduire la distance entre les hommes... On pouvait même penser que la facilitation des télécommunications allait diminuer le nombre d'opérations de transports, il n'en est rien. Les transports routiers de marchandises ont trouvé dans l'éclatement, la parcellisation des bassins de production la source même de leur développement. Les grands bassins de production favorisaient le rail, cette parcellisation favorise la route. Il n'est qu'à retourner pour cela au tableaux 1, 2, et 3 exposés dans le premier chapitre pour constater la véracité de cette affirmation. Ils indiquent tous les trois que les produits extraits ou provenant d'endroits spécifiques (les minerais de Lorraine, le pétrole des grands ports, les céréales des "grandes" plaines...) sont restés l'apanage des chemins de fer.

Les techniques ne sont pas non plus le facteur primordial de la localisation des bassins de production, encore moins de leur éclatement. Elles peuvent parfois, dans certaines conditions sociales le permettre, mais ce n'est pas une relation causale, les techniques peuvent devenir un moyen de l'éclatement des bassins de production.

14.2.2.3. Une redistribution des emplois

L'emploi lui-même se déplace vers une économie de services

On voit se constituer une vaste classe moyenne supérieure d'ingénieurs et techniciens ce qui signifie «*dans un langage moins euphorique, un chômage structurel qui ne peut que s'amplifier pour les ouvriers peu qualifiés et les employés aux écritures*» (page 245).

C'est l'axiome de la machine remplaçant l'ouvrier. Or, cette vision est vision réductrice de la technique. Augmentez les éléments de la pédagogie, vous ne pourrez pas prendre ce prétexte pour licencier des enseignants ; mettez, dans un camion, un minitel, un télécopieur, un micro-ordinateur, un téléphone, une Cibi, un chronotachygraphe électronique, et vous aurez toujours besoin du conducteur pour faire avancer l'engin. S'il en est dont c'est le rôle, les techniques ne sont pas que les instruments servant à effectuer des remplacements des humains par les machines.

D'autre part, ce n'est pas le chômage qui est un problème, c'est l'inégale répartition des ressources, et des capacités d'action entre les acteurs. Les chômeurs sont assez "mal dans leur peau" parce qu'à terme, ils savent qu'ils s'enfoncent vers une situation financière et sociale difficile. Mais il ne faut pas que le sociologue tombe dans le piège de la valorisation du travail pour le travail lui-même. L'argument est souvent avancé de dire que le travail a une vocation sociale. Une véritable innovation ne serait-elle pas d'inventer autre chose pour créer et maintenir un lien social de fonction équivalente ? La civilisation des loisirs tant annoncée ne libère du travail que dans des conditions socialement deffectueuses.

14.2.2.4. La fin de la culture ouvrière

Selon V. Scardigli, «*Les travailleurs manuels étaient dotés d'une identité collective, enracinée dans un lieu symbolique : l'usine, avec son histoire de luttes sociales, d'échecs et de succès techniques ou commerciaux(...). Ils avaient la conscience d'être un monde - le monde ouvrier*» (page 245). A cette réflexion, G. P. Azémar ajoute : «*Leur silence ou leur invisibilité paraissent être devenus normaux [...] Le continent ouvrier est devenu un non-lieu, une boîte noire, un trou noir.*»⁶. Mais, «*la population ouvrière rassemblait, en 1989, 7,3 millions d'actifs*» sur un total de 22,4 millions.

«La classe ouvrière était triplement en position de force :

- Unie, elle pouvait résister victorieusement à l'humiliation et à l'exploitation ;

⁶ AZEMAR G.P. : "Les voix de l'absence" Introduction au n° 126 de la revue *Autrement* : "Ouvriers, ouvrières -un continent morcelé et silencieux", janvier 1992, page 13.

- consciente d'être les seuls vrais producteurs de richesse elle pouvait considérer les cols blancs comme des parasites ;

- principale utilisatrice des techniques, elle parvenait à maîtriser le rythme et les modalités de diffusion du progrès». (page 245)

L'unité de la classe ouvrière a-t-elle une validité hors de la construction conceptuelle de cette unité sous le vocable de classe ? Il n'y a pas chez les agents de convoyages de conscience de classe telle qu'on peut la définir dans le cadre des rapports de production. Les chauffeurs routiers se considèrent pour beaucoup comme des ouvriers et dès qu'ils l'ont exprimé cherchent un motif de différenciation. Nous l'avons abordé dans le chapitre trois. Il n'y a pas d'unité de la classe ouvrière. Mais le point de vue se discute fortement : *«L'intégration même de la classe aux conditions de la vie moyenne a pu perpétuer en notre siècle sous des formes plus subtiles mais aussi insidieuses, parce que moins visibles, d'autres images négatives. Avant tout, celle d'une classe aliénée, dépossédée, non seulement des choses, mais d'elle-même, réduite au point de nullité subjective. Le sentiment en est général chez les sociologues du travail ouvriers "réifiés" de Marx, ouvriers dé-socialisés d'Hallwachs, ouvriers machinalisés de S. Weil.»*⁷.

«Quand l'usine se vide, ou que les travailleurs sont dispersés en de multiples télé-ateliers, c'est la fin de cette culture du travail ouvrier» (page 245). Le lien ne peut être aussi systématique : la fin de l'usine n'est pas forcément la fin de la solidarité entre ses anciens membres. Et l'existence de l'usine n'est pas le facteur créateur d'une unité ouvrière. Là encore, il faut éviter le déterminisme.

Il existe, dans la région du Nord, un exemple qui vient corroborer ce doute. Dix ans après la fermeture de leur usine, les anciens ouvriers (retraités et anciens syndiqués CGT, pour la plupart) de chez Massey-Fergusson, le producteur de machines agricoles, continuent de coopérer ensemble. Outre les activités classiques d'un club d'anciens, ils participent à l'organisation de colloques sur la mémoire ouvrière, font des stages concernant la lecture et l'archivage de données sur le monde du travail, participent à des réunions sur l'histoire de la classe ouvrière, collaborent avec des économistes, des sociologues (ceux du LERSCO, notamment)...

Bref, là encore, les nouvelles techniques et l'éclatement des bassins de production⁸ ne peuvent pas être incriminés pour affirmer la diminution de la solidarité apparente entre

⁷ VERRET M. : *La culture ouvrière*, ACL éditions, San Sébastien, 1988, page 182.

⁸ qui est aussi une technique de division du travail qui est elle-même une technique de production et d'organisation.

les ouvriers. D'autant plus que, hormis dans les syndicats, la solidarité ouvrière, et pis encore la communauté ouvrière, restent des questions sans réponse franche. L'étiquette d'ouvrier, apposée de l'extérieur, étant en fait l'un des seuls liens existant entre ces populations si diverses.

Est-ce la fin de la culture ouvrière ? V. Scardigli le croit. Mais là encore, la technique n'y est pour rien. Il semble qu'il nous faille prêter intérêt à la citation de G.P. Azémar. Peu à peu, l'ouvrier a cessé d'être présenté comme une figure de proue du système productif. Il a commencé par disparaître des médias, ceux-ci lui préférant le cadre supérieur, le "gagnant" des années 80. Le travail de force a cessé d'être la référence. Les ouvriers ne traversent plus les villes en "bleu de travail", le "jean" les a remplacé.

Prenons un exemple : les réparateurs de photocopieuses que nous avons l'occasion d'apercevoir dans les instituts de recherche, bien que faisant un travail salissant, ayant des contacts avec des systèmes de micro-mécanique lubrifiés, portent le pantalon de ville, la chemise claire "à rayures", la cravate et le blazer. Il y a 20 ans, ils auraient été considérés comme ouvriers. Aujourd'hui, ce ne sont plus des ouvriers, ce sont des techniciens, d'où la tenue vestimentaire. Du moins, c'est le discours commun. Parce que les ouvriers sont aussi des techniciens, la distinction est plus malaisée qu'il n'y paraît. Et je citerai à nouveau G. Balandier : *L'économie «traite le temps comme un moyen technique d'importance primordiale dans les processus d'innovation et de production. Elle le crédite d'autant plus que la vitesse et la performance sont les deux conditions de la survie dans un univers économique où la concurrence s'exaspère. En ce sens, le gagnant est le type-idéal des acteurs de l'économie les mieux à même d'associer le savoir-faire, le sens de l'opportunité et la soudaineté de l'action décisive.»*⁹.

14.2.3. Un renforcement de l'ordre économique

«Les nouvelles technologies de l'information et de la communication semblent donc, dès le début de leur diffusion sociale, introduire des changements fondamentaux dans l'entreprise. S'il y a un «impact» sociétal de l'innovation technique, c'est bien là qu'il apparaît en premier» (page 246).

Mais ce ne sont pas les techniques qui sont la cause de ce phénomène. Il est vrai que l'innovation technique dans les organisations impose aux groupes et aux individus que contiennent et qui composent ces organisations (entreprises comprises) de s'adapter

⁹ BALANDIER G. : *Le dédale*, op. cit., page 55.

rapidement aux techniques, de se les approprier avec vélocité. Mais la technique n'est pas la cause de ce processus. Elle en est la cause, le résultat, la conséquence et l'un des aliments de base. Bref, le lien causal est ici dénué de sens.

La technique n'a pas pour but de changer le monde. La raison de la technique est d'améliorer la situation technique : *«Je constate telle chose, telle absence, si j'avais une technique, ça irait mieux, je cherche la technique. Quand je l'ai trouvée, enregistrée, que je me la suis appropriée, je m'aperçois qu'il me manque telle ou telle chose pour que ce soit encore mieux, et je cherche une nouvelle technique...»*. La technique contient en elle ce processus dynamique : elle est auto-exo-référente.

Elle est également la source-créatrice de ses propres manques : la technique est un processus auto-éco-producteur. Mais elle est également auto-éco-désorganisatrice puisque les techniques qui surgissent s'additionnent (multipliant les problèmes), en remplacent d'autres considérées comme plus archaïques, et parfois même les détruisent. En conséquence, la technique, considérée comme phénomène global, peut être définie à partir des notions de la pensée systémique ou de la pensée complexe. Or, *«la complexité se pense [...] comme un ensemble de relations interdépendantes entre éléments, elle est historique parce qu'elle change : la description du phénomène se fait en termes probabilistes [...]»*¹⁰.

Il ne faut cependant pas penser que les techniques s'améliorent les unes les autres. Il n'en est rien. Il en est de la technique comme de la théorie, *«il faut abandonner l'idée [...] un peu naïve d'un progrès linéaire des théories qui s'améliorent les unes les autres»*¹¹. Elles ne s'améliorent pas les unes les autres ; "elles s'empilent" serait un bonne image, mais alors, nous devons penser l'empilage plus chaotique encore que l'empilage des coraux du Pacifique.

Si l'on continue d'exploiter cette métaphore, on pourrait alors penser que les interactions entre les humains sont le liant de cet amalgame. Mais en fait, nous ne pouvons nous satisfaire d'une explication simple : est-ce l'humain qui fait matière et la technique qui fait le lien ou l'inverse ? En fait, les deux sont intersubjectivement liés. Ils vivent ensemble une perpétuelle inter-rétro-action. **Comme la division sociale du travail a lié, par abstraction, les individus entre eux, la technique (dont la division du travail est un élément) sédimente le lien social qui alimente le**

¹⁰ GRAS A. : Grandeur et dépendance -sociologie des macro-systèmes techniques, PUF, *Sociologie d'aujourd'hui*, mars 1993, page 122.

¹¹ MORIN E. : Science avec conscience, Fayard, 1982, nouvelle édition : Points-Seuil, 1990, page 49.

processus technique. Elle est un des vecteurs de transports de ce qu'il y a d'humain dans l'humain : de l'humanité de l'humanité.

D'autre part, ce ne sont pas les techniques qui amènent des changements fondamentaux dans l'entreprise, ce sont les acteurs qui équipent leurs entreprises pour préserver ou augmenter leurs capacités d'action sur le système de production dans lequel ils s'agitent et tentent de satisfaire leurs intérêts : *«Tous les "progrès" technologiques récents suivent, en réalité, la stratégie de survie des systèmes socio-techniques : la course en avant n'est qu'un moyen de rester sur le plateau homéostatique [...] elle n'a pas de finalité sinon celle de la survie [du système]»*¹². Et c'est là toute la thèse soutenue dans l'ouvrage de Victor Scardigli, thèse que nous avons déjà vue et qu'il aurait pu continuer d'appliquer jusque dans le système de production : *«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[...]»* (page 27). **Ce n'est pas simplement l'utilisation des techniques qui est productrice de sens, encore moins la technique elle-même. C'est la position sociale des acteurs qui va leur permettre de donner aux techniques le (ou les) sens qu'ils désirent, ou qu'ils peuvent leur attribuer. Et c'est leur imaginaire sur leurs capacités à intervenir qui va guider leur intervention**

«[...] il n'y a pas de révolution strictement technologique. Il n'y a révolution que dans la mesure où se brise une cohérence entre formes techniques et formes sociales»¹³. Il est plus facile d'incriminer la technique que de s'auto-désigner comme en partie responsable du fonctionnement global de ce que j'avais envie d'appeler l'Interaction Globale, que les classiques appellent la société, que les systémistes appellent le système social et que L. Malerba appelle le «Joyeux Grand Bazar»¹⁴. Et nous pourrions re-citer Castoriadis : *«Par là, la pensée continue son rôle idéologique : fournir à la société le moyen de ne pas penser son problème véritable, et d'esquiver la responsabilité devant ses créations.»*¹⁵. «L'innovation est une provocation pour la culture traditionnelle ; elle met en question les systèmes habituels de pensée qui ne permettent plus de la comprendre ; elle invite à une redéfinition du fait culturel incluant la technique.»¹⁶

¹² GRAS A. : *Grandeur et dépendance* ..., op. cit., page 119.

¹³ VELTZ P. : "Informatisation des industries manufacturières et intellectualisation de la production", page 17, in *Sociologie du travail*, n° 1, 1986, pp 5-22.

¹⁴ Malerba L. : *Les pierres volantes*, version italienne : 1992, traduction R. Salomon, pour les éditions Fayard, coll. Roman, Paris, 1994.

¹⁵ CASTORIADIS C. : "Technique" in *Encyclopædia Universalis*, corpus 17, p. 755.

¹⁶ BLONDEL D. : *L'innovation, pour le meilleur et pour le pire*, coll. Economie mondiale, éditions Hatier, Paris, mars 1990, page 288.

14.3. TROIS PISTES DE RECHERCHES A SUIVRE

Tout d'abord, cette recherche ouvre vers de nouveaux questionnements sur les transports.

Il semblerait pertinent de réaliser des travaux sur l'histoire des transports et des techniques (organisation comprise) qui ont fait de cet espace de production ce qu'il est aujourd'hui. Ces travaux pourraient être menés à partir de plusieurs sources. Les acteurs, notamment, qui semblent avoir maintes choses à exprimer et qui sont tués pour le moment. Réaliser des entretiens ou récits de vie auprès d'anciens acteurs du transport nous permettrait de mieux comprendre comment la culture technique de ces acteurs a pu intégrer, semble-t-il, sans trop de difficultés, le perpétuel processus innovant qui est en œuvre dans les transports routiers.

Pour comprendre correctement le processus de production des techniques dans les transports routiers de marchandises, il manque également une étude sur le processus de création chez les concepteurs des techniques, les acteurs dont le travail est antérieur à celui des équipementiers. Cette étude permettrait de constituer une vision globale du phénomène technique dans les transports.

D'autre part, et c'est la seconde piste de recherche (elle s'écarte quelque peu d'un questionnement spécifique aux transports), il faudrait réfléchir de manière conséquente à l'expression "innovation technique". En effet, si on intègre la notion de technique dans une pensée systémique, il paraît évident que la technique ne peut plus être considérée comme un fait. Intégrée à une pensée systémique, la technique devient un processus : elle n'a plus ni début, ni fin. Elle voit ses coordonnées changer sans cesse. Dès qu'elle est re-située dans l'espace et dans le temps, la technique n'est jamais utilisée de manière identique, et toutes les formes qu'elle peut prendre ne sont plus alors que le moment d'un processus. Dès lors, l'expression "innovation technique" semble contenir une redondance qui empêche de comprendre la raison technique.

S'il nous faut suivre un questionnement qui pourrait amener à une redéfinition du fait culturel incluant la technique, c'est la troisième piste de réflexion, il faudrait ajouter au processus complexe liant acteurs, culture et technique le vaste problème de la Raison. Tous les éléments réunis dans ce travail nous porte à nous questionner sur la Raison, son ambition, son origine, sa validité. Cependant, avant de parvenir à intégrer un questionnement sur la raison dans ces processus, il fallait déjà parvenir à comprendre

l'association hypercomplexe de deux systèmes qui impliquent notre vie quotidienne : les transports routiers et la technique.

Pour illustrer le processus innovant de la raison, il nous faudrait un modèle explicatif qui tienne compte d'une volonté rationnelle ou rationalisante des acteurs. Ce modèle devrait être assez explicatif pour mettre en valeur un processus permanent qui ne s'arrête jamais. Il devrait également faire intervenir des questionnements sur le rapport que le rationnel entretient de manière permanente avec l'irrationnel.

Un terme utilisé par V. Scardigli peut nous mettre sur la voie de constitution de ce modèle. En effet, pour expliquer l'émergence des innovations, V. Scardigli parle de "germes" de l'innovation. Il existerait donc un temps germinal de cette innovation. Or, notre réflexion antérieure nous amenait à nous questionner sur les dimensions originelles du processus technique. Qu'est-ce que ce temps germinal ? Tous les temps sociaux du processus techniques ne seraient-ils pas des temps de germination ? N'est-ce pas l'ensemble de l'antériorité qui donne élan au présent ?

A la lecture de cette question, un modèle explicatif peut apparaître à l'esprit. Ce modèle réunit à lui seul les caractéristiques qu'un modèle explicatif du processus technique semblait devoir exiger pour être compréhensible : c'est le calendrier républicain.

Germinal est en effet un des douze mois de ce calendrier élaboré par Fabre d'Eglantine. Il en est même le premier. Or, cette métaphore permettrait d'analyser, avec un des schémas de notre imaginaire démocrate, ce qui fut, en son temps, considéré comme la réalisation concrète et symbolique la plus forte du culte de la Raison. Ce calendrier décrivait douze mois de trente jours dont les noms puisaient leur inspiration dans les conditions climatiques et agricoles. Non seulement, il s'agissait de raison, mais en plus, il s'agissait de "raison naturelle". Le calendrier républicain nous place, selon Mona Ozouf, «dans une rationalité économique, astronomique et historique»¹⁷. C'est ce dont nous avons besoin. D'autre part, les jours étaient comptés en décimale (de *unidi* jusque *décadi*) et chaque jour, au lieu du nom des saints catholiques avait été remplacé par un nom d'objet...technique : «*arrosoir, soc, bêche...*»¹⁸.

Douze mois de trente jours, cela fait 360. Il en manque cinq pour les années sextiles, six pour les années bissextiles. A ces journées qui revenaient une fois l'an entre

¹⁷ MONA OZOUF : "Les fêtes révolutionnaires", in *Arts Press*, n° spécial : "1789, révolution -culturelle-française", Paris, 1989, page 11.

¹⁸ Ibid, page 11.

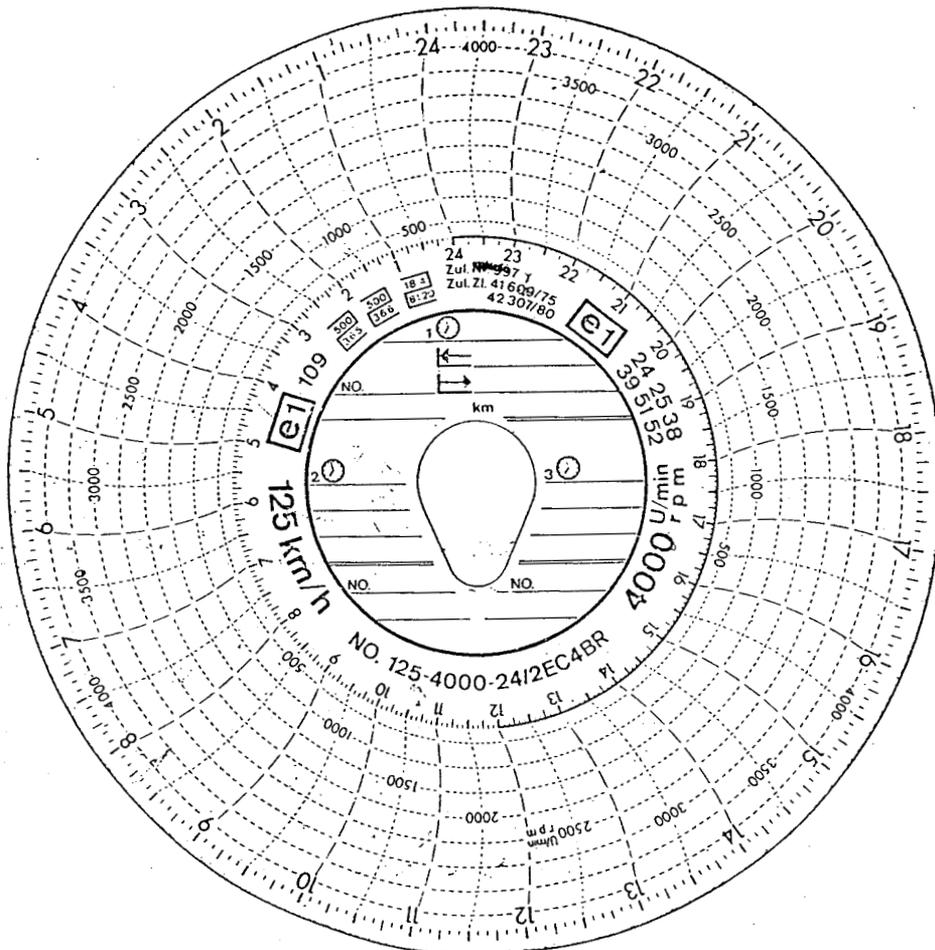
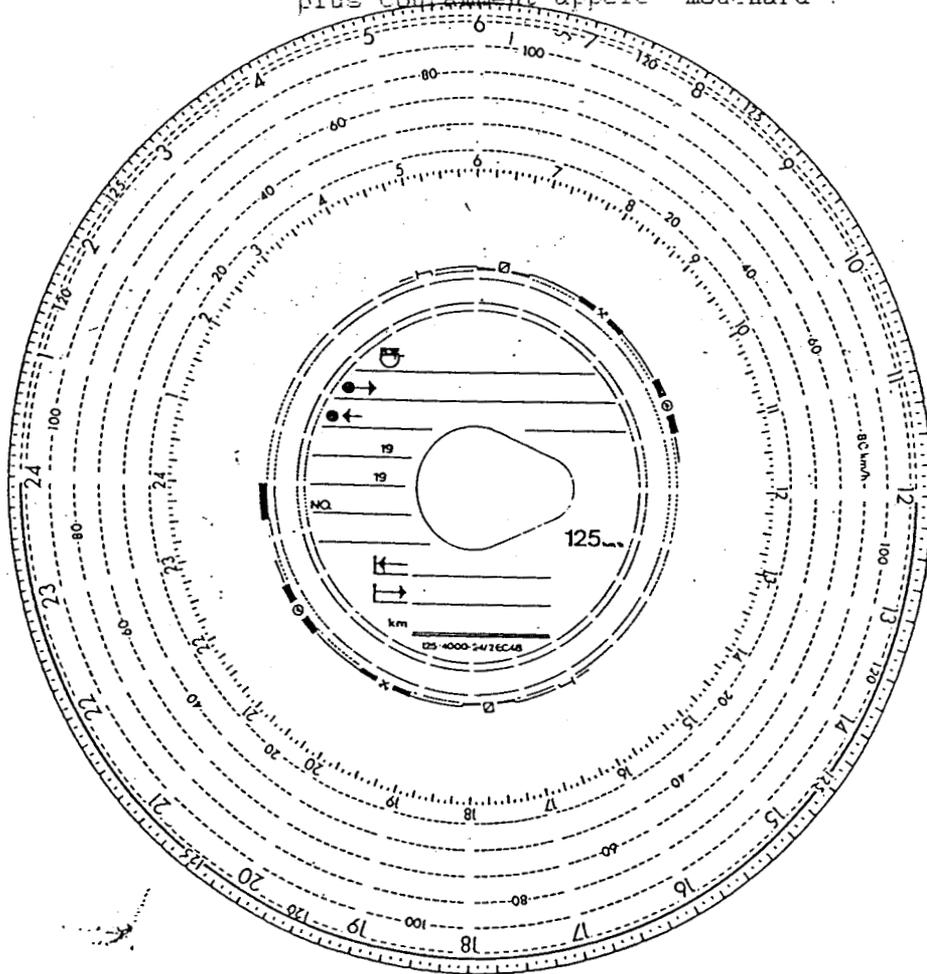
fructidor (les fruits) et vendémiaire (les vendanges), Fabre d'Eglantine avait donné le nom de "Sans-culottides". Les seules journées de l'année révolutionnaire (un terme qu'on trouve souvent dans les techno-logiques) qui ne portaient pas un nom qui ne soit lié à la raison. Les Sans-culottides, c'est finalement l'apparition de l'irrationnel dans le rationnel. C'est la redécouverte de l'irrationnel, c'est le temps où la Raison n'a pas toute sa raison. C'est finalement le temps de la dynamique. Ce modèle permettrait de mettre en valeur le fait que toujours revient le temps de la germination. Mais le temps de la germination qui a intégré, provincialisé le passé : le temps de l'année d'après. Alors, la boucle d'auto-éco-production des techniques pourraient être expliquée et le modèle montrerait correctement que si l'on en revient bien au temps germinal, il ne s'agit plus du même.

Avec un modèle de la sorte, qui nécessiterait un long travail de conceptualisation, nous pourrions quitter cette ancienne question qui semble hanter les consciences réfléchissant sur l'innovation : "A quelle fin le processus technique nous mène-t-il et quelles faims nous laissera-t-il ?" Car c'est la question qui désenchante le monde. Nous pourrions alors tenter de répondre à la question qui intègre la complexité et les stratégies des individus-sujets : "Sur quelles fins nous laisse-t-il et vers quelles faims nous mènera-t-il ?".

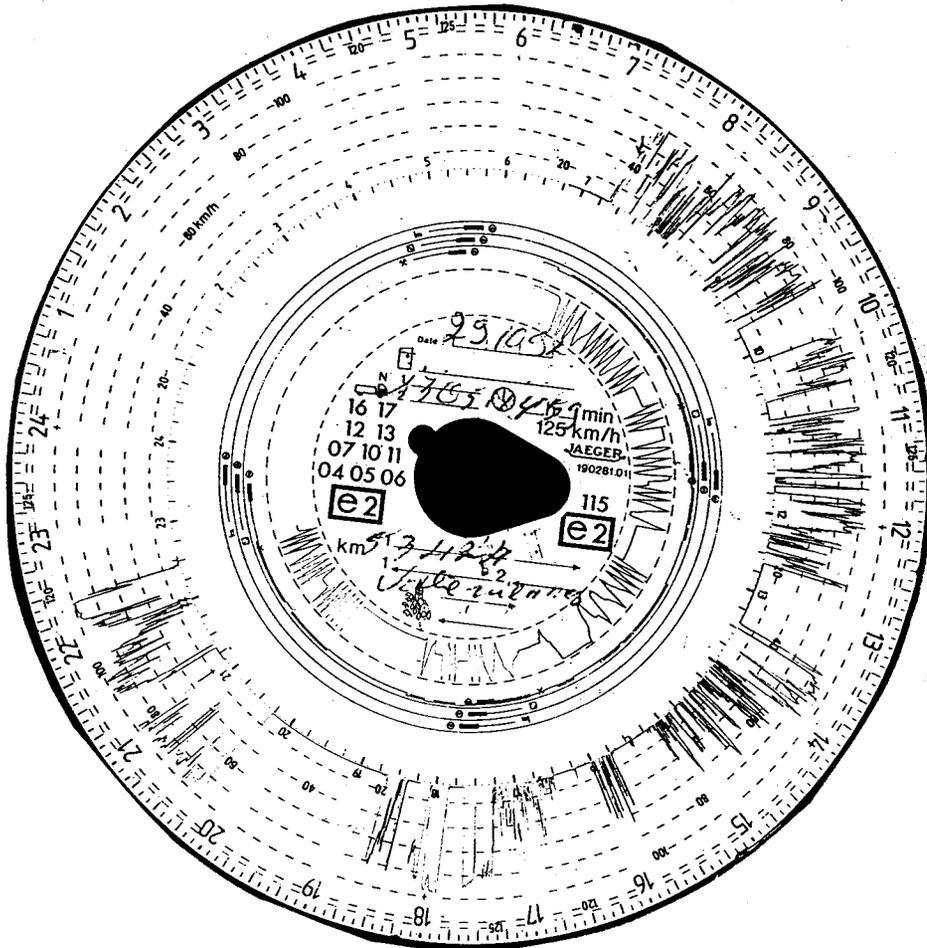
ANNEXES

ANNEXE I: RECTO ET VERSO D'UN DISQUE VIERGE DE
CHRONOTACHYGRAPHE PLUS COURAMMENT APPELÉ
"MOUCHARD".

Annexe I : recto et verso d'un disque de chronotachygraphe plus couramment appelé "mouchard".



ANNEXE I bis : DISQUE DE CHRONOTACHYGRAPHE GRAVE :
UNE JOURNEE D'UN CHAUFFEUR DE POIDS-LOURDS

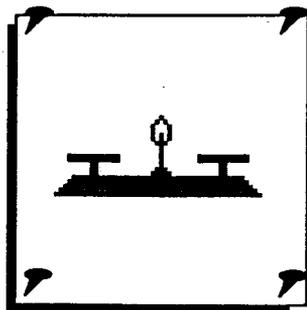


**ANNEXE II : NOTES DE SYNTHÈSE DE L'OBSERVATOIRE
ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS.**

- Les transports : mobilité et emploi
(F. FAVRE)
- Les transports : des métiers et des hommes
(F. FAVRE)
- Embauche de conducteurs dans les PME routières
(A. BOUFARD, D. LEMARQUIS & M. WIERINK)

LES TRANSPORTS : MOBILITÉ ET EMPLOI

Florent FAVRE



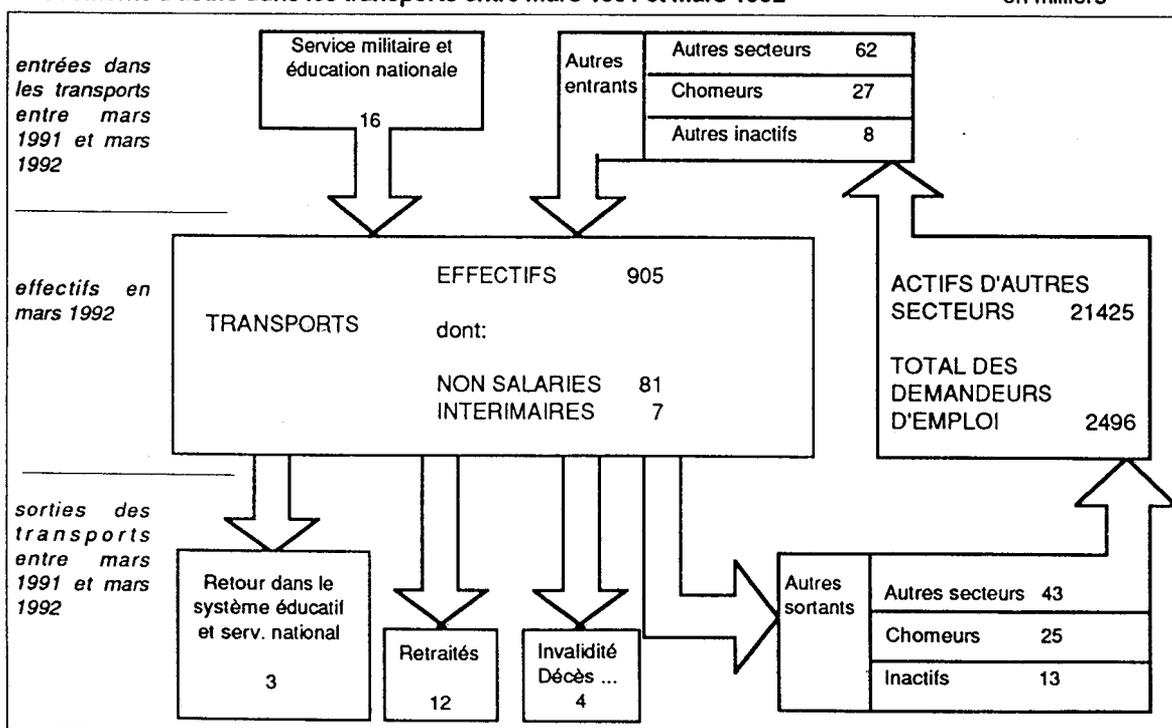
La mobilité professionnelle des actifs du secteur des transports reste en 1992 au même niveau qu'en 1990. La dégradation de la situation se traduit par une croissance des demandes d'emploi de salariés issus des transports et par un recul des effectifs salariés au cours du dernier semestre 1992. Dans cette conjoncture, les transports maritimes et aériens sont les plus touchés.

Le schéma des mouvements d'actifs retrace les entrées et sorties dans le secteur des transports. Ces mouvements comprennent, d'une part les passages entre l'inactivité (scolarité, ...) et l'activité, d'autre part les changements de secteur d'activité.

D'après l'enquête Emploi de mars 1992, le nombre d'actifs occupés dans les transports et qui étaient inactifs (service militaire, éducation nationale, autres inactifs) ou chômeurs en mars 1991, est de 51 000. 62 000 personnes en provenance d'autres secteurs sont entrées dans les transports (dont environ 15000 suite à un changement de classification de l'établissement). En éliminant les changements d'activité de certains établissements, 98 000 (51+62-15) actifs sont entrés dans les transports entre mars 1991 et mars 1992.

Mouvements d'actifs dans les transports entre mars 1991 et mars 1992

en milliers



COMPTES

Les sorties sont de 100 000, dont 10 000 ayant quitté le secteur sans changer d'établissement, soit 90 000 sorties hors changements d'activité des établissements.

Le taux de mobilité, estimé en rapportant la moyenne des entrées et sorties à la population active totale, est proche de 10% en 1992 pour l'ensemble des transports.

Il est du même ordre de grandeur qu'en 1990. Si les sorties et les entrées dans le secteur ont toutes deux augmenté, la croissance du nombre de sorties est sensiblement plus vive que celle des entrées.

Une dégradation dans l'aérien

La part des jeunes (15-24 ans) est la plus élevée dans les transports routiers et dans les activités annexes et auxiliaires.

La part des salariés désirant changer d'emploi est nettement plus faible en 1992 qu'en 1989. Elle a particulièrement reculé dans les transports aériens et pour les activités annexes et auxiliaires et, dans une moindre mesure, dans le transport routier. On peut y voir une indication de la dégradation du marché du travail dans ces trois secteurs des transports.

La part des personnels ayant moins d'un an d'ancienneté est relativement stable, alors qu'elle avait progressé entre 1985 et 1989. Seuls les transports aériens voient celle-ci chuter de moitié. Elle passe de 10,8% en 1989 à 5,4% en 1992, traduisant ainsi la crise du secteur.

On peut ainsi estimer à plus de 15% le taux de mobilité dans le transport routier de marchandises contre seulement 2% pour le ferroviaire, caractérisé de fait par une ancienneté croissante des effectifs de la SNCF.

Structure des effectifs des transports en 1989 et 1992

en %

	jeunes 15-24 ans		salariés déclarant vouloir changer d'emploi		Ancienneté			
	1989	1992	1989	1992	< à 1 an		> à 10 ans	
					1989	1992	1989	1992
Transport ferroviaire	1,9	2,3	1,0	0,9	2,5	1,7	72,6	79,5
Transport routier	7,1	7,5	6,3	4,7	15,2	16,4	36,2	31,6
Transport routier de marchandises	8,8	9,4	6,9	5,7	18,7	19,9	29,7	25,9
Autres transports routiers	4,9	5,1	5,5	3,4	10,8	12,0	44,6	38,9
Transport aérien	6,7	6,1	4,9	0,6	10,8	5,4	50,7	54,1
Act. annexe et auxiliaires	11,5	10,1	9,5	3,3	15,7	13,4	42,5	38,3
Total transport	6,8	6,8	5,6	3,3	12,1	11,9	47,0	45,3

Source : Insee - enquêtes emploi (mars 1989, mars 1992)

Nombre de demandeurs d'emploi ayant travaillé précédemment dans les transports

évolution en %

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	milliers
Transport ferroviaire	-12,3	-8,9	-1,9	-8,3	2,1
Transports routiers	1,5	11,7	13,2	10,4	51,6
dont :					
- TRM	2,5	12,9	14,3	11,5	32,3
- Aut. transp. routiers	0,0	10,0	11,4	8,6	19,3
Navigation intérieure	-13,0	10,3	5,9	4,4	0,8
Maritime	-15,9	-2,5	2,3	7,2	3,2
Aérien	-1,2	16,9	40,0	15,9	3,6
Auxiliaires	2,5	13,4	26,4	13,7	12,0
Total transports	-0,6	10,3	14,9	10,3	73,2
Ens. de l'économie	-3,3	-1,0	10,2	5,6	2285,4

Source : ministère du Travail

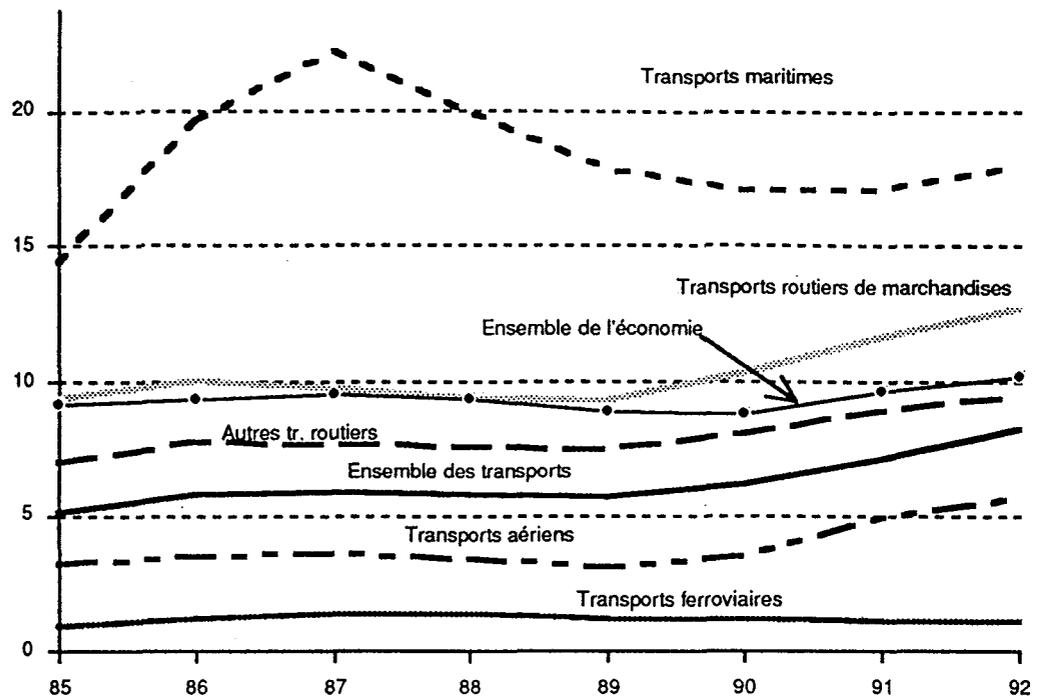
La dégradation du marché du travail se note aussi dans l'accroissement du nombre de demandeurs d'emplois issus des transports. Le chômage dans les transports est ici mesuré par les demandes d'emploi en fin de mois (DEFM) enregistrées en décembre parmi les actifs ayant travaillé auparavant dans les transports.

Le nombre de demandeurs d'emploi a fortement augmenté depuis 1989, + 39,8% en trois ans contre + 15,3% dans l'ensemble des secteurs. La croissance des demandes d'emploi est un peu plus modérée en 1992 qu'en 1991. La forte progression des

Un taux de demandeurs d'emplois en hausse depuis 1989

Taux de demandeurs d'emploi dans les transports

en %



Source : ministère du Travail, OEST

demandes d'emploi dans le secteur des auxiliaires s'explique en partie par la crise du Golfe (agences de tourisme) et par la mise en place du marché unique européen (transitaires en douanes).

On définit le taux de demande d'emploi par le rapport des demandeurs aux effectifs du secteur (1). Ce taux de demande d'emploi a connu une nouvelle hausse en 1992, après être passé par un minimum en 1989 (5,6%). Il reste néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie, 8,2% dans les transports contre 10,2%.

Ce taux diverge fortement d'un secteur des transports à l'autre: il est maximal pour le transport maritime, 18% en 1992, et minimal dans les secteurs abritant les Grandes Entreprises Nationales (GEN). Il est de 12,7% pour le transport routier de marchandises (TRM). Sa hausse à partir de 1990 résulte du ralentissement des trafics et des difficultés économiques des entreprises, les transports aériens et les activités annexes et auxiliaires (yc agences de voyage) étant là aussi parmi les plus touchés.

Des destructions d'emploi au second semestre 1992

Une autre indication de la dégradation de la situation de l'emploi transparaît dans l'évolution trimestrielle des effectifs, telle qu'elle est retracée par les données de l'UNEDIC (2).

Au vu de ces chiffres, il semble que la situation de l'emploi dans les transports se serait nettement détériorée dans le courant du second semestre 1992. En moyenne annuelle, les chiffres UNEDIC annoncent un très léger recul de l'emploi dans les transports entre 1991 et 1992 (-0,1%). La même évolution entre le premier semestre 1991 et le premier semestre 1992 donnait une évolution de +0,2%. C'est au cours du second semestre 1992 que la situation

(1) Le taux de demandeurs d'emploi n'est pas identique au taux de chômage. Ce dernier concept n'existe pas pour chacune des branches de l'économie. Le taux de demandeurs d'emplois est égale au nombre de demandeurs d'emplois en fin de moi divisé par les effectifs totaux.

(2) Les évolutions 1992 sont estimées à partir de la variation des effectifs salariés des établissements de plus de 10 salariés. En outre, l'UNEDIC ne prend pas en compte les effectifs des grandes entreprises nationales soit : La SNCF qui représente l'essentiel du transport ferroviaire et dont les effectifs ont reculé de 2,3% en moyenne annuelle en 1992, la RATP dont les effectifs, à un peu plus de 38000 personnes sont stables depuis plusieurs années, Air France (hors UTA), dont les effectifs sont en repli de 2,2% et Air Inter qui a accru ses effectifs de 3%.

Baisse des effectifs dans le privé

Evolution des effectifs salariés du transport (*)

	évolution en %			effectifs en milliers	
	premier semestre	premier semestre	moyenne 1992/1991	1991 moyenne annuelle	1992
Transports routiers	0,9	0,4	0,7	361,0	363,4
Navigation intérieure	11,9	1,0	6,3	2,0	2,1
Maritime	-5,4	-6,2	-5,8	14,0	13,2
Aérien	-6,0	-5,1	-5,6	30,3	28,6
Activités annexes	1,2	-1,4	-0,1	41,7	41,7
Auxiliaires	0,0	-1,3	-0,6	110,7	110,0
Total transports	0,2	-0,5	-0,1	560,8	560,1

Source : UNEDIC

(*) L'évolution du premier semestre est calculée en rapportant les effectifs moyens du premier semestre 1992 au premier semestre de 1991. L'évolution du second semestre est calculée selon les mêmes principes.

se serait détériorée. Entre les seconds semestres 1992 et 1991, les effectifs salariés ont reculé de 0,5%.

Par modes de transport, le profil infra annuel des évolutions des effectifs salariés est hétérogène. Les effectifs des transports aériens (hors Air France et Air Inter, voir note de bas de page) et maritimes ont baissé aussi bien au premier semestre qu'au deuxième. En moyenne annuelle, ils sont en repli de plus de 5,5% en 1992. Les effectifs salariés des activités annexes et auxiliaires (hors agences de voyage), qui progressaient légèrement au premier semestre 1992, se sont repliés à partir du second semestre (dans ces secteurs se trouvent les transitaires en douanes dont le métier a disparu avec la mise en place du grand marché unique européen). Si les transports terrestres continuent de créer des emplois, le taux de croissance des effectifs est passé de 0,9% au premier semestre à 0,4% au second (1).

Emploi : -0,8% dans les transports et -0,1% dans l'ensemble de l'économie.

Si nous ajoutons aux effectifs salariés UNEDIC ceux des quatre Grandes Entreprises Nationales du transport, soit 273100 personnes en 1992, l'évolution des effectifs serait encore plus défavorable, -0,8%, dont -2,0% pour les seules GEN (2). La dégradation de l'emploi dans le secteur des transports serait plus importante que dans l'ensemble de l'économie où l'emploi salarié ne reculerait que de 0,1%.

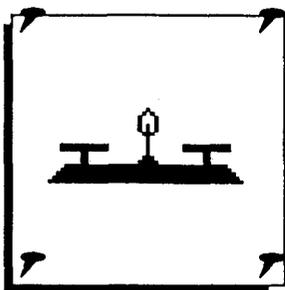
Ces premières estimations demandent à être confirmées. Si la baisse des effectifs de la SNCF résulte d'une tendance longue, les baisses constatées dans les activités annexes et auxiliaires et dans l'aérien ressortent d'évènements plus conjoncturels.

(1) Rappelons que les effectifs 1992 sont estimés à partir des évolutions des effectifs des entreprises de plus de 10 salariés. Nous avons fait ici l'hypothèse qu'elles se comportaient comme les entreprises de plus de 10 salariés. De plus, les secteurs des transports terrestres emploient un grand nombre d'artisans, donc de non salariés, dont l'évolution démographique reste encore incertaine.

(2) Les comptes de la nation donnait une évolution de l'emploi de 0,8% pour le secteur des transports (source Insee, voir l'article de M. Amar dans cette même note de synthèse). L'écart entre ces deux évolutions tient unique à l'estimation des effectifs des entreprises de transport hors GEN Cette dernière estimation a été calculée au mois de mars à partir d'informations moins précises (les données de la fin de l'année n'étaient pas disponibles alors que la dégradation de l'emploi est plus sensible). De plus, les chiffres de l'Insee comprennent les agences de voyage que nous n'avons pas repris ici.

LES TRANSPORTS : DES MÉTIERS ET DES HOMMES

Florent FAVRE



Le recensement de mars 1990 nous offre une photographie des métiers des transports.

Ainsi, 938 000 personnes travaillaient en 1990 dans les transports. Les métiers des transports sont techniques, ouvriers qualifiés, artisans ou cadres techniques. Par là même, ils sont assez peu féminisés, même si la part des femmes progresse.

Le secteur emploie relativement peu de diplômés de l'enseignement supérieur.

Les transports aériens et maritimes sont les secteurs les plus qualifiés, tandis que les transports terrestres et fluviaux le sont moins. Les secteurs les plus tertiariés se situent entre ces deux extrêmes.

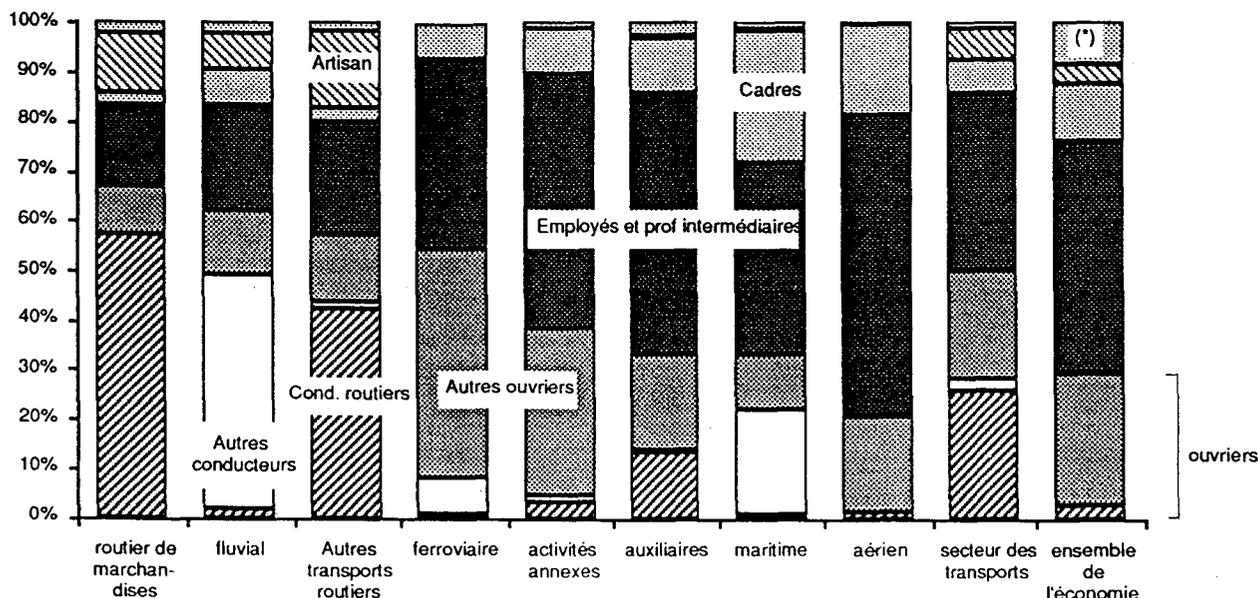
Les transports emploient 27% d'ouvriers.

L'emploi dans le secteur des transports

Par catégories socioprofessionnelles, les transports comptent nettement plus d'ouvriers que la moyenne nationale, 53,5% contre 29,4% (graphique ci-dessous). La catégorie ouvrière la plus représentée est celle des chauffeurs salariés, plus de la moitié des ouvriers, soit 27,6% des salariés. Ces chauffeurs travaillent pour l'essentiel dans les secteurs du transport routier. Ils représentent plus de 58% des effectifs du transport routier de marchandises, 44% dans les autres transports routiers (transports de voyageurs, déménagement, taxis, ...) et environ 15% des effectifs dans les activités auxiliaires.

Parts des différents métiers dans le secteur des transports

en pourcentage des effectifs totaux



COMPTES

Parmi les autres ouvriers figurent les conducteurs d'engins de transport guidés (trains, métros, ..) et les matelots de la marine marchande et de la navigation fluviale. Ils sont regroupés dans la catégorie autres conducteurs. Ils sont très présents dans le maritime (les capitaines font partie des cadres) et le fluvial, et dans une moindre mesure dans le ferroviaire et les autres transports terrestres. Les autres ouvriers travaillent essentiellement dans le transport ferroviaire (essentiellement des ouvriers qualifiés dans la mécanique, les métiers du BTP et des services d'exploitation) et dans les activités annexes.

Du fait pour partie de l'importance des effectifs de conducteurs (routiers ou autres), les ouvriers des secteurs du transport sont plus qualifiés que dans l'ensemble de l'économie (17% d'ouvriers non qualifiés dans les transports contre 43% en moyenne dans l'ensemble de l'économie). L'importance des ouvriers non qualifiés dans l'ensemble des ouvriers est la plus élevée dans les transports aériens et pour les activités annexes et auxiliaires (environ 35%) et, dans une moindre mesure dans le transport ferroviaire (25%).

Une forte représentation des artisans dans le transport routier

Les artisans sont proportionnellement plus nombreux dans les transports que dans le reste de l'économie, 6,7% contre 3,7%. Présents dans les trois secteurs où le poids des conducteurs est le plus fort, ils représentent 16% des effectifs dans les autres transports routiers (essentiellement des artisans taxis), 12% dans les transports terrestres de marchandises et 7,6% dans la navigation intérieure. Dans tous les autres secteurs des transports leur part est inférieure à 1%. Les activités du transport routier dans lesquelles les artisans se sont engagés sont très proches des tâches de chauffeur, le passage d'un statut à l'autre étant assez facile vue la faible concentration de ces secteurs et les caractéristiques de ces activités (indépendance des chauffeurs, facilité d'entrée dans le secteur, ...).

Les cadres constituent 7,3% des effectifs des transports contre 11,7% dans l'ensemble de l'économie. Le poids des cadres est supérieur à celui de l'ensemble de l'économie dans le transport maritime (officiers de la marine marchande), les transports aériens (personnel navigant technique) et chez les auxiliaires (cadres des transports et de la logistique). La présence des cadres est particulièrement faible dans les transports routiers (environ 3%). Néanmoins, l'essentiel des cadres du transport sont soit des cadres administratifs et commerciaux, soit des cadres techniques (1). Dans ce dernier cas, seuls les transports routiers ont un taux d'encadrement plus faible que la moyenne nationale. Ainsi, les cadres techniques sont proportionnellement plus nombreux dans les transports que dans le reste de l'économie.

La part des employés et professions intermédiaires est de 46% dans les transports contre 47% dans l'ensemble de l'économie. La part de ces professions est très importante dans le transport aérien où les aspects commerciaux sont importants (61% des effectifs). Le transport ferroviaire réclame aussi du personnel commercial (38%). Ces métiers rassemblent aussi plus de 50% des effectifs des activités annexes et auxiliaires. C'est dans le transport routier de marchandises où les tâches de production s'affirment fortement que ces métiers sont le moins bien représentés (16,5%).

(1) Les autres catégories de cadres sont quasiment absentes du secteur des transports puisqu'elles ne représentent que 0,3% des effectifs des transports contre 7% pour les deux catégories de cadres retenues. Il s'agit des professions libérales, des cadres de la fonction publique, des professeurs et professions scientifiques et des professions de l'information, des arts et des spectacles.

COMPTES

Des transporteurs faiblement diplômés

Structure par diplôme des effectifs des transports en 1990

en pourcentage

	aucun dip. déclaré	CEP	BEPC	CAP	BEP	Bac	Bac +2	Bac sup.
s68 transport ferroviaire	14,5	15,8	14,3	29,3	8,5	11,5	3,8	2,1
s691 tr. routier de march.	26,1	21,0	7,1	28,8	7,0	7,1	2,0	0,8
s692 autres tr. terrestres	20,8	22,2	8,2	28,3	6,7	8,6	3,3	1,8
s70 transport fluvial	36,5	18,7	3,6	19,7	4,3	11,8	2,8	2,7
s71 transport maritime	14,0	9,6	7,7	20,8	7,5	17,9	7,8	14,7
s72 transport aérien	10,2	6,6	8,3	13,5	5,3	30,0	14,6	11,6
s73 act. annexes	18,7	15,6	8,8	24,1	8,0	14,3	5,9	4,6
s74 auxiliaires	18,3	14,2	9,6	18,5	8,8	16,5	9,6	4,5
total transport	19,5	17,6	9,6	25,9	7,5	12,0	5,0	3,1
total "économie"	19,3	14,4	8,0	20,6	7,5	13,7	8,3	8,1

Source : Insee

Avec une forte présence d'ouvriers qualifiés et un faible poids des cadres, les secteurs du transport ne comptent que relativement peu de diplômés de l'enseignement supérieur (tableau ci dessus). Par contre, le pourcentage de non diplômés n'est pas différent de celui de l'ensemble de l'économie du fait de l'importance des personnes ayant obtenu un diplôme de type BEPC, CAP ou BEP.

D'un sous secteur des transports à l'autre, le poids des différents diplômes est variable. Les diplômés de l'enseignement supérieur sont très présents dans l'aérien et le maritime où leur part est supérieure à celle de la moyenne nationale. A l'opposé, les secteurs des transports où le poids des ouvriers et des artisans est le plus fort (transports routiers, ferroviaire et fluvial) comptent peu de diplômés de l'enseignement supérieur.

Une féminisation des transports en cours...

Le secteur des transports n'emploie que 18,7% de femmes contre 42,4% dans l'ensemble de l'économie. C'est cependant l'inverse pour les jeunes femmes de 20 à 34 ans. Elles représentent alors 34% des effectifs, cette part reculant avec l'âge. Ce phénomène, peu marqué dans l'ensemble de l'économie, traduit une féminisation récente du secteur des transports (la part des femmes était de 16% en 1982 dans les transports et de 39,4% dans l'ensemble de l'économie.)

...malgré une structure des métiers peu favorable

La féminisation du secteur des transports est handicapé par le poids qu'occupent les métiers ouvriers et l'artisanat (près de 60% des effectifs des transports). Hormis ces deux catégories socio-professionnelles, la féminisation des métiers semble se faire, tant dans l'encadrement où les femmes ne représentent que 16% des effectifs (31% dans l'ensemble de l'économie) que dans les postes d'employés où elles sont le mieux représentées (62% dans les transports contre 76% dans l'ensemble de l'économie). Néanmoins pour chaque grande catégorie de métier, la présence des femmes est moins marquée que dans l'ensemble de l'économie.

Globalement, les femmes sont proportionnellement les plus présentes dans les secteurs aériens et auxiliaires, deux des trois secteurs des transports où la part des ouvriers et artisans est la plus faible. La part des femmes est d'environ 12% dans les transports ferroviaire et routier de marchandises et de 15% dans les autres transports terrestres, trois des quatre secteurs des transports où la part des ouvriers est la plus forte.

Croissance des emplois de chauffeurs

Les métiers des transports dans l'ensemble de l'économie

Depuis 1982, le nombre total de chauffeurs routiers a progressé de 6,2% quelque soit leur secteur d'appartenance (transport ou reste de l'économie), alors que le nombre d'ouvriers baissait de 6,6%. La hausse est particulièrement nette pour les conducteurs routiers (de poids lourds) et pour les conducteurs de véhicules de transports publics (+7,7% et +10,7%). Par contre, le nombre de conducteurs livreurs, coursiers,... a stagné (+0,5%). Les effectifs des autres personnels roulants ont reculé de plus de 30%. Ce recul est particulièrement net pour les navigants des secteurs fluviaux et maritimes. Il reste sensible, quoique moins prononcé, pour les conducteurs d'engins de transport guidés, -20%. Au sein des autres catégories ouvrières des transports, les effectifs sont en recul sauf pour les manutentionnaires et ouvriers du tri et de l'emballage où la progression est assez nette (plus de 20%).

Parmi la catégorie "employés", qui progresse globalement de 7,3%, on note un fort développement des métiers d'hôtesse d'accompagnement du transport et du tourisme, +70%, une stagnation des agents administratifs des transports de marchandises et un recul parmi les contrôleurs des transports (-35%).

Le développement rapide des postes de cadres, +30% pour les cadres administratifs et commerciaux et +57% pour les ingénieurs et cadres techniques, a favorisé la croissance des métiers d'encadrement du transport. Le mouvement est particulièrement vif pour les cadres d'entretien des travaux neufs, multiplication par trois, et pour le personnel navigant technique de l'aviation civile, +30%.

Forte progression dans l'encadrement, surtout technique.

Si le nombre total d'artisans a baissé de 8,2%, ceux du secteur des transports et ceux des métiers des transports ont progressé. La hausse est de 7% pour les artisans taxis, et de 24% pour les transporteurs routiers indépendants. Par contre, un tiers des effectifs de la battellerie indépendante a disparu entre 1982 et 1990.

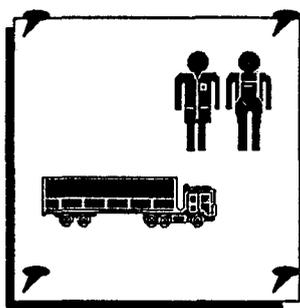
Techniques et pénibles, les métiers des transports attirent encore moins les femmes

Les chauffeurs routiers étaient au nombre de 559 500 en 1990, dont 259 000 dans le secteur des transports. Ces chauffeurs sont des hommes pour l'essentiel (il y a environ 16000 femmes chauffeurs), la part des femmes passant de 1,8% à 2,9% entre 1982 et 1990. La part des femmes progresse pour tous les métiers de chauffeur mais reste négligeable dans le transport routier, 0,4%. Les conducteurs d'engins de transport guidés (trains, ..) sont environ 19000, la plupart d'entre eux travaillant dans le secteur des transports. Là aussi la part des femmes est très faible, 1,1%. Partant de bas, les métiers ouvriers des transports tendent à légèrement se féminiser alors que dans le même temps la part des femmes parmi les ouvriers reculait légèrement.

Parmi les autres métiers techniques, la part des femmes dans l'encadrement (ingénieurs et cadres techniques d'entreprises) est passée de 5,9% à 11,1%. Au sein des métiers du transport, la percée des femmes dans les cadres des transports et de la logistique est sensible, leur part passe de 7,3% à 12,7%.

Ainsi se confirme la lente féminisation des transports, métiers techniques et ouvriers pour l'essentiel (à 64%).

EMBAUCHE DE CONDUCTEURS DANS LES PME ROUTIERES



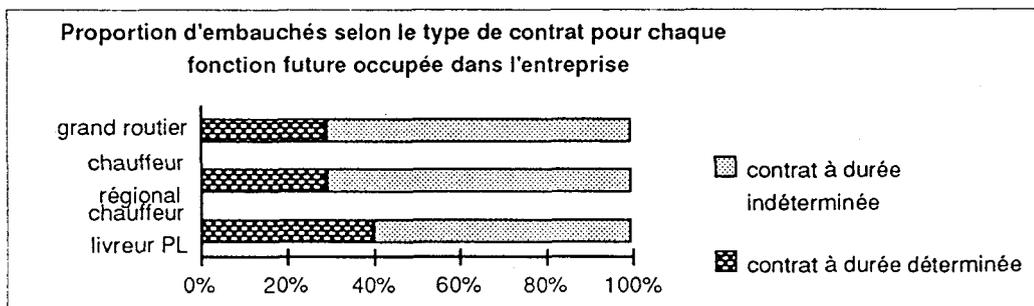
Arielle BOUFFARD, Danielle LEMARQUIS, Marie WIERINK *

Ces résultats sont issus d'une enquête effectuée pour la première fois auprès des entreprises à partir du serveur minitel téléroute sur les conditions d'embauche des conducteurs routiers de marchandises. Ils donnent un éclairage sur leur profil, les conditions de travail et de salaires à l'embauche par des entreprises de moins de 50 salariés. Si l'analyse de certaines questions comme la formation, l'expérience professionnelle sont simples, par contre l'interprétation des durées du travail s'avère délicate.

L'enquête** réalisée auprès des entreprises entre mai et août 1993 a pour objectif de fournir, d'une part, des indicateurs conjoncturels sur la situation de l'embauche passée et à venir, et d'autre part, une image du profil du dernier embauché ainsi que des conditions de son embauche. Le nombre restreint de réponses exploitées (175), oblige à la prudence. Néanmoins, il permet de saisir une réalité pour laquelle peu d'informations sont disponibles : celle des chauffeurs de poids lourds soit livreur, exerçant soit en régional soit en grand routier, tous embauchés par des entreprises de moins de 50 salariés, les entreprises de 1 à 5, 6 à 9 et 10 à 49 salariés étant représentées à parts égales.

Les embauches se sont produites majoritairement (52%) en 1992 (ou même sur une période antérieure) et peu sur le premier trimestre 1993 (13%). 35% ont eu lieu au cours du printemps et au début de l'été, ce qui indiquerait une situation plutôt plus favorable de l'emploi pour cette période. S'agissant de l'avenir, les entreprises qui viennent d'embaucher pensent à plus de 60% laisser inchangé leur effectif (que ce soit pour la période du deuxième ou du troisième trimestre).***

1/3 des embauches
avec contrat
à durée déterminée



Près d'un tiers des embauches concernent des contrats à durée déterminée et 70% à durée indéterminée. Cette proportion plus importante chez les chauffeurs livreurs peut s'expliquer par une expérience professionnelle plus récente des livreurs PL par rapport aux deux autres catégories de routier (respectivement : 60% et 32% ont moins de 3 ans d'ancienneté). Néanmoins, sur les grands routiers**** on peut noter que 40% des embauchés ayant plus de 10 ans d'ancienneté ont eu un contrat à durée déterminée.

*Membres respectivement de Lamy téléroute, de l'OEST, et du Conseil national des transports.

**Voir encadré en dernière page sur les modalités de l'enquête.

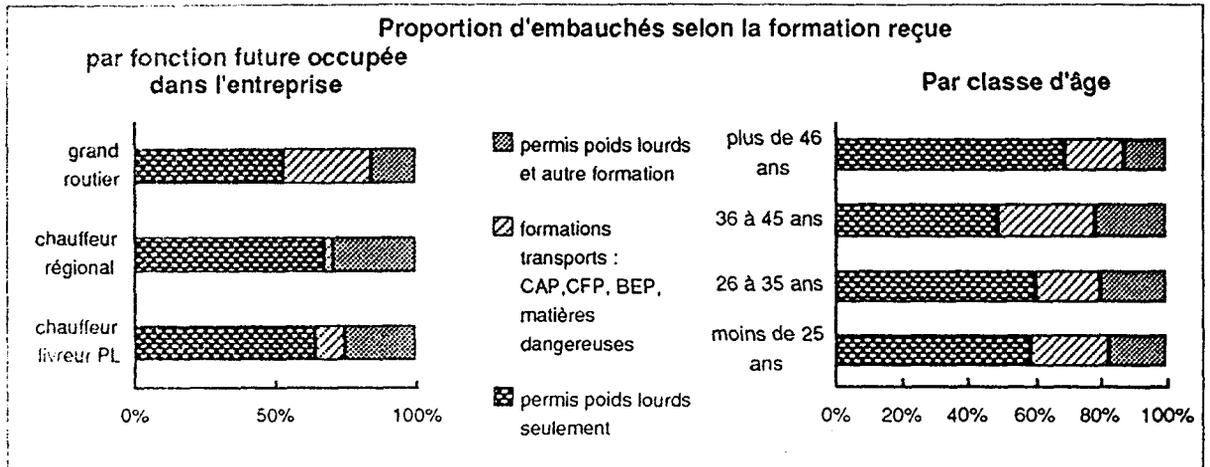
***Ce résultat sur la situation dégradée de l'emploi des conducteurs de l'hiver 1993 et stabilisée au printemps est corroboré par les résultats de l'enquête de conjoncture d'opinion auprès des transporteurs (voir note de synthèse de Septembre 1993 et ce numéro).

****Le support de l'enquête, bourse de fret Lamy, a sûrement favorisé l'importance du nombre de réponses en embauche de grand routier par rapport aux deux autres catégories (71% de l'échantillon).

SOCIAL

Une formation "transport" favorise l'embauche en grand routier

Plus de la moitié du personnel embauché a uniquement le permis de conduire poids lourds et environ 1/4 une formation spécifique transport.* La quasi-totalité de ces derniers ont été embauchés comme grand routier, y compris ceux ayant peu d'expérience professionnelle.

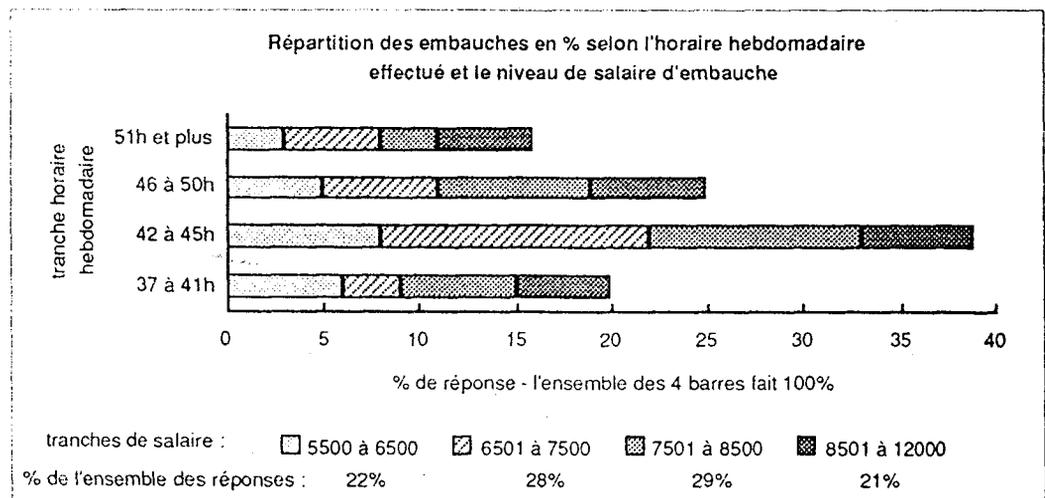


Par classe d'âge, les embauchés n'ayant que le permis de conduire sont plus nombreux parmi les plus de 46 ans, tandis que la proportion la plus importante de ceux ayant eu une formation spécifique transport se trouve chez les chauffeurs d'âge moyen (36-45 ans). Au vu des besoins d'embauche en personnel qualifié (principalement en grand routier), les entreprises privilégient une population ayant une certaine expérience professionnelle.

On remarque pour les plus âgés, un moindre recrutement, ce qui peut s'expliquer par une moindre mobilité ou par un abandon de la profession.

Les durées de travail déclarées reflètent la complexité de cette notion

Les horaires fluctuent de 37 à 75h hebdomadaires (moyenne : 47h) et les salaires d'embauche varient de 5500F à 12000F mensuel (moyenne : 7727F). 60% déclarent une durée hebdomadaire inférieure ou égale à 45 heures. En grand routier, les horaires inférieurs à 45 heures représentent même 69% des réponses. La notion de durée de travail hebdomadaire chez les conducteurs** recouvre de multiples réalités. Elle est source de confusion.



*Le flou de la troisième catégorie de formation ("autre formation") ne permet pas d'interpréter cette modalité.

CAP et BEP : formation (scolaire ou alternante) niveau V

CFP : formation pour adulte niveau V en stage classique ou par alternance

matières dangereuses : 32 heures de stage avec recyclage (20 heures) tous les 5 ans.

**On peut lire les règlements en cours dans l'encadré de la page ci-contre.

SOCIAL

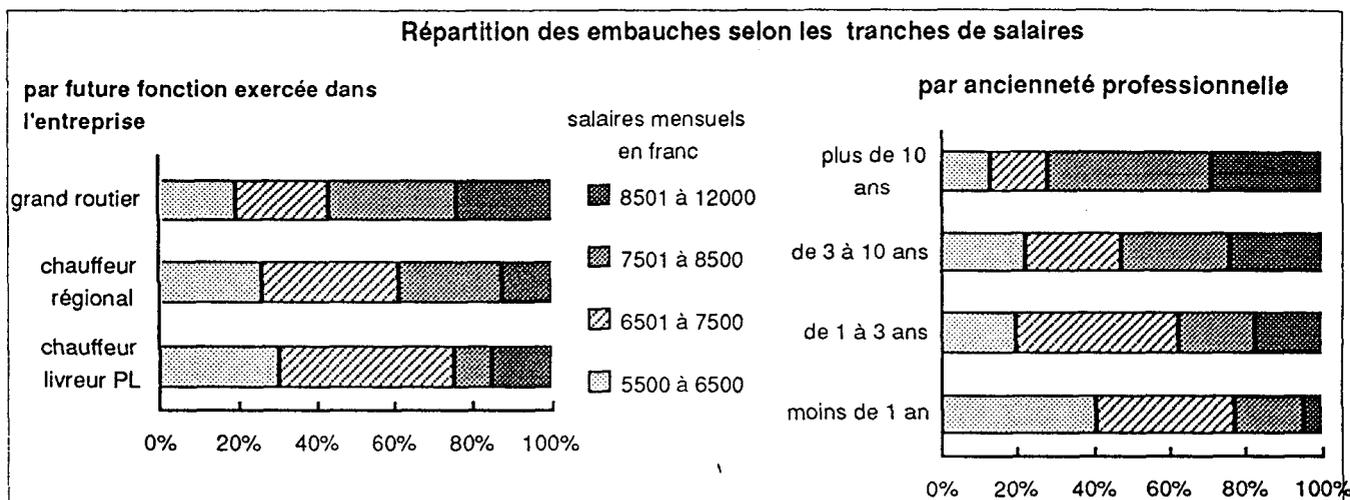
Des salaires d'embauche qui valorisent l'expérience et la fonction grand routier

Deux résultats attendus sont confirmés par cette enquête :

- la fréquence d'un salaire d'embauche de plus de 7500F des grands routiers est supérieure à celle des chauffeurs régionaux ou livreurs PL (respectivement 57%, 39% et 25% gagnent plus de 7501F). Les chauffeurs livreurs sont les plus mal rémunérés

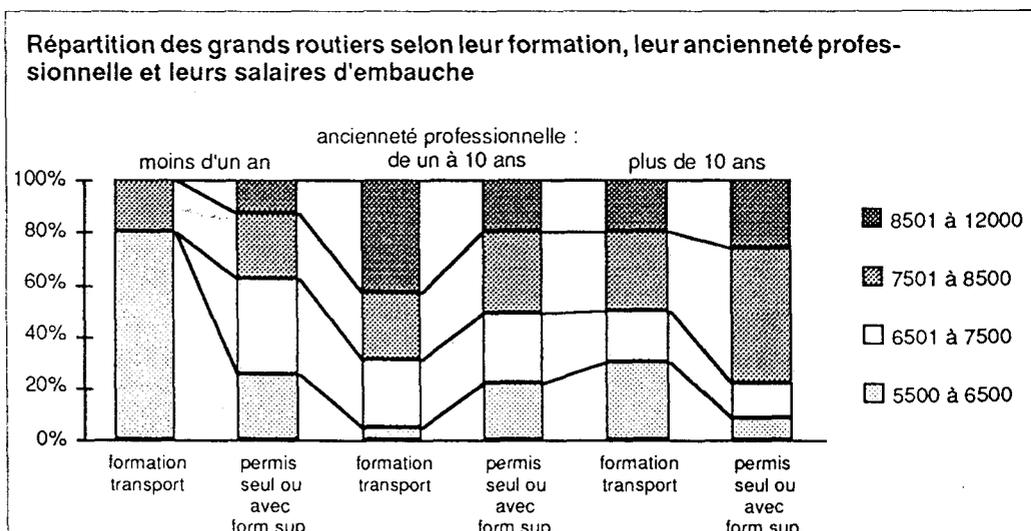
- le chauffeur garde les bénéfices de son expérience lors d'un changement d'employeur : 72% des chauffeurs ayant plus de 10 ans de métier sont embauchés à plus de 7500F tandis les nouveaux ne le sont qu'à 23%.

La mobilité des conducteurs est grande : 26% des embauches concernent des conducteurs ayant plus de 10 ans d'expérience, et 38% des conducteurs de 3 à 10 ans de métier.



Une formation transport accélère une carrière de grand routier

L'examen de la seule population des chauffeurs grands routiers montre que la formation d'origine ne favorise pas, lors d'une première embauche, un salaire plus élevé. Cependant, avec de un an à dix ans d'expérience, ils peuvent espérer un salaire plus élevé avec une formation transport. Les plus anciens, par contre, semblent avoir plus de difficultés à valoriser leur diplôme d'origine.



SOCIAL

Toutes catégories de fonction confondues, les quatre classes de salaires se répartissent en proportion assez proche au sein de chaque tranche horaire. Pour les seuls grands routiers, population majoritaire dans notre échantillon, on observe que les salaires moyens selon les quatre tranches horaires sont finalement assez voisins.

salaire et durée moyenne pour les grands routiers

Tranche horaire hebdomadaire	durée moyenne déclarée en h.	salaire moyen d'embauche en f.
37 à 41h	39,6	7824
42 à 45h	43,6	7731
46 à 50h	48,7	7943
51h et plus	60,6	8192

Les embauchés à durées hebdomadaires faibles ne sont pas les moins payés. A partir de 42 heures, les salaires moyens ne progressent pas en rapport avec les durées de travail déclarées. Il est clair que les normes réglementaires ont influencé un certain nombre de réponses à la question sur les horaires dont la formulation visait à mesurer la durée de service réelle demandée à l'embauché. L'ensemble de ces remarques invite à la prudence sur les enseignements à tirer de cette question.

Règles relatives aux salaires et aux temps de travail en bref

Les conventions relatives aux salaires et aux temps de travail qui relèvent de divers règlements ou recommandations, sont complexes en particulier pour les temps de travail où co-existent les notions de temps de travail effectif, de temps passé au service de l'employeur, de temps de conduite. On résume ici l'essentiel de ce qui est en vigueur actuellement.

Les salaires* mensuels:

unité : en franc

Les frais de déplacement

unité : en franc

type de conducteurs	durée hebdomadaire (en heure)			taux unitaire	soit pour 4 semaines ouvrées de 5 jours (F)	
	39H	42H	46H			
conduite d'un véhicule de 11 à 19 tonnes	5904	6472	7229	repas	60,6	1212
conduite d'un véhicule plus de 19 tonnes	5979	6554	7320	découcher*	263	5260
conducteur hautement qualifié	6498	7123	7956	*2 repas, une chambre, 1 casse-croûte		

*Salaires minima au 01/10/92 sans ancienneté. Conventions collectives CCNTRA)

Recommandation patronale du 04/01/1993 se substituant au dernier protocole de fin 1991.

Code du travail en matière de paiement des heures supplémentaires et de limitation du temps de travail

- les heures sont payées au taux normal jusqu'à 39 heures, de 40 à 47 heures à 125%, au delà à 150%.
- durée maximale de travail effectif : 46 heures de moyenne sur 12 semaines et 48 heures de maximum absolu.

Temps de conduite (règlement européen 3820/85)

La durée de conduite pour tous conducteurs de poids lourds salariés et non salariés, en compte propre et en compte d'autrui, est limitée à 56 heures pour une semaine et à 90 heures pour deux semaines.

Temps de travail hebdomadaire des conducteurs salariés dans les transports pour compte d'autrui

(code du travail et décret 93/40 du 26/1/83, modifié 03/08/1992 et 26/02/1993)

-conducteurs courte distance (retour quotidien à l'établissement)

le temps de travail effectif (travail hors coupures et repos) est de 41 heures au taux normal et ensuite au taux des heures supplémentaires dans la limite, soit de 48 heures hebdomadaires en moyenne sur 12 semaines, soit de 50 heures hebdomadaires de maximum absolu sur une semaine.

-conducteurs longue distance (sans retour quotidien)

le temps de travail effectif (qui correspond au temps de conduite + le temps de travail autre + 92% des temps d'attente ou à disposition) est soit de 46 heures de moyenne sur 12 semaines soit de 48 heures maximum absolu sur une semaine.

le temps passé au service de l'employeur qui correspond au temps contraint par l'activité professionnelle sans les coupures, repos et repas est limité à : 52 heures par semaine, ou 50 heures de moyenne sur 2 semaines, ou 48 heures sur 12 semaines.

Pour limiter les pertes de salaires liés aux temps d'attente importants, une disposition de sauvegarde prévoit que la rémunération garantie à hauteur de 98% du temps total passé au service de l'employeur.

**Des salaires
d'embauche plutôt
plus importants
chez les petites
entreprises**

58 % des entreprises de moins de 6 salariés pratiquent des salaires d'embauche supérieurs à 7500F contre 44 % pour les entreprises de 6 à 9 salariés et 48 % pour les entreprises de 10 à 49 salariés.

tranches de salaire	classe d'effectif salarié			ensemble
	1 à 5	6 à 9	10 à 49	
5500 à 7500	42%	56%	52%	50%
7501 à 12000	58%	44%	48%	50%
	100%	100%	100%	100%

Toujours frais de déplacements exclus, des éléments d'explication, absents ici, pourraient être recherchés dans l'existence de compléments aux salaires à caractère non mensuel (exemple : primes de fin d'année...), qui seraient pratiqués plutôt dans les grandes entreprises. Rappelons aussi l'importance des frais de déplacement sur le revenu net des conducteurs, qui complètent les éléments de salaire livrés plus haut.

En conclusion, cette enquête fait apparaître l'expérience professionnelle comme nettement capitalisable par le salarié lors d'un changement d'employeur, et la formation comme un atout dans l'accès à la fonction longue distance.

En revanche, le critère de la durée du travail affichée ne semble pas déterminant pour la fixation du salaire.

L'incohérence apparente des déclarations de durée de travail illustre les incertitudes qui entourent la mise au point des conditions d'embauche et un certain manque de transparence dans le fonctionnement du marché du travail.

On cherchera dans le renouvellement de cette enquête à mettre en lumière les effets exercés par le type de fret transporté par l'entreprise, ou le type de matériel confié à l'embauché sur les conditions de conclusion de son contrat de travail. ■

Présentation de l'enquête

Les résultats publiés dans cette note de synthèse sont issus de la conception et de l'exploitation en commun avec l'OEST* d'une enquête effectuée à partir du serveur minitel téléroute. Toute entreprise se connectant à ce serveur se voyait proposer la participation à une enquête "conducteurs", "enquête anonyme réalisée avec le CNT et l'OEST" afin de "mieux connaître le marché des conducteurs en 1993".

Le profil des répondants à cette enquête réalisée sans plan de sondage, a surtout concerné les entreprises de moins de 50 salariés (93%) et l'embauche de chauffeur de poids lourds (livreur, régional et surtout grand routier) 96%. L'exploitation s'intéressera uniquement à cette population.

Le questionnaire affiché du 19 mai au 30 août, soit presque trois mois et demi, a reçu 216 réponses. Il comportait 11 questions concernant d'une part le profil du dernier embauché (fonction, formation, expérience professionnelle, âge), d'autre part les conditions de son embauche (période, type de contrat, salaire, durée hebdomadaire) et enfin 3 questions plus générales sur l'entreprise (taille, situation géographique et perspectives de recrutement). Pour la plupart des questions, l'entreprise devait cocher la réponse proposée correspondant à sa situation.

Deux questions étaient ouvertes :

Quel est le salaire brut mensuel convenu y compris les primes et heures sup, mais sans frais de déplacement ?

Pour combien d'heures par semaine environ ?

Comme dans toute enquête traitant de ces thèmes, les réponses à ces deux questions sont délicates à interpréter. A priori, certaines réponses aberrantes (ex : durée hebdomadaire inférieure à 10 h), ou peu plausibles (ex : 5300 F pour 45-h-y-compris-heures sup et primes, 16000 F pour 48h hors frais de déplacement) ont été écartées.

Finalement l'exploitation finale a été effectuée sur 175 réponses soit 81% de l'échantillon de départ.

type de réponses	nombre	%
ensemble des réponses reçues	216	100
aberrantes	8	4
temps partiel	3	1
salaires trop bas	5	2
salaires trop élevés	3	1
entreprises de plus de 50 salariés	16	7
chauffeur livreur VL	6	3
total des réponses retirées	41	19
réponses exploitées	175	81

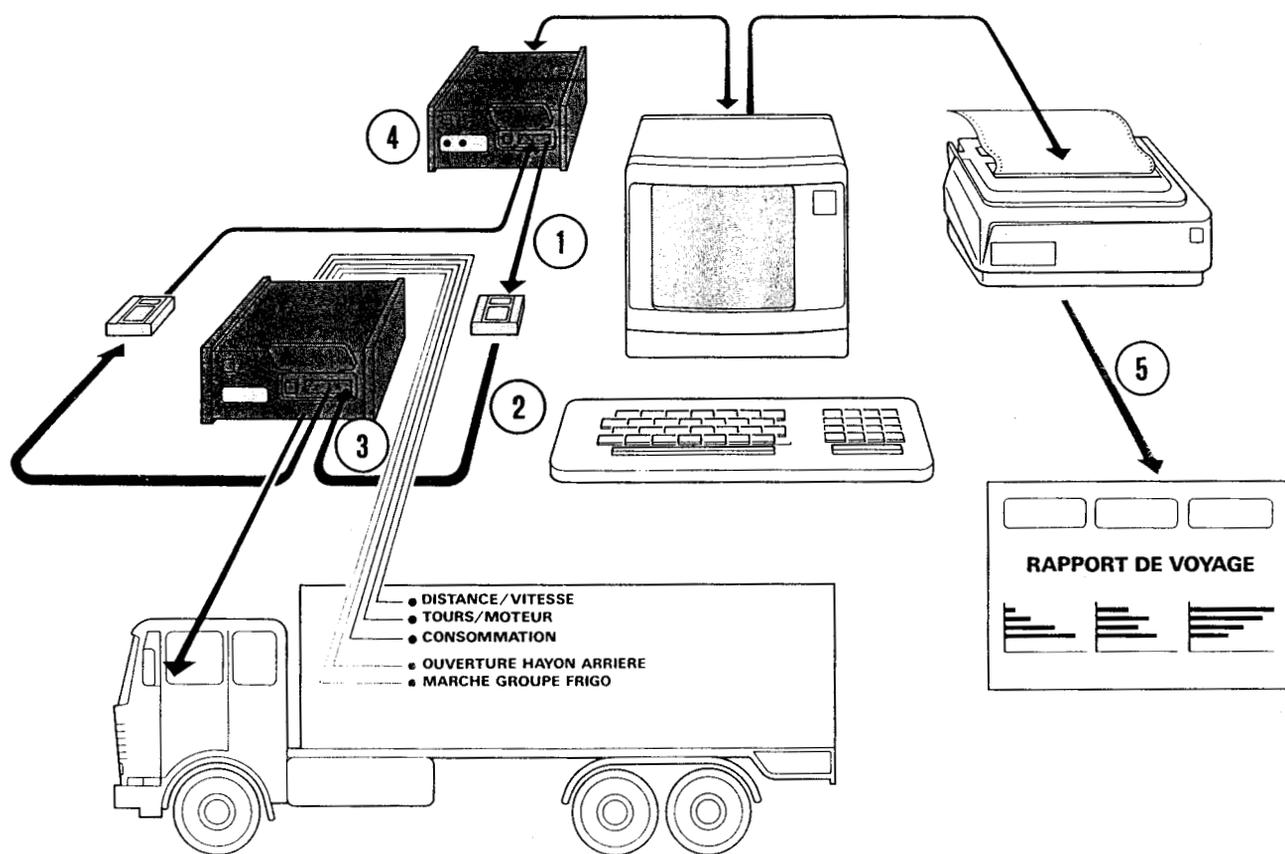
*Pour l'OEST, cette enquête fait parti du dispositif d'observation des aspects sociaux du transport. Cet "observatoire social", mis en place au printemps 1993 a pour objectif la mobilisation d'indicateurs couvrant une période récente déjà existants (ils sont peu nombreux) sur les problèmes sociaux et la mise en place à partir de structure légère (enquête auprès des inspecteurs du travail, étude des bilans sociaux, approche des actions de formation par visite dans les entreprises...) de nouvelles données.

ANNEXE III : EXEMPLE DE TECHNIQUE
INFORMATIONNELLE DE LIAISON :
L'ENREGISTREUR DE BORD OU "BOITE NOIRE"

- Schéma de présentation avec annonce du constructeur ;
- rapport de voyage édité.

Un système souple et évolutif pour une gestion plus efficace

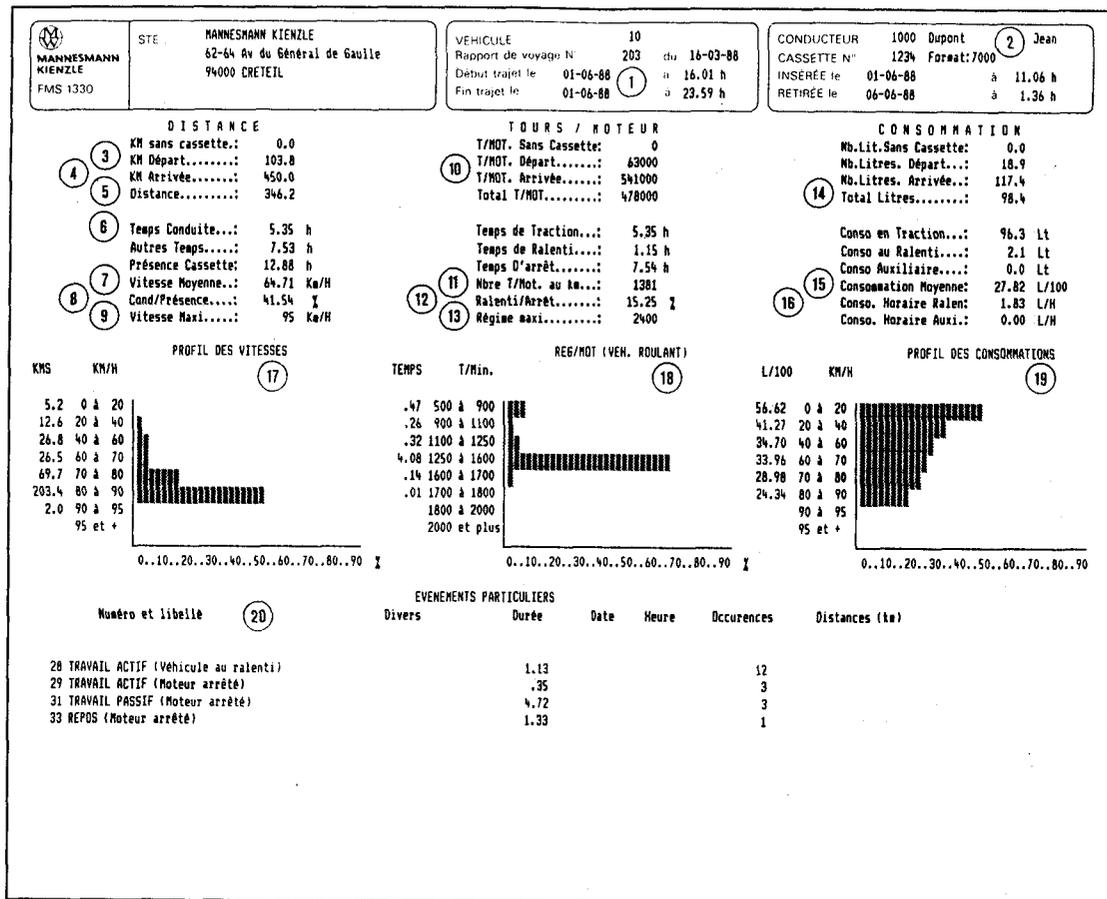
Un support d'information portable d'une grande facilité d'utilisation



- 1 - Formatage de la cassette
- 2 - Affectation de la cassette au conducteur
- 3 - Enregistrement des données
- 4 - Décodage et reformatage automatique de la cassette
- 5 - Edition du RAPPORT DE VOYAGE

LE RAPPORT DE VOYAGE

- Contrôlez la date et l'heure de début de chaque voyage par rapport au planning.
- Sachez qui a effectué ce voyage.
- Grâce à ces trois valeurs, votre atelier peut suivre précisément et 10. l'entretien de votre véhicule.
- Avec une grande précision, vous connaîtrez la distance exacte parcourue par votre véhicule, élément indispensable pour le calcul du prix de revient kilométrique « P.R.K. »
- Appréciez le temps réel de conduite pour effectuer ce travail. Cette information propre à chaque voyage peut vous servir à la préparation du voyage ainsi qu'à l'élaboration du planning des tournées.
- La vitesse moyenne vous permet d'apprécier la difficulté du parcours : routes encombrées ou manque de puissance ?
- Ce pourcentage vous indique le taux d'utilisation du véhicule et donc le déroulement du voyage. Attente au chargement, opérations administratives en douanes, etc.
- La SECURITE. Indication précise de la vitesse maxi atteinte au cours du voyage par le conducteur.
- Un moteur étant prévu pour effectuer « X » milliards de tours, il est important de connaître les conditions dans lesquelles il est utilisé. L'atelier est informé en permanence de l'USURE du moteur.
- 17 et 18. Le nombre de tours-moteur au km est aussi une ALERTE vous informant sur la manière dont le véhicule a été conduit. Si cette valeur n'est pas dans les normes, les profils de vitesse et régime-moteur vous en expliqueront le pourquoi.
- Ce ratio doit aussi être dans une norme établie par activité. Etre au-dessus de cette norme signifie que le conducteur a trop souvent arrêté son véhicule sans couper son moteur d'où une surconsommation de carburant
- La longévité du moteur dépend de ses régimes d'utilisation. Il est important d'enregistrer avec précision la valeur du régime maxi atteint par le conducteur au cours de ce voyage.



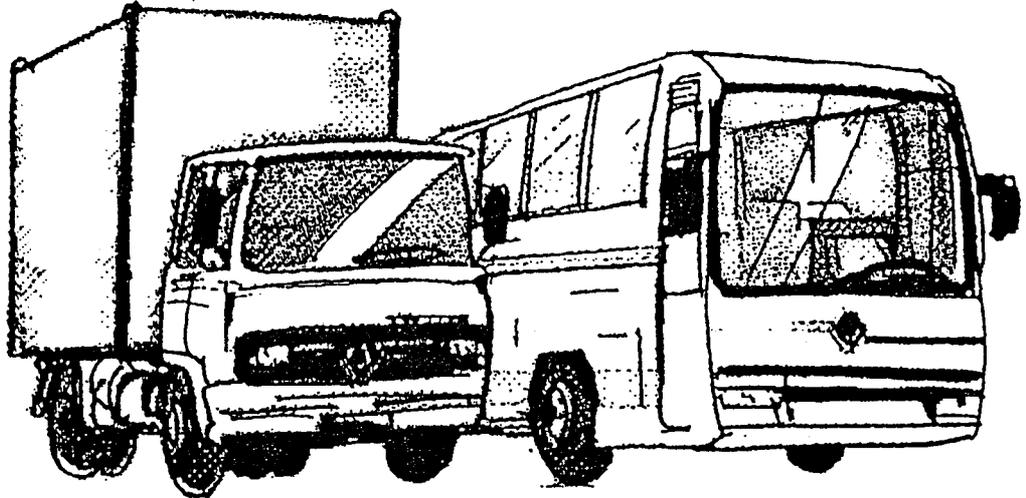
REMARQUES :

- LES TEMPS SONT EXPRIMES EN HEURES ET CENTIEMES D'HEURE
- LA ZONE SITUÉE SOUS LES PROFILS PERMET L'ÉDITION DE TROIS PROFILS SUPPLÉMENTAIRES OU ÉVÉNEMENTS PARTICULIERS (VOIR 20)
- L'ORGANISATION DE LA CASSETTE PERMETTANT L'ENREGISTREMENT DES DONNÉES POUR CHAQUE VOYAGE, UN RAPPORT DE CE TYPE SERA ÉDITÉ PAR PÉRIODE

- Grâce au compteur de consommation vous connaîtrez la quantité de carburant utilisée pour ce voyage. Cet élément est important pour faire des comparaisons par conducteur ou véhicule et indispensable pour le calcul du P.R.K. L'énergie coûtant toujours cher, sachez comment la consommation de vos véhicules évolue.
- La consommation moyenne en L/100 km : c'est la consommation du véhicule lorsqu'il roule.
- Donne, à l'heure, le nombre de litres consommés au ralenti.
- Ce graphique vous permet d'apprécier plusieurs paramètres :
 - la manière dont se déroule le trajet. Un trajet facile se traduit par un kilométrage important dans les plages de vitesse supérieures à 60 km/h (par ex.). Un trajet sur route encombrée ou en montagne se traduit par des km effectués à moins de 45 km/h (par exemple) et donc un nombre important de tours/moteur au km,
 - si la vitesse maxi préconisée n'est pas respectée, le graphique indique les plages dans lesquelles se situent les excès et surtout sur quelle distance ils se sont déroulés.
- Les moteurs ayant tous une plage de rendement maxi, il est important de les utiliser dans cette plage. Ces données étant enregistrées lorsque le véhicule roule, il vous indique d'un seul coup d'œil :
 - le temps d'utilisation dans la plage économique,
 - les sous-régimes,
 - les sur-régimes quantifiés en durée et en niveau. Éléments indispensables pour le moniteur de conduite et le chef d'atelier.
- Le graphique des CONSOMMATIONS en L/100 par plage de vitesse est le reflet exact du type de conduite pratiquée : l'utilisation de l'inertie du véhicule et du profil du terrain se traduit par exemple par une faible consommation dans les plages de vitesse élevée. Ce graphique est une aide importante pour la formation « PERMANENTE » des conducteurs.
- Zone d'événements particuliers liés à l'activité spécifique du véhicule.

ANNEXE IV : DUREE DU TRAVAIL, TEMPS DE CONDUITE ET
DE REPOS DES CONDUCTEURS DE POIDS-
LOURDS.

DUREE DU TRAVAIL TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS



DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT NORD-PAS DE CALAIS

DIRECTION INTERREGIONALE DU TRAVAIL-TRANSPORTS

CALCUL DE LA DUREE DU TRAVAIL

Depuis le 01.03.1993

ENTREPRISES DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

	Travail effectif hebdomadaire
REGIONAL	(CONDUITE + TRAVAIL + TEMPS D'ATTENTE) - 2 HEURES
Retour quotidien dans l'entreprise	
LONGUE DISTANCE	(CONDUITE + TRAVAIL + 92 % TEMPS D'ATTENTE)
Plus de 6 découchés dans le mois	

**TABLEAU RECAPITULATIF DES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS
DES CONDUCTEURS ROUTIERS**

REGLEMENT C.E.E. N° 3820/85 du 20 DECEMBRE 1985

Conduite continue maximale	4 H 30
Interruption minimale de conduite continue (pause)	45 mn fractionnables en périodes d'au moins 15 mn
Conduite journalière maximale	9 H avec possibilité de 10 H, 2 fois par semaine
Nombre maximum de périodes ou de jours de conduite consécutifs	6 Cas particulier : 12, pour les seuls transports occasionnels internationaux de voyageurs
Conduite maximale sur deux semaines consécutives	90 H
Repos journalier minimum a) simple équipage b) double équipage	<p align="center"><i>par période de 24 heures</i></p> <p align="center">- 11 H consécutives avec possibilité de réduction à 9 H, 3 fois / semaine avec compensation correspondante avant la fin de la semaine suivante</p> <p align="center">ou</p> <p align="center">- 12 H avec fractionnement en 2 ou 3 périodes dont l'une de 8 H au moins</p> <p align="center"><i>par périodes de 30 heures</i></p> <p align="center">8 H consécutives</p>
Repos hebdomadaire minimum	<p>45 H consécutives avec possibilité de réduction à :</p> <p align="center">36 H au domicile 24 H hors domicile</p> <p align="center">avec compensation correspondante prise en bloc avant la fin de la 3ème semaine suivant la semaine en cause</p> <p align="center">Cas particulier :</p> <p align="center">pour les transports occasionnels internationaux de voyageurs, report possible par jonction avec le repos hebdomadaire de la semaine suivante</p>

REPOS COMPENSATEUR POUR HEURES SUPPLEMENTAIRES

Sédentaires des entreprises de transport routier

NOMBRE D'HEURES SUPPLEMENTAIRES PAR AN ET PAR SALARIE			
	- de 130 heures	+ de 130 heures - de 195 heures	+ de 195 heures
ENTREPRISE effectif < 11 salariés	RIEN	50%	50%
ENTREPRISE effectif > 10 salariés	20 % des heures > 42 h./semaine 12' par H.S > 42 h./semaine	100%	100%

Roulants des entreprises de transport routier

NOMBRE D'HEURES SUPPLEMENTAIRES PAR AN ET PAR SALARIE			
	- de 130 heures	+ de 130 heures - de 195 heures	+ de 195 heures
ENTREPRISE effectif < 11 salariés	RIEN	50%	50%
ENTREPRISE effectif > 10 salariés	20 % des heures > 42 h./semaine 12' par H.S > 42 h./semaine	50 % si examen négocié par la branche ou entreprise de la nature et du niveau des emplois 100 % si pas négociation	100%

PROCEDURES DE LICENCIEMENT

ENTREPRISE SANS REPRESENTANT DU PERSONNEL

Disciplinaire	Lettre de convocation en R.A.R. ou remise en main propre	DELAI DE 5 JOURS OUVRABLES	Entretien	Délai de 1 jour franc	LETTRE DE LICENCIEMENT EN R.A.R.
Economique	précisant que la liste des conseillers est tenue à la disposition dans nos services		Entretien avec proposition de congé de conversion	Délai de 4 jours (12 jours - Cadre)	

ENTREPRISE AVEC REPRESENTANTS DU PERSONNEL

Disciplinaire	Lettre de convocation en R.A.R. ou remise en main propre	DELAI DE 3 JOURS (estimation)	Entretien	Délai de 1 jour franc	LETTRE DE LICENCIEMENT EN R.A.R.
Economique	précisant assistance possible par un membre de l'entreprise		Entretien avec proposition de congé de conversion	Délai de 7 jours (15 jours - Cadre)	

ANNEXE V : SIX JOURNEES DE L'AGENDA D'UN AGENT DE
CONVOYAGES

L	M	J	V	S	D
M	T	W	T	F	S
				1	2
3	4	5	6	7	8
10	11	12	13	14	15
17	18	19	20	21	22
24	25	26	27	28	29
30					

L	M	J	V	S	D
M	T	W	T	F	S
				1	2
3	4	5	6	7	8
10	11	12	13	14	15
17	18	19	20	21	22
24	25	26	27	28	29
30					



Aller à 8h chez Morinpac dans la z.i. de villeneuve la garenne

Départ vers 10h30

Vider vers 2h30 à Morinpac à Roubaix (complet de cartonnages -)

Charger 10 pal chez ADP Lesquin pour transvider dans la 7646x51

Vider les 10 pal dans la 7646x chargée de geland par Fredo pour la venie (78) pour moi - Décharger

Fredo a pu la 9360 HT
Nuit à la maison

Villeneuve la garenne 773 740

→ Armentières 774 034

294 kms

Départ à 5h

Arrivée chez ADP Wison (91) vers 10h - (bouchons - perdu 2h -)

Vider 10 pal de vaisselle en recharger 4 pal pour Lesquin

Vider 14 pal de geland à la venie (78) chez ALCATEL

Recharger 26 pal d'huile chez Heppner à Gennevilliers

Retour à la maison

Décharger la remorque à quai

Ramener le tracteur à la maison

Armentières

→ Armentières

774 039

774 044

610 kms

SEMAINE 23
158/207
WEEK 23

L	M	M	J	V	S	D
M	T	W	T	F	S	S
				1	2	
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JUIN
JUNE

Vider le tracé de mes affaires et le ramener vers midi.

~~JOURNÉE RECUPEE~~
+
~~DEMISSION~~

L	M	M	J	V	S	D
M	T	W	T	F	S	S
				1	2	
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

SEMAINE 23
159/206
WEEK 23



JUIN
JUNE

9

Ste Diane

JUIN
JUNE

DIMANCHE SUNDAY

	L	M	M	J	V	S	D
	M	T	W	T	F	S	S
						1	2
SEMAINE 23	3	4	5	6	7	8	9
160/205	10	11	12	13	14	15	16
WEEK 23	17	18	19	20	21	22	23
	24	25	26	27	28	29	30

MONDAY LUNDI

	L	M	M	J	V	S	D
	M	T	W	T	F	S	S
						1	2
	3	4	5	6	7	8	9
SEMAINE 24	10	11	12	13	14	15	16
161/204	17	18	19	20	21	22	23
WEEK 24	24	25	26	27	28	29	30

St. Landry

10

JUIN
JUNE

Depart 6h.

- vider 2 pal vico à Calais chez Carlinant
- vider 2 pal à Lezoy merlin Boulogne
- vider 1 pal à Auchan Boulogne
- vider 26 pal Delane chez PG Boulogne
- vider 8 pal Delane chez LESTIENNE à Boulogne
- vider 1 pal Lezoy merlin à Melimant

Retour à vide

charger 3 pal chez Delane pour
mettre comme pour vider en
dépôt.

Bailler

626 124

Bailler

626 399

ANNEXE VI: UN EXEMPLE DE SOUS-TRAITANCE EN
CASCADE

(document confidentiel établi après un accident de
poids-lourds ayant donné lieu à un rapport au
ministère public)

La société S' donne 240 F/tonne pour ces transports, avec un forfait minimal de 22 tonnes, soit 5 280 F hors taxes.

La société B' réalise la plupart des transports confiés par S'. Toutefois, en tant que commissionnaire de transports, elle travaille assez régulièrement avec la société ELDA à AMIENS (80) qui jouit d'une bonne réputation (il est à noter que cette société fait partie du groupe DURAND de REIMS, depuis deux ans). Lorsqu'un véhicule de E' doit se trouver dans l'Isère, le gestionnaire du parc appelle B' pour demander un rechargement. Cela semble se produire deux à trois fois par mois, sans prix convenu à l'avance ; mais le dernier transport réalisé par E' avait été rémunéré 4 335F hors taxes, pour les 509 kilomètres du parcours VOREPPE-ST PIERRE LES NEMOURS.

La société E' utilise d'autres sociétés pour tracter les semi-remorques citernes dont elle est propriétaire. Ce travail s'effectue juridiquement, sous la forme d'une location du véhicule tracteur avec conducteur : en l'occurrence, le loueur est la société BOURGUIGNON Frères à AMIENS, le locataire est la société E' qui garde la responsabilité du transport, avec toutes les conséquences juridiques qui s'y attachent. A ce titre et en vertu du contrat de mise à disposition d'un tracteur avec conducteur, intervenu avec la SARL BO', le 1/01/91, elle organise le transport, cependant que cette dernière assume les opérations de conduite, la responsabilité du respect des dispositions du Code de la Route, de la réglementation de sécurité de la circulation routière (règlements CEE 3820 et 3821) et de la réglementation de la durée du travail (décret n° 8340). Toutefois, sa responsabilité de donneur d'ordres pourrait encore, le cas échéant, être examinée au regard des dispositions du décret n° 92-699 du 23/07/92.

La rémunération versée par E' à BO' est de 4,45 F/km. La location devant être exclusive et d'une durée minimale de 1 an (cf. décret du 14 mars 1986), BO' facture à F', chaque mois, les kilomètres parcourus dans le mois. Il semblerait que les kilomètres à vide soient pris en compte et donc, lors des transports identiques réalisés précédemment, la facturation rémunérerait, quand c'était le cas, le parcours à vide de ST PIERRE LES NEMOURS à AMIENS (238 km).

Il conviendrait pour s'en faire une idée plus exacte, de retracer sur quelques mois, les transports confiés par B' à E'. En admettant la facturation des kilomètres à vide, on constate donc :

Prix payé par S' à B'	5 520 F
Prix payé par B' à E' (sur la base du dernier voyage réalisé)	4 335 F
Prix payé par E' à BO'	3 324 F

On se rend compte ainsi que le système de sous-traitance, abaisse la rémunération du transport de 40 %.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

- ARON R. : Dix huit leçons sur la société industrielle, Gallimard, coll. Idées, Paris, 1962.
- ARON R. : Les étapes de la pensée sociologique, TEL Gallimard, Paris, 1967.
- ASSOUN P.L. : L'Ecole de Francfort, QSJ? n° 2354, PUF, Paris, 1987.
- AZEMAR G.P. (sous la dir. de) : Ouvriers, ouvrières - Un continent morcelé et silencieux, série Mutations, n° 126, janvier 1992, éditions Autrement, Paris.
- BACHELARD G. : La flamme d'une chandelle, coll. Quadrige, PUF, Paris, 1961.
- BALANDIER G. : Le Dédale -Pour en finir avec le XXème siècle, Fayard, Paris, 1994.
- BALANDIER G. : Le détour, Pouvoir et modernité, Fayard, coll. l'espace du politique, Paris, 1985.
- BALANDIER G. : Anthropo-logiques, le livre de poche, Biblio essais, édition originale : PUF, Paris, 1974.
- BALANDIER G. : Sens et puissance, PUF, Coll. Quadrige, Paris, 3ème édition, 1986.
- BALANDIER G. : Anthropologie politique, PUF, 1967, Coll. Quadrige, 4ème édition, 1984.
- BARTHES R. : Mythologies, éditions du Seuil, coll. Point, Paris, 1970.
- BAUDRILLARD J. : Le système des objets, Gallimard, Paris, 1972.
- BECKER H. : Outsiders, Métaillié, traduit de l'américain par JM CHAPOULIE, Paris, 1985.
- BERNOUX P. : Sociologie de l'organisation, Seuil, Paris, 1987.
- BETTELHEIM B. : Psychanalyse des contes de fées, éditions R. Laffont, Paris, 1976.
- BIRNBAUM P. & alii : La classe dirigeante française, PUF, Paris, 1978.
- BLANCHET A., GHIGLIONE R., MASSONAT J. & TROGNON A. : Les techniques d'enquêtes en sciences sociales, Dunod-Bordas, Paris, 1987.
- BONIN B. & DESRANLEAU C. : Innovation industrielle et analyse économique, Gaëtan Morin éditeur, Montréal, 1988.
- BOUDON R. : Les méthodes en sociologie, PUF, coll. QSJ ? n° 1334, 6ème édition, Paris, 1984.
- BOURDIEU P. : Questions de sociologie, Editions de Minuit, Paris, 1984.
- BOURDIEU P. (sous la direction de) : La misère du monde, Seuil, coll. Libre Examen, Paris, 1993.
- BOUVIER P. : Le travail au quotidien- essai de socio-anthropologie du travail, Coll. Sociologie d'aujourd'hui, PUF, Paris, 1989.
- BOUVIER P. : Le travail, QSJ ? n° 2614, PUF, Paris, 1991.

- BRAUDEL F. : La dynamique du capitalisme, Les éditions Arthaud, 1985. (textes de conférences données aux USA en 1976).
- BRAUDEL F. : L'identité de la France, les hommes et les choses, Tomes I à III. Editions Flammarion, coll. Champs, Paris 1990, 1ère édition : les Editions Arthaud, 1986.
- BURDEAU G. : L'Etat, Seuil, coll. Points Essais, Paris, 1970.
- CASTORIADIS C. : L'institution imaginaire de la société, Seuil, coll. Esprit, Paris, 1975.
- CASTORIADIS C. : Les carrefours du labyrinthe, Seuil, coll. Esprit, Paris, 1978.
- CASTORIADIS C. : Le monde morcelé - Les carrefours du labyrinthe III, coll. La couleur des Idées, Seuil, Paris, 1990.
- COTE-JALLADE M.F., RICHARD M. & SKRZYPCAK J.F. : Penseurs pour aujourd'hui, une série d'articles sur Clastres P., Girard R., Foucault M., Althusser L., Castoriadis C. et Baudrillard J., éditions Chronique sociale, coll. Synthèse, Lyon, 1985.
- COTTA A. : L'homme au travail, Fayard, Paris, 1987.
- CROZIER M. & FRIEDBERG E. : L'acteur et le système, Points-Seuil, Paris, 1977.
- DELORME J. : Les grandes dates du Moyen-Age, PUF QSJ ? n° 1088, 5ème édition, Paris, 1981.
- DOMENACH J. M. : Enquête sur les idées contemporaines, Seuil, 1981, Paris.
- DUBAR C. : La socialisation - construction des identités sociales et professionnelles, Armand Colin, Col. U, série Sociologie, Paris, 1991.
- DUPUY F. & THOENIG J.C. : Sociologie de l'administration française, Armand Colin, Paris, 1983.
- DURKHEIM E. : De la division du travail social, 1ère édition : 1930, édition consultée : PUF Quadrige, paris, 1991.
- ELLUL J. : Le bluff technologique, Hachette, Paris, 1988.
- FERRAROTTI F. : Histoire et histoires de vie - la méthode biographique dans les sciences sociales, préface de G. Balandier, traduit de l'italien par M. Modak, Librairie des Méridiens, coll. Sociologie au quotidien, Paris, 1983.
- FEYERABEND P. : Contre la méthode - Esquisse d'une théorie anarchiste de la connaissance, Seuil, 1975, Londres, pour l'édition originale en anglais ; 1979, Paris, pour la traduction française par Baudouin Jurdant et Schlumberger A.
- FISCHER G.N. : Les domaines de la psychologie sociale : le champ du social, Dunod-Bordas, Paris, 1990.
- FOURASTIE J. : Le grand espoir du XXème siècle, 1ère édition Gallimard 1963, édition mise à jour 1989.

- FRANCASTEL P. : L'image, la vision et l'imagination, coll. Médiations, éditions Denoël-Gonthier, Paris, 1983.
- FREUD S. : Totem et tabou, Petite Bibliothèque Payot, première édition : Paris, 1923.
- FRIEDBERG E. : Le pouvoir et la règle - Dynamiques de l'action organisée, Coll. Sociologie, éditions du Seuil, 1993, Paris.
- FRIEDMANN G. : Le travail en miettes, coll. Idées, Gallimard, Paris, 1956.
- GEERTZ C. : Savoir local, savoir global - les lieux du savoir, PUF, Sociologie d'aujourd'hui, traduit de l'anglais par D. Paulme, Paris, 1986.
- GHIGLIONE R. & MATALON B. : Les enquêtes sociologiques, Armand Colin, Coll. U, Paris, 1978.
- GILLE B. (sous la direction de) : Histoire des techniques, encyclopédie de La Pléiade, Gallimard, 1978.
- GOFFMAN E. : La mise en scène de la vie quotidienne (2 tomes) :
 - tome 1 : "La présentation de soi" ;
 - tome 2 : "Les relations en public",
 éditions de Minuit, coll. Le sens commun, Paris, 1973.
- GOSSELIN G. : Une éthique des sciences sociales-la limite et l'urgence, Coll. Logiques Sociales, L'Harmattan, 1992, Paris.
- GOSSELIN G. : Changer le progrès, Editions du Seuil, Paris, 1979.
- GRAFMEYER Y. & JOSEPH I. (textes traduits et présentés par) : L'Ecole de Chicago - Naissance de l'écologie urbaine, 1ère édition : Les éditions du champ urbain, Paris, 1979, édition consultée : éditions Aubier-Montaigne, Paris, 1984.
- GRAS A. & POIROT-DELPECH S. (Sous la responsabilité de) : L'imaginaire des techniques de pointe - au doigt et à l'œil, L'Harmattan, coll. Logiques sociales, Paris, 1989.
- GRAS A. : Sociologie des ruptures, PUF, Paris, 1980.
- GRIZE J.B., VERGES P., & SILEM A. : Salariés face aux nouvelles technologies - vers une approche socio-logique des représentations sociales, Editions du CNRS, Paris, 1987.
- HABERMAS J. : La technique et la science comme idéologie, traduit de l'allemand par J.R. Ladmiral; éd. Denoël, coll. Médiations, Paris, 1984.
- JEANTET A. & TIGER H. : Des manivelles au clavier, éditions Syros, coll. Alternatives, Paris, 1988.
- JEUDY P.H. : Les ruses de la communication - L'euthanasie des sages, Plon, Paris, 1989.
- JODELET D. (sous la direction de) : Les représentations sociales, PUF, coll. Sociologie d'aujourd'hui, 1ère édition : 1989, édition consultée : 1993, Paris.

- JOUET J. (avec la collaboration de CELLE N.) : La communication au quotidien - de la tradition et du changement à l'aube de la vidéo-communication, La documentation française, coll. technique et scientifique des télécommunications, Paris, 1985.
- LAPLANTINE F. : La culture du psy ou l'effondrement des mythes, "Eppsos", Privat, Toulouse, 1974.
- LATREILLE G. : La naissance des métiers en France, 1950-1975, étude psychosociale, Presses universitaires de Lyon, éditions de la Maison des sciences de l'homme, Villeurbanne, 1980.
- LEVI-STRAUSS C. : Le totémisme aujourd'hui, PUF, 1ère éd. : 1962, 7ème éd. : 1991, Paris.
- LUCAS Y. : La révolution scientifique et technique - un débat pour l'homme et la société, Messidor-éditions sociales, coll. Problèmes, Paris, 1981.
- MALINOWSKI B. : Les Argonautes du Pacifique Occidental, Tel, Gallimard, Paris, 3ème édition, 1989.
- MARUANI M. & NICOLE C. : Au labour des dames, Syros Alternatives, Paris, 1989.
- MENDRAS H. : Eléments de sociologie, coll. U, Armand Colin éditeur, Paris, 1975.
- MICHIELS-PHILIPPE M.P. (sous la dir.) : L'observation, coll. T.D.B., éditions Delachaux et Niestlé, Neuchâtel, 1984.
- MONTMOLLIN (M. de) : L'ergonomie, Coll. Repères, éditions de la Découverte, Paris, 1986, 1990.
- MORIN E. : La métamorphose de Plozévet - commune en France, 1ère édition : Fayard 1967, édition consultée : Grasset-Le livre de poche, coll. Biblio-essais, Paris, 1984.
- MORIN E. : Le vif du sujet, Seuil, coll. Points Essais, 1ère édition : 1969, Paris.
- MORIN E. & PIATTELLI-PALMARINI (sous la direction de) : L'unité de l'homme, Centre Royaumont pour une science de l'homme, Seuil, 1974, 3 tomes :
 - Tome 1 : "Le primate et l'homme" ;
 - Tome 2 : "Le cerveau humain" ;
 - Tome 3 : "Pour une anthropologie fondamentale".
- MORIN E. : Le paradigme perdu : la nature humaine, Seuil, Paris, 1973.
- MORIN E. : L'esprit du temps, Biblio essais, Le livre de poche, Grasset 3ème édition, 1983, Paris.
- MORIN E. : Sociologie, Fayard, Paris, 1984.
- MORIN E. : Introduction à la pensée complexe, ESF, Paris, 1990.
- MORIN E. : Science avec conscience, 1ère édition : Fayard, 1982 ; édition revue et corrigée, Seuil, 1990
- MORIN E. : La Méthode, Seuil, Paris :

- 1. "La nature de la nature", 1ère édition 1977, Points Essais, 1981 ;
- 2. "La vie de la vie", 1ère édition 1980, Points Essais, 1992 ;
- 3. "La connaissance de la connaissance", 1ère édition 1986, Points Essais 1992.

- MORIN E., BOCCHI G. & CERUTI M. : Un nouveau commencement, Seuil, Paris, 1991.
- QUIVY R. & Van CAMPENHOUDT L. : Manuel de recherches en sciences sociales, Dunod Bordas, Paris, 1988.
- REYNAUD J. D. : Sociologie des conflits du travail, QSJ ? n° 2035, PUF, 1982.
- RIVIERE C. & PIETTE A. : Nouvelles idoles, nouveaux cultes - Dérives de la sacralité, L'Harmattan, Mutations et complexités, Paris, 1990.
- ROQUEPLO P. : Penser la technique - Pour une démocratie concrète, Seuil, Paris, 1983.
- ROSANVALLON P. : L'Etat en France-de 1789 à nos jours, Seuil, Coll. L'univers historique, Paris, 1990.
- ROSANVALLON P. : Le capitalisme utopique - Critique de l'idéologie économique, Seuil, coll. Sociologie politique, Paris, 1979.
- SAINSAULIEU R. : L'identité au travail, Coll. Références, PFNSP, 3ème édition, Paris, 1988.
- SAINSAULIEU R. : Sociologie de l'organisation et de l'entreprise, PFNSP & D., Coll. Amphithéâtre, Paris, 1987.
- SANSOT P. : Les gens de peu, PUF, Paris, 1991.
- SCARDIGLI V. : Les sens de la technique, PUF, Paris, 1992.
- TERSSAC (G. de) : Autonomie dans le travail, PUF, coll. Sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1992.
- TOURAINÉ A. : Pour la sociologie, Seuil, 1974.
- VERRET M. : L'espace ouvrier, coll. Y, Armand Colin, Paris, 1979.
- VERRET M. : Le travail ouvrier, coll. U, Armand Colin, Paris, 1982.
- VERRET M. : La culture ouvrière, ACL éditions, Saint-Sébastien, 1988.
- WEBER M. : Le savant et le politique, préface de R. Aron, coll. 10/18, Paris, 1963.
- WEBER M. : L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme, Plon, Paris, 1967.
- WILLETT G. : De la communication à la télécommunication, Presses de l'Université de Laval (Canada), Québec et Ottawa, 1989.

OUVRAGES SUR LES TRANSPORTS

- BARJONET P.E. (sous la dir. de) : Transports et sciences sociales : questions de méthode, éditions Paradigme, caen, 1989.

- BARTOLT R. : Les transports routiers, PUF, QSJ ?, n° 1515, Paris, 1992.
- BERLIET (Fondation de l'Automobile Marius) : Les véhicules industriels Renault 1906-1955, Editions Lafourcade, Paris, 1980.
- BERNARDET M. : L'Europe des transports routiers- Institutions-textes-perspectives, Editions Celse, 2ème édition, Paris, 1990.
- BERNARDET M., LASSERRE J.C. : Le secteur des transports concurrence compétitivité, Economica, Paris, 1985.
- BESSAY G. : Routiers, pour sortir de la crise, Editions de la revue Transports Actualités, Groupe Usine Nouvelle, Paris, 1992.
- BOUVIER P. : Technologie, travail, transports. Librairie des Méridiens, Réponses Sociologiques, Paris, 1985.
- BOUVIER P., HUGOT N., CONORD S. : Le R.E.R., système hybride ou bloc socio-technologique en cours de constitution, Travaux du LSCI n° 22, équipe S.A.T., CNRS-IRESO, Paris, 1991.
- CENTRE DE PRODUCTIVITE DES TRANSPORTS : Systèmes de communication avec les mobiles, éditions Celse, Paris, 1990.
- DOMENACH O. : Histoire d'une profession : transporteur, Editions du GART-Editions du Papyrus, Paris, dépôt légal : 1989.
- FRYBOURG M. et alii : L'innovation dans les transports, Paradigme éditions, coll. Transports et communication, Caen, 1991.
- GERONDEAU C. : Les transports en France - Quelques vérités bonnes à dire édité par Transports Actualités, Paris, 1994.
- GRAS A. : Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques, P.U.F., coll. Sociologie d'aujourd'hui, Paris, 1993.
- HAMELIN P. ; RIBEILL G. ; VAUCLARE C. (sous la direction de) : Transports 93- professions en devenir, enjeux et réglementations, ENPC, Paris, 1992.
- JANNIN P. : Les 30 ratios du transporteur, Celse éditions, Paris, 1986.
- JANNIN P. : Le transporteur face à la crise - prévention traitement, Celse éditeur, Paris, 1991.
- Lamy S.A. : Guide pratique du routier, Lamy, Paris, 1987, mise à jour août 1991.
- LEROY J. : Activités et identités professionnelles, le cas du chauffeur livreur, IRESO, Rapport d'un contrat RATP/CNRS, 1991, Paris.
- MERLIN P. : Géographie, économie et planification des transports, PUF Fondamental, Paris, 1991.
- POUY J.B., HAMELIN P., LEFEBVRE B. : Les routiers, des hommes sans importance ?, Coll. "Des gens", éditions Syros, Paris, 1993.
- POUZET P. L. : Les transports routiers des origines à 1920, Les Cahiers techniques de la Fondation de l'Automobile Marius BERLIET, LYON, 1984.
- QUINET E.(sous la direction de) :

- Les entreprises et le transport, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1985 ;
 - Les transports et la puissance publique, Presses de l'ENPC, Paris, 1983 ;
 - Les transports en France - Situation au début des années 1980 et politique nouvelle, Notes et études documentaires, la Documentation Française, Paris, 1982.
- de SAULIEU F. : Le travail et la peine des hommes, éditions S.E.J.T., Paris, 1985.
- SCHRADER H. & NORBYE J. (avec la collaboration de J.G. Jeudy) : Le dictionnaire des camions, éditions MDM, Paris, 1993.
- TARRIUS A. : Anthropologie du mouvement, coll. Transports et communication, éditions Paradigme, Caen, 1989.
- TORRENT D. : Le routier, son métier, ses mythes, sa littérature, éditions S.E.J.T., Paris, après 1983 (non daté).
- TRUPIER P. (Textes réunis et présentés par) : Travailler dans le transport, Coll. Logiques sociales, L'Harmattan, Paris, 1986.

RAPPORTS, THESES

- BOUCHARD S. : Nous autres les gars de truck, thèse d'anthropologie, faculté des arts et des sciences, Université Mac Gill, aout 1980, 398 pages.
- BOUVIER P., DENIEUL P. N., GERRITSEN D. : Socio-anthropologie du travail -résultats et perspectives, CNRS-IRESO, Paris, 1989.
- CARUSO M. : Système d'Aide à l'Exploitation - Autour d'un S.A.E., des hommes, Rapport INRETS n° 156, sept. 1992.
- Conseil National des Transports (CNT) : Rapports annuels du Comité National des Transports, de 1988 à 1992.
- C.E.M.T. (Conseil Européen des Ministres du Transport) : Cinquième symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports : les transports dans la décennie 1980-1990, volume 1 : rapports introductifs, Actes du colloque d'Athènes, du 22 au 25 oct. 1973.
- C.E.M.T. : Table ronde n° 59 : Transports et télécommunications, Centre de recherche économiques, CEMT, Paris, 1983.
- C.E.M.T. : Table ronde n° 74 : Systèmes d'observation des transports de marchandises, CEMT, Paris, 1987.
- C.E.M.T. : Table ronde n° 84 : La déréglementation des transports de marchandises, Centre de recherches économiques, CEMT, Paris, 1991.

- DECRETON S. : La sécurité routière : les différents aspects d'un service public morcelé, Thèse de doctorat, sous la direction de Mr MOREAU J., Université de LILLE II, Juin 1989.
- GALLOUJ F. : Economie de l'innovation dans les services - Au delà des approches industrialistes, Thèse de Doctorat, sous la direction de J. GADREY, UST Lille Flandres-Artois, 1992.
- GERMAIN C. : Le routier n'est-il qu'un conducteur de camion ?, rapport INRETS n° 114, fev. 1990, (88 pages plus annexes).
- GIRAULT M. : La déréglementation des transports routiers de marchandises en France - analyse statistique et rapprochement de fichiers, OEST, mars 1989.
- GUGENHEIM J.M., C. POUTHIER & P. SELOSSE : Stratégies des groupes de transports français et évolution du secteur, OEST, septembre 1987.
- GUILBAUT M. : Quels besoins pour les chargeurs ?, Rapport INRETS n° 178, mai 1994.
- GUINCHARD C. : Les outils télématiques et informatiques dans les stratégies des artisans du transport, Université de Franche-Comté, Laboratoire de sociologie et d'anthropologie (LASA), sous la direction scientifique de JACQUES D., 97 pages ronéotypées.
- HAMELIN P. : Situation 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.
- HAMELIN P. : Rapports sociaux de production, mode de régulation et conditions de travail des conducteurs routiers, Tome I et II, rapports ONSER-INRETS, Linas-Monthéry, 1982 et 1984.
- HANNAPE P. : Pratiques de transports des industries et des commerces de gros, Rapport INRETS n° 99, Arcueil, 1989.
- INRETS : Structure et organisation des chaînes de transports de marchandises, évolution de la structure des entreprises de transport, C. D'HESPEL, J. LOMBARD, G. JOIGNAUX, Villeneuve d'Ascq, janvier 1993.
- INRETS : Le transport routier de marchandises dans la région Nord-Pas de Calais : une analyse sectorielle, Synthèse n° 22, C. D'HESPEL, J. LOMBARD, G. JOIGNAUX, Villeneuve d'Ascq, mai 1993.
- LEFEBVRE B. : Dynamiques d'un espace professionnel : le cas des routiers, thèse nouveau régime, sous la direction de R. CRESSWELL, Paris V, déc. 1992.
- LEFEBVRE B. : Rituels : repas d'entreprises et fêtes syndicales dans le milieu du transport par route, Recherche effectuée pour la Mission du Patrimoine Ethnologique, sept. oct 1986.

- LEFEBVRE B. : Identités professionnelles et représentations de l'espace urbain, 2 tomes, Recherche effectuée pour la Mission du Patrimoine Ethnologique, décembre 1985.
- LIBOIS L.J. : Réseaux, systèmes et technologies de télécommunications, rapport au ministre des télécommunications, 151 pages, ronéo.
- LOMBARD J. : Entrepreneurs de transport du Nord de la France, rapport INRETS n° 180, Villeneuve d'Ascq, mai 1994.
- LOMBARD J. : Analyse des chaînes de transport de marchandises et des stratégies des acteurs impliqués dans les transports - Les artisans-transporteurs dans le Nord-Pas de Calais, rapport INRETS-TRACES, convention DRAST, Juin 1993, Villeneuve d'Ascq.
- MAUNY P. : Routiers : une aventure ?, mémoire de maîtrise, UST Lille-Flandre-Artois, sous la direction de Mr GOSSELIN, 1989.
- MAUNY P. : Sociologie et techniques de télécommunications dans les transports, Rapport de D.E.A., UST Lille-Flandre-Artois, sous la direction de Mr GOSSELIN, 1989.
- MAUNY P. : La diversification de l'emploi des femmes vers les métiers traditionnellement masculins des transports, sous la direction de N. GADREY, rapport à la DRTE, 1992, 80 p., ronéo.
- OEST : Notes de synthèses de l'observatoire des transports, mensuelle, consultées depuis 1988 jusque mars 1994. OEST, Paris.
- RENAUT L. : Technologies embarquées et transport routier de marchandises, leur intégration au sein des entreprises de transports, les besoins latents et les conséquences prévisibles sur les situations de travail des professionnels concernés, Rapport INRETS (NNC 8904), 125 pages (plus annexes), Arcueil, juin 1989.
- RENNESSON J.C. : L'informatique embarquée de gestion des véhicules industriels - Panorama du vécu des entreprises, AFME*-ATEE*-MELTM*, Centre de Productivité des Transports, Rungis, 1991.
- RENNESSON J.C. : Résultats de l'expérimentation de communication par satellite chez T.A.F., Centre de productivité des Transports, Rungis, novembre 1989.
- ROQUEPLO P. : Cultiver la technique, éditions Dalloz, rapport au ministre de la Culture, Paris, 1983.
- SANNE P. : Nouvelles technologies d'information et transports de marchandises, thèse de doctorat nouveau régime, direction d'études non précisée, Laboratoire d'Economie des transports, Université Lumière-Lyon II, fév. 1987, 368 pages.

ARTICLES :

- ALSENE E. : "Les impacts de la technologie sur l'organisation", in Sociologie du travail, n° 3/90, pp 321-335.
- ALTER N. : "L'impossible rationalisation de l'innovation", communication aux cinquièmes journées de sociologie du travail, Lyon, nov. 1991, 13 pages.
- ARTOUS A. : "Communication : moins de 10 ans pour s'équiper...", in Camions magazine, n° 59, mars 1987.
- ATEC (Congrès) : "Les conditions d'émergence des nouvelles technologies d'information à bord des véhicules", table ronde organisée au congrès de l'ATEC 1989, in Revue Générale des Routes et Aérodrômes, n° 665, novembre 1989.
- AUGE M. : "Ambivalence et ambiguïté", in Traverses, n° 47, Centre G. Pompidou, Paris, nov. 1989.
- BARJONNET P.E. : "Comment prévoir les besoins des automobilistes à l'horizon 2000 ?", in Revue générale des routes et aérodrômes, n° 661, mars 1989.
- BENCHEIKH T. : "Construit social et innovation technologique", in Sociologie du travail, n° 1-86, pp 41-57, vol XXVIII, 1986.
- BERLIET P. : "L'histoire du camion français", intervention aux journées de Stuttgart, avril 1991.
- BESCO C.A. : "5 sur 5 pour les centres de maintenance" in Equipement magazine, n° 30, janvier 1990.
- BESSAY G. : "Transport routier de marchandises : malaise, crise ou renouveau ?", revue Les cahiers scientifiques du transport, n° 344, nov.-déc. 1990, pp 517-530.
- BESSAY G. : "Transport routier : perspectives, quelle restructuration en 1992 ?", revue Les cahiers scientifiques du transport, n° 351, janv.-fév. 1992, pp 13-14.
- BOLLO D., STUMM M. & HANNAPE P. : "Les nouveaux moyens de communication au service du transport international - COST 306", in Revue RTS, n° 26, Arcueil, juin 1990
- BOUTON D. : "Une démarche originale : le système d'information routière INF-FLUX", in revue Transports Environnement, Circulation (T.E.C.), n° 95, 1989.
- BREDELOUP S. : "Et si la création d'entreprise restait un terrain à défricher", in Revue RTS, n° 29, pp 47-56, Arcueil, mars 1991.
- BRESLAU D. : "L'Ecole de Chicago existe-t-elle ?", Actes de la recherche en sciences sociales, n° 74, 1988.

- Bulletin Officiel du CNRS : "arrêté du 18/12/90 relatif à l'enrichissement du vocabulaire des transports".
- CARUSO M. & CURE C. : "Les conducteurs d'autobus face au contrôle de leur activité", copies non référencées.
- CASTORIADIS C. : "technique", in Encyclopædia Universalis, pp 755-761.
- CHANARON J.J. & PERRIN J. : "Science, technologie et mode d'organisation du travail", in Sociologie du travail, n° 1-86, pp 23-40, vol XXVIII, 1986.
- CHAPOULIE J.M. : "Sur l'analyse sociologique des professions", Revue Française de Sociologie, n° 1, 1973.
- CHAPOULIE J.M. : "E.C. Hughes et le développement du travail de terrain en sociologie", Revue Française de Sociologie, n° 4, 1984.
- CHAUCHAT J.H. & SORNAY C. : "Un même échantillon, interrogé une seule fois, peut-il être représentatif de plusieurs populations différentes ?", Communication à la 6ème conférence de la recherche mondiale dans les transports (WCTR), Lyon, juillet 1992.
- COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNE-DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS : "L'Europe des transports", Juin 1991.
- CRESSWELL R. : "Technologie culturelle", in Encyclopædia Universalis, pp 767-772.
- EYRAUD F., D'IRIBARNE A. & MAURICE M. : "Des entreprises aux technologies flexibles : une analyse de la dynamique de changement", in Sociologie du Travail, n° 1-1988.
- FERRAND A. : "Peut-on faire confiance à une structure ?", communication à la 2ème conférence Analyse Réseaux Sociaux, 1991.
- FIGARO (les dossiers du - économie) 30 mars 1992 :
 - "Fret : place aux géants", P. HAAS ;
 - "courrier express : bataille au sommet", P. HAAS ;
 - "transport routier : vers le service total", P. HAAS.
- GALLARD P. : "Les rapports homme/machine : une inadéquation préoccupante", in Le Nouvel Economiste, déc. 1991, et in Problèmes Economiques, avril 1992.
- GIANNOPOULOS G.A. ; "Innovation in the field of freight transport in Europe", sans référence. Article mis à ma disposition par Melle Bredeloup, INRETS.
- GENEST B.A. : "Réflexion sur le rôle de l'indormation dans la destion des entreprises de camionnage", Rooutes et transports, été 1987, vol. 17, n° 2, pp 21-26, Montréal, Québec.
- GILLE D. & STENGERS I. : "Culture technique et transmission des savoirs", in Education Permanente, n° 82, 1986.
- GOSELIN G. : "Sociologie, classement et quantification", Cahiers Internationaux de Sociologie, vol. XCIII, Paris, 1992.

- GOSSELIN G. : "Sociologie de l'imaginaire et retour du sujet", in Actions et recherches sociales, n° 4, décembre 1986.
- GRAS A. : "Le macro-système technique des transports aériens", pp 78-83, Culture technique n° 19, Numéro spécial transport, mai 1989.
- GRAS A. : "Le pilote face aux nouveaux automatismes", pp 84-91, Culture technique n° 19, Numéro spécial transport, mai 1989.
- GRAS A. : "Les pilotes de ligne et les représentations du devenir technologique", pp 96-98, Culture technique n° 19, Numéro spécial transport, mai 1989.
- GUILLERME J. : "Technologie", in Encyclopædia Universalis, pp 764-766.
- HAMELIN P. : "Le monde des routiers, histoire et image d'un "groupe professionnel" composite", 16 pages, in Culture technique, n° 19, mai 1989.
- HAMELIN P. : "Le camionnage et les métiers de conducteurs routiers, éléments pour une histoire", in L'aventure des routiers, pp 27-38, publication de l'Ecomusée du Nord-Dauphiné, éditions Cent Pages, Villefontaine, 1988.
- 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.
- HAMELIN P. : "Artisanat et salariat dans les transports publics routiers", in RIBEILL G. : Frontières et identités professionnelles dans les métiers des transports, Gréco n° 130055, Paris, 1985.
- HAMELIN P. : "La perpétuation du transporteur indépendant dans le transport routier", communication au colloque "Travailleurs du transport et changements technologiques", Versailles, Juin 1982.
- HERAN F. : "Les relations entre technologie et organisation", Cahiers lillois d'économie et de sociologie, n° 18, Villeneuve d'Ascq, 1991.
- JEANTET A. & TIGER H. : "L'automatisation d'un atelier d'usinage à l'épreuve des histoires individuelles et des savoir-faire ouvriers", in Formation-Emploi, n° 11, juillet-sept. 1985.
- LEFEBVRE B. : "Entre bitume et macadam", in POUY J.B., HAMELIN P. & LEFEBVRE B. : Les routiers, des hommes sans importance ?, coll. Des gens, éditions Syros, Paris, 1993.
- LEFEBVRE B. : "Intégration locales et reproduction sociale des chauffeurs routiers : le rôle des femmes", Communication au colloque du LERSCO de Nantes : Crises et métamorphoses ouvrières, 1992.
- LEFEBVRE B. : "Les risques du métier, ethnographie des conducteurs de poids-lourds dans les petites entreprises de la région Rhône-Alpes", pp 241-249, in Culture technique, n° 19, mai 1989.
- LEFEBVRE B. : "Etre routier : s'engager, se reconvertir ou s'installer dans le métier", Annales de Vaucresson, 1/1987, n° 26, pp 259-276.

- LEFEBVRE B. : "Routiers : identités professionnelles et représentations de l'espace urbain", in Revue Terrain, n° 3, 1985.
- LE FLOCH-MEUNIER P. : "Les transport routier de marchandises : l'image d'un secteur hétérogène", in revue Transports, n° 343, sept.-oct. 1990, pp 403-409.
- Le Monde (Initiatives) : "nouvelles technologies et nouvelles inégalités", Y. Lasfargues, 03/10/1990.
- Le Monde (dossiers et documents) : "La bataille des transports", n° 219, mars 1994.
- LOMBARD J. & BREDELOUP S. : "Artisans transporteurs, nés de la dépendance ?", in Hommes et terres du Nord, n° 1, 1992.
- LOMBARD J. : "Les réseaux d'entreprises de transport routier de marchandises dans le Nord-Pas de Calais", Revue RTS
- LOMBARD J. : "Une géographie des dépendances : les artisans-routiers du Nord-Pas-de-Calais dans les réseaux d'entreprises de transports de marchandises", revue Transports, n° 363, janvier-février 1994, pp 21-25.
- MAUNY P. : "Les routiers : une communauté professionnelle ?", in Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie, pp 103-118, n° 16, 2ème sem. 1990.
- MESTHENE E. : "Société technologique", in Encyclopædia Universalis, pp 772-774.
- MICHELAT G. : "Sur l'utilisation de l'entretien non directif en sociologie", Revue Française de Sociologie, XVI, 1975, pp 229-247.
- MORICOT C. & POIROT-DELPECH S.L. : "Le contrôle aérien ou la rencontre du savoir-faire avec l'informatique", pp 92-95, Culture technique n° 19, Numéro spécial transport, mai 1989.
- MOSCOVICI S. (Entretien avec) : "L'espace, le temps et le social", in L'espace et le temps aujourd'hui, pp 261-272, Points-sciences, Seuil, 1983.
- NEIERTZ N. : "Coordonner les transports : aux origines d'une politique" Revue RTS n° 37, mars 1993, pp 57-65.
- NIERAT P. : "Gestion et compétitivité d'une entreprise de transports", communication au 25ème congrès de la Société d'Ergonomie de Langue Française, Lyon, octobre 1989, 5 pages.
- OFFNER J.M. : "Les «effets structurants» du transport : mythe politique, mystification scientifique", communication à la 6ème WCTR, Lyon, juillet 1992.
- PENEFF J. : "La fabrication statistique ou le métier du père", Sociologie du travail, n° 2, 1984.
- REYNAUD J.D. : "Les régulations dans l'entreprise : régulation de contrôle et régulation autonome", communication aux 2ème journée de sociologie du travail, CNRS, Lille, les 12 et 13 mars 1987.
- RIBEILL G. : "Culture, technologie et contraintes économiques. L'évolution des chemins de fer en France et aux Etats-Unis", extrait de Ribeill G. "Evolution

- du chemin de fer, comparaison France -USA", rapport de recherche pour le ministère du transport. ADA. 1981, pp 57-73.
- SAVY M. : "Logistique et territoire", projet de communication à la 6ème conférence de la recherche mondiale dans les transports, Lyon, juillet 1992.
- SCARDIGLI V. : "La société de l'information", pp 33-62, Revue des sciences humaines, : l'espace social de la communication.
- SINGERY J. : "Représentations sociales et projets de changement technologique en entreprise", in ABRIC J.C. (sous la dir. de) : Pratiques sociales et représentations, coll. Psychologie Sociale, PUF, Paris, 1994.
- SOUDIERE (de la) M. : "L'inconfort du terrain", in revue Terrain, n°11, 1988, pp 94-105.
- STUMM M. : "Techniques de l'information et transports de marchandises", INRETS, sept. 1991, 81 pages.
- THENIG J.C. : "La réglementation des transports, comportements réels et effets de systèmes", pp 136-150, in Les transports et la puissance publique, sous la dir. d'E. Quinet, Presses de l'ENPC, Paris, 1983.
- TRAPIER P. & DAMIEN R. : "Rhétoriques professionnelles", 12 pages, communication au colloque "Genèse et dynamique des groupes professionnels", Paris, nov. 1992
- TRAPIER P. : "La contribution des recherches en socio-économie des transports à la transformation du champ scientifique en sociologie industrielle", pp 202-218, Communication au colloque Travailleurs du transport et changement technologique - résultats de recherche en sciences humaines, Versailles, juin 1982.
- VELTZ P. : "Informatisation des industries manufacturières et intellectualisation de la production", in Sociologie du travail, n° 1-86, pp 5-22, vol XXVIII, 1986.

ACTES DE COLLOQUES, RENCONTRES ET SEMINAIRES, REVUES, ENTRETIENS

- "Cahiers d'étude des sociétés industrielles et de l'automatisation", BARRIER C., NAVILLE P., PASCAL A., ROLLE P., & BRAMS L., Sociologie et changement technique, n° 5, 1963, Centre d'études sociologiques, CNRS.
- Cinquièmes journées de sociologie du travail, Lyon du 13 au 15 novembre 1991 : Les rationalisations du travail:
- Thème 1 : Formes anciennes et nouvelles des rationalisations du travail
 - Thème 2 : La rationalisation du travail comme enjeu des rapports sociaux ;

- Thème 3 : Les catégories d'analyse et les points de vue sur la rationalisation du travail.

ECOMUSEE NORD-DAUPHINE : "L'aventure des routiers", éditions Cent Pages, Grenoble, 1988.

GALLAND E. : "L'informatique dans la tête de ses futurs ingénieurs", actes du colloque "Les technologies de la vie quotidienne", Paris, 1990.

INFOTRANS : "Des technologies nouvelles appliquées au transport", journée d'étude, Centre de Productivité des Transports, 28 avril 1988, 61 pages.

LASTREE* (Séminaire) : Intervention de J.M. CHAPOULIE : "La sociologie du travail de Hughes (E.C.) dans son contexte", le 21 décembre 1993, Ifresi-CNRS, Lille.

Le Monde (journal) : "un entretien avec le président des transporteurs routiers", 19/10/1989.

MORIN E. (entretien avec) réalisé par J.Y. BARREYRE, in revue Sociétés, n° 42, 1993, pp 335-343.

"Travailleurs du transport et changements technologiques-Résultats de recherche en sciences humaines", Ministère des transports et de la mer, ministère de la recherche et de la technologie, 21 communications, Versailles, juin 1982 .

LITTERATURE

ANTONA R. : Les champions du gas-oil, Editions Magnard, Le temps d'un livre, Paris, 1974.

von der GRUN M. : Nappe de feu, éditions Messidor-Roman, Paris, 1990.

LEIFFET D. : Moi, Tarzan, coll. Confession, éd. JC Lattès, Paris, 1993.

STEINAUER J. : Contes et légendes à deux ou trois essieux, Editions 24 heures, Lausanne, 1990.

SOURCES STATISTIQUES

Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (des travailleurs salariés) : "Statistiques technologiques d'accidents du travail" :

- Tome 1 : Statistiques nationales d'accidents du travail (années 1989, 1990, 1991), statistiques financières et technologiques ;

- Tome II : statistiques technologiques d'accidents du travail : Remarques.

Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie du Nord-Pas de Calais : enquête "ressources logistiques 1991", gracieusement mise à ma disposition par Mr Meffrey.

INSEE : "les comptes du transport", 1992.

INSEE PREMIERE : "Les transports en 1991", DEBRAS B., n° 220, aout 1992.

INSEE PREMIERE : "L'évolution conjoncturelle dans les transports", J.F. VACHER et alii, n° 288, décembre 1993.

INSEE : TABLEAU VI 9 : transports routiers, camions : parc de véhicules de moins de 10 ans"

INSEE, OEST : "les comptes des transports en 1991", Insee résultats n° 205, Economie générale n° 57, Juillet 1992.

OEST : "Les entreprises de transport (enquête annuelle d'entreprises), 1991.

OEST : "Nomenclature statistique des transports", non datée mais utilisée et valide en 1992.

OEST : Mémento statistique des transports, résultats annuels, de 1985 à 1992.

SITRAM : "actualisation des chiffres du transports", réseau vidéotex télématique.

Transports magazine ex-Camion magazine (revue mensuelle) : "les chiffres du mois".
Consultation sur plusieurs années (1987-1992)

SOMMAIRE GENERAL

Remerciements.....	1
INTRODUCTION GENERALE	2
CHAPITRE PRELIMINAIRE : PROBLEMATIQUE GENERALE : PENSEE COMPLEXE, IMAGINAIRE SOCIAL,TECHNIQUE ET TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES.....	8
INTRODUCTION.....	8
1.1. QUELQUES PRECISIONS THEORIQUES SUR L'IMAGINAIRE, LES TECHNIQUES ET LES TRANSPORTS	11
1.1.1. A l'origine de l'étude des imaginaires sociaux	11
1.1.2. La notion d'imaginaire illustre les relations entre acteurs.....	15
1.1.3. L'étude de la technique dans les transports	22
1. 2. DE LA QUESTION ORIGINELLE AUX HYPOTHESES DE RECHERCHE.....	24
1.2.1. A l'origine du questionnement : un entretien non-directif	25
1.2.2. Deux constats contradictoires	26
1.2.3. La question de départ et les hypothèses qui lui étaient liées.....	28
1.2.4. Les travaux disponibles.....	29
1.2.5. Des hypothèses systémiques donc interactionnistes	36
CONCLUSION	39
PREMIERE PARTIE : LES ACTEURS DES TRM COMPOSENT UN "SECTEUR" A GEOMETRIE VARIABLE	41
INTRODUCTION.....	42
• Les TRM composent-ils un "secteur" ?.....	44
• La concurrence rail-route est-elle un facteur causal ?.....	44
• La technique, objet de gain de productivité.....	45
• Quelques précisions et plan de la première partie	46
CHAPITRE 1 : LES DONNEURS D'ORDRES, CES INCONNUS QUI DOMINENT LE MARCHÉ DES TRANSPORTS.....	47
INTRODUCTION Pourquoi s'intéresser aux chargeurs ?	47
1.1. LES CHARGEURS ET LE "CHOIX" DU MODE DE TRANSPORT ou "comment détenir sans maîtriser ?"	48
1.1.1. Les aires de concurrence	48
1.1.2. L'importance chiffrée des chargeurs	
1.1.3. Des unités de mesures contestées	55
1.1.3.1. Des instruments de mesure peu précis.....	55
1.1.3.2. L'analyse de C. Gérondeau	56
1.1.3.3. L'enquête «auprès des chargeurs»	57
1.2. LES INTERMEDIAIRES	58
1.2.1. L'importance statistique des intermédiaires	59
1.2.2. L'activité d'intermédiaire dans les transports routiers.....	60
1.2.3. L'activité des intermédiaires et les prix du transport.	62
1.3. AUTRES ARGUMENTS SUR LA CONCURRENCE INTERMODALE.....	65

1.3.1. Le financement des infrastructures	65
1.3.2. La surcapacité des transports routiers de marchandises	66
1.3.3. Les avantages des TRM sur les autres modes.....	66
1.3.4. Les capacités d'action des donneurs d'ordres et des intermédiaires.....	67
1.4. L'ORDRE DE MISSION REFLET DE LA DOMINATION DES DONNEURS D'ORDRES DANS L'ESPACE INTERACTIONNEL DES TRM.....	69
1.4.1 Description de la "feuille de route".....	69
1.4.2. Une tentative de responsabilisation juridique des chargeurs et donneurs d'ordres.	70
1.4.3. L'utilisation concrète du nouvel ordre de mission	71
CONCLUSION	74

CHAPITRE 2 : L'ETAT FRANÇAIS, DECIDEUR TENTACULAIRE ET UBIQUISTE

INTRODUCTION.....	77
2.1. LA RELATION TRANSPORTS/ETAT , UN SYSTEME COMPLEXE AUTO-ECO-ORGANISATEUR ET AUTO-ECO-PRODUCTEUR.....	78
2.1.1. Une indiscutable ubiquité	78
2.1.2. Etat et transports, une relation systémique	80
2.2. L'ETAT FRANÇAIS, GRAND REGULATEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES	82
2.2.1. Les informations en notre possession	82
2.2.2. Les conditions d'une volonté interventionniste.....	83
2.2.3. 1936, les "lois de coordination des transports terrestres"	84
2.2.4. L'appropriation sociale des lois de coordination la constitution des transports routiers de marchandises en "profession"	86
2.2.5. Après les lois de coordination de 1936, un fait marquant la Tarification Routière Obligatoire (dite T.R.O.).....	88
2.3. L'ETAT FRANÇAIS, PREMIER TRANSPORTEUR ROUTIER DE MARCHANDISES DE LA NATION	91
2.3.1. L'Etat français, un gigantesque holding.....	91
2.3.2. Les entreprises étatiques de TRM.....	93
2.4. LES TRM VUS PAR L'ETAT, UN SECTEUR FERME ET DEFINI.....	98
2.4.1. Les taxinomies en usage	98
2.4.2. Une circonscription difficile du "secteur".....	101
2.4.3. La notion d'Activité Principale et les TRM	105
2.4.4. Les entreprises de transports routiers de marchandises telles que définis par l'Etat	
CONCLUSION	

CHAPITRE 3 : LES TRANSPORTEURS, UNE REPRESENTATION SPECIFIQUE DU "SECTEUR"

INTRODUCTION.....	111
3.1. COMMENT PEUT-ON ETRE TRANSPORTEUR ?	112
3.1.1. Une homogénéité légendaire.....	112
3.1.2. Qui devient transporteur ?.....	114

3.1.3. L'attestation de capacité :	
la valorisation officielle des capacités professionnelles	120
3.1.3.1. Les modalités de l'obtention et leur récente réforme	120
3.1.3.2. Le rôle social de l'attestation de capacité	123
3.2. UNE DEFINITION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS AGREEE PAR	
LES TRANSPORTEURS EUX-MEMES	126
3.2.1. Les choix de variables pour le classement des entreprises de TRM.....	126
3.2.2. Les grandes entreprises de TRM.....	129
3.3. PLAIDOYER POUR UNE DEFINITION FLUCTUANTE DES TRM	134
3.3.1. Une comparaison entre deux définitions des TRM.....	134
3.3.2. Le mélange des genres et le cumul des rôles	136
CONCLUSION	138
CHAPITRE 4 : LES AGENTS DE CONVOYAGES	
INTRODUCTION.....	142
4.1. LE CHOIX D'UN VOCABLE	144
4.1.1. Une multiplicité terminologique	144
4.1.2. Un vocabulaire peu explicite sur leur métier	146
4.1.3. L'appellation choisie : les agents de convoys	148
4.2. LE MONDE DE LA ROUTE	150
4.2.1. Les agents de convoys sont-ils des nomades ?.....	150
4.2.2. Qui sont les agents de convoys ?.....	154
4.2.3. Liberté chérie	157
4.2.4. Le camion.....	164
4.2.5. Les interactions sur la route	171
4.2.6. La solidarité des agents de convoys	175
4.3. LE MONDE DES "ROUTIERS", DES INTERACTIONS DIFFICILES	178
4.3.1. Les interactions avec les ouvriers	180
4.3.2. Les interactions avec les employeurs.....	184
4.4. LES CONFLITS INTERPERSONNELS DANS LES TRM.....	189
4.4.1. Un positionnement théorique.....	189
4.4.2. Les conflits individuels et interpersonnels dans les TRM	194
CONCLUSION	202
DEUXIEME PARTIE : LA TECHNIQUE, PROCESSUS	
COMPLEXE.....	
213	
INTRODUCTION UN CADRE CONCEPTUEL POUR ANALYSER LES	
TECHNIQUES	214
1. La technique et son usage, une antique question	215
2. L'élaboration du cadre conceptuel	217
CHAPITRE 5 : PENSER LA TECHNIQUE.....	
220	
INTRODUCTION.....	220

5.1. TECHNIQUE OU TECHNOLOGIE ? UNE VIEILLE QUESTION, DES PRECISIONS NECESSAIRES.....	223
5.1.1 La technologie, un discours sur les techniques.....	223
5.1.2. Le succès du mot "technologie".....	224
5.1.3. L'usage social du vocable "technologie".....	225
5.2. D. de ROUGEMONT "INFORMATION N'EST PAS SAVOIR", ou «conseils pratiques pour lutter contre des techniques non parfaitement maîtrisées».....	228
5.2.1. Donner un cadre théorique au processus technique.....	229
5.2.2. Lutter contre l'expansion non-maîtrisée des techniques.....	231
5.2.3. Discussion du lien causal établi par l'auteur.....	233
5.3. J. HABERMAS : UNE EXPLICATION HOLISTE DU PROCESSUS TECHNIQUE.....	235
5.3.1. J. Habermas et l'extension à la technique de la pensée marxiste.....	237
5.3.2. J. HABERMAS : "Le modèle pragmatique".....	241
5.3.2.1. Les critiques élaborées par J. Habermas.....	241
5.3.2.2. Un nouveau modèle d'analyse.....	242
5.3.3. La technocratie, un discours rationnel par rapport à ... des valeurs.....	244
CONCLUSION : DE J. HABERMAS A LA PENSEE SYSTEMIQUE.....	249
CHAPITRE 6 : LES TECHNIQUES ET LEUR IMAGINAIRE SOCIAL.....	253
INTRODUCTION.....	253
6.1. DE L'IMAGINAIRE AUX TECHNIQUES, L'IMAGINAIRE DES TECHNIQUES.....	254
6.1.1. "Au doigt et à l'œil".....	254
6.1.2. Le Golem, un mythe comme transition technique.....	257
6.2. "LES SENS DE LA TECHNIQUE".....	261
6.2.1. La diffusion des technologies : une course contre la montre, et en trois étapes.....	263
6.2.1.1. La techno-logie.....	264
6.2.1.2. La thématique du progrès.....	266
6.2.2. Entropie/Néguentropie, la base constitutive de l'imaginaire du progrès technique.....	269
6.3. L'APPROPRIATION SOCIALE DES TECHNIQUES.....	273
6.3.1. Quatorze fantasmes pour une stabilité de l'imaginaire.....	273
6.3.2. Les "germes" de l'innovation sociale.....	276
6.3.3. Les avancées du processus technique et le système de production : «production et reproduction».....	279
6.3.4. Cinq processus culturels que peuvent venir renforcer les techniques nouvelles.....	280
CONCLUSION.....	284
CHAPITRE 7 : DE LA PENSEE SYSTEMIQUE A LA PENSEE COMPLEXE : LE RETOUR DU SUJET.....	286

INTRODUCTION.....	286
7.1. LA PENSEE SYSTEMIQUE DE N. LUHMANN SELON A. GRAS	288
7.1.1. L'autorégulation et l'autopoïèse	289
7.1.3. la différenciation	290
7.1.4. L'évolution	291
7.1.5. La communication	292
7.2. LA RE-INTRODUCTION DU SUJET PAR LA PENSEE COMPLEXE	294
7.3. LE PROCESSUS TECHNIQUE SYSTEME OUVERT COMPLEXE.....	298
CONCLUSION DU CHAPITRE SEPT	301
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.....	303

TROISIEME PARTIE :LESTECHNIQUES

D'ORGANISATION DU TRAVAIL DANS LES TRM

INTRODUCTION : DE L'HISTOIRE DU VEHICULE A L'ORGANISATION DES OPERATIONS DE CONVOYAGES.....	307
--	-----

CHAPITRE 8 : LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES UNE HISTOIRE TECHNIQUE CENTREE SUR LE VEHICULE.....

INTRODUCTION.....	310
-------------------	-----

8.1. UNE HISTOIRE DU POIDS-LOURD RE-SITUEE DANS SON CONTEXTE	311
8.1.1. Les bases de l'expansion	312
8.1.2. L'expansion des TRM	320

8.2. L'INTEGRATION DES TECHNIQUES DANS LES ENTREPRISES DE TRM, PREMICES A UNE HISTOIRE	325
8.2.1. Les TRM, une étonnante capacité d'intégration des innovations techniques	326
8.2.2. Un processus de spécialisation/diversification	327
8.2.3. les acteurs de la spécialisation/diversification	330
8.2.4. Une autonomisation relative des acteurs-concepteurs de l'innovation.....	332

8.3. UNE HISTOIRE SPECIFIQUE DES TRM.....	333
8.3.1. Cette histoire spécifique commence avec le camion	334
8.3.2. Elle se transmet oralement.....	334
8.3.3. Fernand Braudel y prêta attention.....	338

CONCLUSION	341
------------------	-----

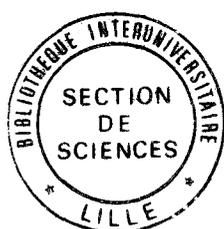
CHAPITRE 9 : LES MODALITES CONCRETES DE L'ORGANISATION DES OPERATIONS DE CONVOYAGES.....

INTRODUCTION.....	343
-------------------	-----

9.1. LES REPARTITEURS DANS LES ENTREPRISES DE TRM	345
9.1.1. Le métier de répartiteur.....	345
9.1.2. Quelques caractéristiques de leur travail	346
9.1.3. Le travail des répartiteurs.....	347
9.2. LA VOLONTE DES ENTREPRENEURS DE CONTACTER LEURS VEHICULES.....	349
9.2.1. Un besoin croissant d'être informé rapidement.....	349
9.2.2. Une nouvelle répartition des qualifications dans les entreprises de TRM.....	354
9.3. QUELQUES MODIFICATIONS HISTORIQUES DU DEROULEMENT DES OPERATIONS DE CONVOYAGE.....	355
9.3.1. Les transporteurs sont de friands consommateurs de techniques nouvelles	355
9.3.2. Les problèmes de la formation initiale.....	357
9.3.3. Les conséquences de cet état de fait	358
9.3.4. Quelques informations sur les années cinquante	359
9.4. L'ORGANISATION D'UNE OPERATION THEORIQUE DE CONVOYAGE.....	360
9.4.1. L'organisation d'une journée en 1970	361
9.4.2. L'organisation d'une journée en 1993	366
9.4.3. Une volonté d'accroître la somme des informations sur les mobiles.....	370
CONCLUSION	373
 CHAPITRE 10 : LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON DANS LES ENTREPRISES DE TRM.....	 375
INTRODUCTION.....	375
10.1. CINQ FORMES DE COMMUNICATION DANS LES TRM.....	376
10.1.1. un exemple d'imaginaire social.....	376
10.1.2. Un modèle pentatonique des communications dans les TRM.....	379
10.1.3. La communication entre les mobiles et les forces de l'ordre	379
10.1.4. La communication de l'entreprise avec les autres entreprises	381
10.1.5. La communication entre l'entreprise et l'Etat.....	384
10.1.6. la communication à l'intérieur de l'entreprise (entre sédentaires).....	385
10.2. LA COMMUNICATION ENTRE L'ENTREPRISE ET LES AGENTS DE CONVOYAGE ET/OU LES VEHICULES.....	387
10.2.1. Objets spécifiques ou objets spécifiés ?.....	387
10.2.2. Le chronotachygraphe et les enregistreurs de bord.....	388
10.2.3. Une description des techniques informationnelles de liaison	392
10.3. DES TECHNIQUES EMBARQUEES POUR DEBARQUER DES INFORMATIONS.....	396
10.3.1. L'accroissement du spectre technique, résultat du processus de spécialisation/diversification.....	397
10.3.2. Les conclusions de l'enquête de L. Renault	399
CONCLUSION	402
CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE	405

QUATRIEME PARTIE : LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON ET L'IMAGINAIRE DES ACTEURS DU TRM	408
INTRODUCTION.....	409
LES TECHNIQUES DE RECUEIL DES INFORMATIONS.....	412
1. Le cadre théorique de la technique de recherches l'Ecole de Chicago, G. Gosselin et P. Bouvier.....	412
2. Les techniques de recherches.....	414
 CHAPITRE 11 : L'IMAGINATION TECHNO-LOGIQUE	417
INTRODUCTION.....	417
11.1 LE DISCOURS TECHNO-LOGIQUE SUR LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON (OU T.I.L.).....	418
11.1.1. «Vous pouvez, sans problème».....	420
11.1.2. «Vous pouvez, vous ne pouvez pas ne pas vouloir, donc vous voulez»	423
11.1.3. «Vous pouvez, vous voulez, donc vous devez».....	424
11.1.4. «Vos concurrents l'ont ou vont l'avoir, vous ne pouvez plus faire autrement».....	425
11.2 LES PUBLICITES COMMERCIALES TECHNICISTES	428
CONCLUSION	436
 CHAPITRE 12 : L'EQUIPEMENT EN TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON DE LA SITUATION ANTERIEURE A L'IMAGINAIRE DES TRANSPORTEURS	440
INTRODUCTION.....	440
12.1. LA RELATION TRANSPORTEUR / AGENTS DE CONVOYAGES	441
12.1.1. La rotation du personnel dans les entreprises de TRM.....	442
12.1.2. Les modalités de la relation transporteurs / agents de convoyages.....	445
12.1.3. Les techniques informationnelles de liaison dans la relation transporteur / agent de convoyage.....	448
12.2. L'ARGUMENTAIRE DES TRANSPORTEURS SUR LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON.....	451
12.2.1. Avant l'introduction des techniques informationnelles de liaison	452
12.2.2. Intérêts des techniques pour l'exploitation.....	454
12.2.3. Justifications des choix réalisés par les transporteurs.....	460
12.2.4. Descriptions des réactions estimées des agents de convoyages : l'imaginaire des transporteurs sur les agents de convoyages	464
12.3. L'IMAGINAIRE TECHNIQUE DES TRANSPORTEURS	468
CONCLUSION DU CHAPITRE DOUZE	473

CHAPITRE 13 : POUR LES AGENTS DE CONVOYAGES, LA LIBERTE CONTINUE	476
INTRODUCTION.....	476
13.1. L'IMAGINAIRE DES AGENTS DE CONVOYAGES ET LES TECHNIQUES INFORMATIONNELLES DE LIAISON	477
13.1.1. Les entretiens	478
13.1.2. L'observation du chauffeur dont le camion est équipé d'un appareil enregistreur.....	486
13.2. LES UTILISATIONS APPROPRIÉES DES TECHNIQUES.....	491
13.2.1. Deux détournement d'objets techniques	491
13.2.2. Des détournements de la fonction des techniques	493
13.2.3. Des ajustements concrets de l'utilisation : une appropriation personnalisée	496
13.2.3. Un imaginaire stabilisateur	497
CONCLUSION	500
CONCLUSION GENERALE	506
14.1. UNE REPOSE AUX QUESTIONS POSEES DANS LA PROBLEMATIQUE.....	507
14.2. DISCUSSION DU MODELE ELABORE PAR V. SCARDIGLI SUR LE "MONDE" DE LA PRODUCTION	510
14.2.1. Une adoption rapide.....	511
14.2.2. Une «révolution de l'intelligence» ? Quatre changements	511
14.2.3. Un renforcement de l'ordre économique	516
14.3. TROIS PISTES DE RECHERCHES A SUIVRE.....	519
ANNEXES	522
ANNEXE I	523
ANNEXE I bis	524
ANNEXE II	526
ANNEXE III	541
ANNEXE IV	544
ANNEXE V	550
ANNEXE VI.....	554
BIBLIOGRAPHIE	556
SOMMAIRE GENERAL	573



*«Que ceci soit la fin de l'ouvrage,
non la fin de la recherche»*
Bernard de Clairvaux