



HAL
open science

Les enquêtes sur les durées de travail des conducteurs de poids lourds

Patrick Hamelin

► **To cite this version:**

Patrick Hamelin. Les enquêtes sur les durées de travail des conducteurs de poids lourds. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2001, 30p. hal-03521972

HAL Id: hal-03521972

<https://hal.science/hal-03521972>

Submitted on 11 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les enquêtes sur les durées de travail des conducteurs de poids lourds

De 1975 jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix des enquêtes sur les conditions de travail des conducteurs routiers ont existé de façon sporadique.

Maintenant, l'administration française des transports soutient un effort visant à faire de la connaissance de l'évolution des conditions de travail des conducteurs un des outils au service de la "modernisation" du secteur d'activité.

Le "social", est devenu un enjeu quotidien de l'action publique depuis que, suite aux barrages routiers contre le permis à points de juillet 1992, les Pouvoirs Publics ont mis en place un groupe de discussion, dit "groupe Dobias", pour discuter des mesures à prendre pour moderniser le secteur des transports, qui a conclu ses travaux avec la signature de l'accord de Novembre 1994 "contrat de progrès". Ces discussions et cet engagement regroupés sous le nom de "contrat de progrès" visaient à développer le dialogue social. Cela impliquait qu'un minimum de transparence dans la définition des enjeux exista. À cette fin, les Pouvoirs Publics ont mis en place un dispositif "d'observation sociale" dont la colonne vertébrale est constituée par l'analyse secondaire des sources statistiques déjà disponibles et la réalisation d'enquêtes ad hoc.

Au sein de ce dispositif général, l'accord de 1994 (signé, par la moitié des syndicats ouvriers et l'ensemble des syndicats patronaux) instituant une dégressivité des horaires de travail et une transparence des salaires incitait les Pouvoirs Publics, à se donner les moyens de suivre l'évolution des conditions temporelles de travail et de rémunération des conducteurs. Le dispositif particulier concernant cette question repose sur deux sources :

- Une enquête conjoncturelle, mise en œuvre en 1995, concerne 750 conducteurs routiers par trimestre. Elle se déroule sur les lieux de concentration (restaurants et centres routiers). La population enquêtée ne résulte pas d'un échantillon aléatoire. Ainsi, les conducteurs ne fréquentant pas ou rarement ces lieux et les conducteurs des entreprises transportant leurs propres produits sont exclus de l'enquête. Les enquêteurs demandent aux conducteurs de se souvenir du temps consacré à leurs activités de travail pour chacun des jours de la semaine antérieure à l'entretien, et d'indiquer le niveau de leur rémunération.
- Une enquête structurelle, mise en œuvre et testée une première fois en 1975, auprès d'un échantillon restreint a été renouvelée avec des échantillons représentatifs de toute la population, en 1983, 1993 et 1999. Mille conducteurs sont interrogés sur leur travail, leur carrière et leur expérience des accidents du travail et de la circulation. Ils remplissent, durant une ou deux semaines, un carnet de temps sur lequel ils notent, de façon chronologique, leurs différentes activités de travail, leur repos et leur sommeil.

La Commission Nationale de l'Information Statistique (CNIS) a explicitement demandé que les enquêtes conjoncturelles qui se prêtent mal à l'inférence statistique soient "calées" sur les résultats, valides statistiquement, de l'enquête structurelle.

Les enquêtes relatives aux conditions de travail des conducteurs et à leur rémunération ont longtemps eu un statut précaire. Elles ne se sont imposées avec “ évidence ” qu’avec la montée des conducteurs à la “une des journaux”. Lesquels marquaient ainsi, l’approfondissement de la crise structurelle du secteur d’activité.

Les conditions conflictuelles dans lesquelles la légitimité sociale des enquêtes sur les durées de travail des conducteurs routiers est apparue “ à l’évidence ”, alors que jusque-là elles n’étaient pas considérées comme importantes, ont remis à l’ordre du jour quelques problèmes relatifs à l’usage social du chiffre.

La pertinence et la précision des enquêtes quantitatives, relatives aux conditions de travail des conducteurs, ne sont pas, pour nous, des propriétés relevant des seules propriétés formelles du modèle probabiliste. Elles sont liées à la nature du problème traité et engagent le niveau d’évolution des rapports sociaux que les populations concernées vivent quotidiennement.

Historique des préoccupations sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier

C'est en 1937, alors que se mettaient en place les réglementations visant à contrôler le développement du transport routier, qu'une première étude sur le travail des conducteurs paraît dans la revue scientifique "Le Travail Humain"¹. L'auteur, Bernard Lahy, concluait que la fatigue est le principal problème du métier de conducteur. Il décrivait des conditions de travail ayant un caractère tellement extrême qu'il abandonna son projet primitif de procéder à des expérimentations visant à trouver des critères rationnels de sélection des conducteurs. Il faudra attendre une quarantaine d'années avant de retrouver les conducteurs routiers comme sujets d'un article dans la même revue !

Les enquêtes sur les conditions temporelles de travail des conducteurs routiers ont vu le jour en France, à l'Organisme National de Sécurité Routière (ONSER) en 1974, sous l'impulsion d'une interrogation sur le risque routier².

Depuis plusieurs années, l'étude de la fatigue des conducteurs était un domaine de recherche légitime du fait de la promulgation du règlement européen de sécurité de 1969, concernant la durée et les rythmes de la conduite et du repos.

Les premières conclusions de ces études de psychophysiologie, menées à l'ONSER entre 1969 et 1972, indiquaient de façon ténue que la vigilance des conducteurs se dégradait avec la durée de l'activité et davantage la nuit que le jour. Fondées sur l'idée, d'une inter variabilité faible des mécanismes de fonctionnement du corps humain, les expériences de physiologie sont considérées comme valides avec un très petit nombre de sujets (là une douzaine). Les conclusions de ces expériences ne permettaient pas de savoir si les tendances décrites qualifiaient des conducteurs soumis à des situations particulières ou au contraire les conducteurs dans leur généralité. La question, dès lors, se posait d'évaluer la fréquence des “ situations de travail ” marquées d'une probabilité plus élevée de risque de perte de vigilance des conducteurs, pouvant avoir un effet sur la sécurité de la circulation des camions.

¹ Bernard Lahy, 1937, “ les conducteurs de poids lourds, analyse du métier, étude de la fatigue, organisation du travail ”, Le TRAVAIL HUMAIN, n°1, éd. PUF, Paris.

² Etude financée par la CNAMTS (Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés), via le Comité Technique National n°12 (Transport et manutention) et la DTT (Direction des Transports Terrestres) qui est un service de l'Etat chargé de mettre en œuvre la politique des transports.

La spécialisation de l'Organisme National de Sécurité Routière, à qui il était demandé d'étudier les liens éventuels entre l'accidentologie des poids lourds et l'état des conducteurs au volant, imposait implicitement qu'une problématique de sécurité publique soit utilisée dans l'étude des conditions d'une activité professionnelle.

Cela posait les germes d'une véritable révolution des habitudes institutionnelles dont on voit aujourd'hui, notamment dans les intentions de rapprochement des problématiques d'étude et d'action en matière de sécurité, qu'elle a mis vingt ans à trouver ses premières formes de concrétisation. Pour beaucoup d'institutions, tout se passe comme si les logiques des pratiques professionnelles étaient considérées comme sans relations avec les logiques pratiques mises en œuvre dans les comportements de circulation routière. Ainsi, la sécurité du travail et la sécurité routière ont longtemps été considérées comme deux univers indépendants l'un de l'autre. Pourtant, le niveau de la mortalité du travail dans le secteur du transport routier est avant tout le produit de la mortalité sur la route, donc de la sécurité routière.

Ce hiatus se lisait dans les prises de position des institutions de représentation du patronat, des salariés du transport routier ou même des Pouvoirs Publics. Les uns voyaient dans la mise à plat des phénomènes liés à la circulation des camions, une attaque visant à contester les formes du développement du camionnage. Tandis que d'autres, aussi légalistes dans la définition des règles de la circulation que dans celles du travail, voyaient dans les difficultés, sinon l'absence d'application de certaines réglementations, le simple effet d'un déficit de moyens. Ils ne pouvaient concevoir que la diversité des normes réglementaires faisait problème, que la multiplicité et la diversité des injonctions réglementaires créaient, pour les conducteurs, une contradiction inextricable au regard des contraintes pratiques de la production. D'autres encore se polarisant sur les cents à cent cinquante conducteurs morts dans les camions, comme preuve d'une situation qu'ils dénonçaient par ailleurs, oubliaient les 1200 à 1250 autres usagers de la route, morts chaque année, dans les accidents impliquant les poids lourds !

Il est de bonne guerre que les institutions cherchent à imposer leurs propres catégories de lecture des champs de la réalité sociale qu'elles gèrent. Encore faut-il que ces catégories soient adaptées à l'intelligibilité des différents éléments de cette réalité globale et aux problèmes qui s'y posent. S'agissant des opérations de transport par route leur particularité est justement de se dérouler, pour partie, sur un espace public, où les pratiques sont régies par des principes relevant de la sphère des intérêts professionnels divers pour certains, des intérêts privés multiformes pour la plupart des autres. L'hétérogénéité des configurations ou conceptions de l'activité au principe des logiques des pratiques humaines, dont les comportements routiers ne sont qu'un moment, ne convergent pas spontanément vers un usage "pacifié" ou "consensuel" de la route, c'est-à-dire sans contradictions sinon conflits ou problèmes entre les logiques d'usage qui s'y déploient.

Chaque groupe d'usagers de la route "est justifié", du point de vue de l'explication des comportements actualisés, de faire ce qu'il fait sur la route, compte tenu de la configuration des contraintes pratiques et des représentations qui dessinent le cadre de la logique de sa pratique. Bien souvent, il est attendu des seules règles de la circulation qu'elles "pacifient" les interactions entre les véhicules dans la circulation. Or, les modalités selon lesquelles se réalisent ces interactions renvoient à des "habitus" (schèmes de perception, de compréhension et d'action socialement appris et incorporés) propres à chacun des groupes. Croire que des pratiques en cours d'actualisation à un moment donné de leur déroulement (lors de la conduite ou de l'usage du territoire

public), puissent s'accorder par le simple énoncé de règles régissant l'usage de l'espace public, sans que le jeu des contraintes et représentations propres à chacune de ces pratiques ne vienne scotomiser l'actualité et les effets "positifs" de ces règles est une pure illusion. Dans leur permanence, "les mauvais résultats" en matière de sécurité, du mode routier de transport, en témoignent.

Ces recherches et enquêtes ont été engagées avec l'idée que les comportements routiers sont marqués par les contraintes et représentations au principe des pratiques (dont ils ne sont qu'un moment), que la configuration de ces pratiques a un effet significatif sur la sécurité, peut être aussi important que celui que les configurations des situations routières, en tant que telles, peuvent avoir.

Le point de vue de la Sécurité routière transformait la perspective. La tradition de la recherche en matière de sécurité routière, très liée aux considérations d'actions en vue de l'amélioration de la sécurité de la circulation, considérait trois domaines liés à trois des éléments pouvant intervenir dans la généalogie des accidents : l'infrastructure, le véhicule et l'homme.

L'action sur l'homme impliquait de bien comprendre les cadres des pratiques au sein desquelles se place chacune des formes particulières de l'usage de la route, propre à chaque groupe. Cela invitait à étudier plus que le simple comportement routier, les dimensions psychologiques et sociologiques qui l'influencent. Le comportement routier s'inscrit, en effet, dans un système d'action où des propriétés externes à l'usage de la voiture (ou du camion) engendrent des actes dans le champ de l'usage des véhicules routiers. Les principes de compréhension des comportements routiers impliquent la mise en correspondance de plusieurs sphères ou champs de la pratique.

Pour arriver à étudier les relations éventuelles entre le travail et la sécurité sur la route, deux univers devaient être explorés: celui des conditions de production et des conditions habituelles de circulation des conducteurs de poids lourds, celui des conditions dans lesquelles surviennent les accidents dans lesquels les conducteurs professionnels sont impliqués.

Les étapes de la connaissance des caractéristiques du travail des conducteurs de poids lourds

Les travaux concernant les conducteurs de poids lourds s'inscrivent dans une conception qui considère l'observation détaillée, presque pointilliste, des pratiques comme le creuset de la formulation des questions pertinentes en sciences humaines. L'observation est la condition *sine qua non* permettant de définir les dimensions principales d'une "réalité" - là un champ de pratiques économiques - et ses formes sociales typiques. Par ailleurs, sur le plan méthodologique, l'observation permet de décrire le champ et les limites de pertinence des formes de l'instrumentation nécessaires dans les procédures d'enquêtes extensives qui visent à évaluer l'ampleur des phénomènes jugés pertinents.

L'idée d'avoir une vue générale des modalités de la production, et des formes du travail des conducteurs routiers, impliquait qu'à terme, une enquête permettant d'en évaluer les différentes facettes soit menée. Or, une enquête quantitative sur le travail ne peut, sauf à reprendre comme telles les interrogations les plus naïves, se construire ou être instrumentée (questionnaires, procédures d'enquêtes...), sans s'appuyer sur une connaissance fine des modalités selon lesquelles s'établissent les rapports des individus

syndical s'enorgueillissait des diminutions des horaires de travail ouvriers comme résultats marquants de ses combats. Oubliés du discours social légitime, sauf de façon éphémère lorsqu'ils font la une des journaux, les routiers, n'existaient pas dans les mots des commentateurs patentés et écoutés qui ont fait de l'ouvrier d'usine des chaînes de production une sorte de héros des temps modernes. Les conducteurs étaient parfois dénigrés. Dans un certain nombre d'écrits, ils ont été considérés comme favorables aux forces sociales négatives. N'avaient-ils pas, en d'autres lieux, aidé par leur grève le coup d'état fasciste qui aboutit à l'assassinat du président de la république du Chili en 1973 ?

Du discours des commentateurs sur les conducteurs, et de ceux-ci sur leur métier, il fallait passer à l'observation de la réalisation des opérations de transport pour percer la ou les logiques sociales et économiques configurant les caractéristiques du métier. C'est la réalisation de "voyages embarqués"³ avec des conducteurs, durant la journée, plusieurs jours ou la semaine entière (observation participante), selon la période nécessaire à la réalisation des opérations demandées, qui a permis de percer l'un des secrets les plus vivants de ce métier. Il s'agit de la course au temps comme moyen d'anticiper la perte de temps qui menace à chaque "rendez-vous", pour peu que la marchandise ne soit pas prête, ou pas du goût de l'acheteur, que des papiers ne soient pas conformes, ou que la circulation soit encombrée, que les douaniers refusent le passage, que les intempéries s'y mettent... Quoiqu'il se passe, le conducteur saura prendre sur son temps de repos ou de sommeil pour assurer la continuité du processus de transport, l'enchaînement des rendez-vous auxquels il donne lieu afin de réaliser sa mission. Il saura anticiper sur les nombreux aléas de la semaine dans la gestion des moments et des durées de repos, même minimum, afin d'être en mesure de rentrer chez lui en fin de période plutôt que de rester bloqué ("planté" disent-ils) sur une aire d'autoroute ou dans une zone industrielle, attendant que "les autres" reprennent le travail pour continuer le sien propre. Car en fait le processus de production exige une certaine continuité, de l'enlèvement à la livraison, d'une ou de plusieurs opérations de transport qui s'enchaînent. Le cycle n'est terminé que lorsque le camion est de retour à l'entreprise pour amorcer un autre cycle.

Cette logique de la course au temps, de l'anticipation constante pour gagner du temps, pour avoir du temps d'avance afin d'absorber les inévitables pertes de temps, que les divers aléas auxquels le conducteur est confronté au cours de la journée ou de la semaine est la clef de la compréhension des raisons structurelles de la difficulté à configurer des processus de travail autour de l'anticipation d'horaires pré-établis.

En effet, des acheminements, dont la continuité est assurée par l'agencement de plusieurs horaires de travail de conducteurs différents sur un même transport, ne peuvent être organisés que lorsque le volume transporté est conséquent, que l'équilibre des frets est réalisé sur une destination exploitée en ligne régulière.

En transport de longue distance, la règle majoritaire reste la nécessité de construire la continuité du processus de transport autour de la continuité du processus de travail d'un seul conducteur, tant est grande l'hétérogénéité des opérations enchaînées les unes aux autres, la diversité des produits transportés, des lieux fréquentés, des parcours suivis, à laquelle s'ajoute l'hétérogénéité des horaires de disponibilité des différents clients

³ Plusieurs documents rendent compte de ces voyages. Ils sont l'occasion d'analyses fondées sur des ethnographies, voir à ce propos dans trois textes de Patrick Hamelin :

- " Rapports sociaux de production, modes de régulation et conditions de travail des conducteurs routiers du transport pour compte d'autrui ", 1979, (DGRST), ONSER, Arcueil.
- "Le temps d'un piège", Revue *TRAVAIL* n°18, Paris;
- "Ils roulent pour tous", in *Les routiers, des hommes sans importance?* ed. SYROS, Paris

à enquêter à l'objet même de l'enquête à savoir les thèmes que les enquêteurs voudraient connaître ou mesurer.

De la nécessité des enquêtes qualitatives

Des enquêtes qualitatives ont donc été entreprises afin de connaître les situations de travail les plus typiques que connaissent les conducteurs, les logiques qu'ils mettent en œuvre pour accomplir leurs "missions", compte tenu des "contraintes" matérielles, commerciales, techniques, administratives, humaines de celles-ci et des impératifs économiques au principe du rapport de subordination définissant, en droit, le statut des salariés. Les manières dont ils envisagent leur métier, les modalités selon lesquels ils ont acquis leur situation actuelle, les formes de leur inscription dans l'avenir étaient explorées comme autant d'indicateurs de leur rapport au métier et des multiples attitudes à la source des "logiques" singulières selon lesquelles ils articulaient les différentes thématiques qu'ils abordaient et développaient dans les entretiens. À la très grande variété des discours sur les pratiques de travail et la multiplicité des situations de travail décrites, répondait, comme en symétrie, l'uniformité des commentaires sinon des récriminations sur la dureté du métier. Au discours presque lyrique, nourri de l'enthousiasme à exercer une profession diversifiée, répondait un discours critique, souvent teinté de misérabilisme, ancré sur les difficultés du métier. Ce métier entraînait des formes de discours traduisant une "idéologie de défense du métier" fondée sur une image de la compétence valorisant la capacité à résoudre des situations contradictoires. Par exemple, une contradiction existe entre la fiabilité des acheminements sous la responsabilité des conducteurs, et les conditions concrètes de réalisation des différentes opérations nécessaires à la réalisation d'un transport. Ainsi, les temps perdus, à négocier les passages en douane, en attente pour charger le véhicule, et cætera, impliquent de travailler plus tard pour livrer en temps voulu malgré les retards accumulés. Cela entraîne un risque de fatigue favorable à l'augmentation du risque d'endormissement, accroissant le risque d'accident. La capacité à affronter positivement toutes ces difficultés et à en juguler les effets pour mener à bien ses missions successives est la marque de la compétence des conducteurs. Elle a favorisé une conception individualiste, sinon héroïque du conducteur, soutenue par une "idéologie de défense du métier" soulignant les difficultés à vaincre et les efforts nécessaires pour les vaincre. Il ne serait à la portée que des "vrais professionnels" de vaincre ces difficultés, à l'exclusion des autres. Cette "idéologie de défense du métier" était trop marquée pour ne pas entraîner une nécessaire prise de recul afin de trouver un angle de vue permettant de décrire les conditions de travail des conducteurs et de rendre raison de ces "représentations" ou "idéologies". Il fallait pour cela produire une connaissance de la réalité économique et sociale de l'univers de la production des transports par route.

Le point de vue adopté fut simple. Il suffisait de considérer que les routiers ont de bonnes raisons de faire ce qu'ils font comme ils le font. Et, pour rendre compte de ces raisons, il fallait déployer une description du champ social, dans lequel ils sont insérés. Cela a permis de dessiner les lignes de forces, sociales et matérielles, qui rendent compréhensibles les pratiques actualisées par les individus. Dans le cas d'espèce, c'est au cœur même de la production, au moment où les conducteurs la réalisent qu'ont été cherchés les moyens de rendre compte de la logique des raisons qui font que les conducteurs routiers étaient considérés comme "à part", comme différents des autres ouvriers. Cela était vrai au moins, concernant leurs durées hebdomadaires de travail habituelles très élevées, au moment où, dans les années soixante-dix, le mouvement

chargés ou livrés. De la sorte, il serait très étonnant que l'ensemble de ces discontinuités convergent, sans de constants ajustements réalisés par les conducteurs eux-mêmes. Ils assurent, par l'assujettissement des moments et des durées de leurs repos aux impératifs de la tâche à accomplir, les ajustements temporels utiles à la création de la nécessaire continuité des processus de transport.

Cette logique pratique, au cœur de laquelle le gain de temps est un moteur puissant du développement de sa dynamique, entraîne deux conséquences. Le temps devient le centre de la préoccupation des gens de métier et du coup un descripteur important des conditions de travail des conducteurs. L'enchaînement des activités, les temps consacrés à chacune d'elles, la multitude des négociations (d'une place à quai, de son tour dans la file des camions en attente de chargement, des papiers pour partir ou pour franchir une frontière) les micros attentes, les temps de manutention de la marchandise (pour repartir plus vite parce qu'il n'y a pas de personnel à disposition pour le faire), la vérification des attelages, la prise de gas-oil, le temps pour les petites réparations en cas de panne sans oublier les plus ou moins longues séquences de conduite, s'additionnent en longues amplitudes journalières. Les multiples séquences diverses, se succédant, s'accumulent en un temps de travail chaque jour et chaque semaine conséquent. Tout se passe comme si les longues durées de travail constituaient l'une des conditions de la continuité du processus de transport lorsque celui-ci n'est pas sécable ou ne peut se répartir entre plusieurs conducteurs.

L'idée de remplacer les notations des observateurs des "voyages embarqués" par des "voyages en différé", en demandant aux conducteurs eux-mêmes de remplir des "carnets de temps" de façon chronologique, c'est-à-dire au fur et à mesure de la continuité de l'activité, renvoie au constat que le temps de travail global résulte de l'accumulation de temps différents. La succession de séquences plus ou moins longues, qui s'enchaînent de telle façon que la place et la durée de l'une a une influence sur la suivante et souvent sur d'autres placées beaucoup plus loin dans le cycle productif, a des effets différents sur le temps global selon l'agencement d'activités de nature différentes. Une activité entraîne l'autre, de sorte qu'elles ont une influence les unes sur les autres.

Dès le départ des "voyages" où nous "embarquons" avec les conducteurs, ceux-ci étaient interrogés sur la manière selon laquelle devait se dérouler la semaine qu'ils commençaient. La plupart du temps, la suite des opérations, des lieux atteints aux différents moments de la semaine n'était pas conforme à ce qu'ils décrivaient en début de semaine. Pourtant, souvent au retour, en fin de semaine, ils déclaraient que la semaine s'était "bien passée". En effet, dès qu'ils "restaient calés", c'est-à-dire de retour chez eux le vendredi soir ou le samedi matin avec le camion chargé de la première cargaison à transporter la semaine suivante, ils considéraient que les choses s'étaient passées normalement ! En effet, ils pouvaient passer un week-end chez eux et redémarrer un cycle normal la semaine suivante, même si, pour obtenir ce résultat, la chronologie réelle avait été décalée par rapport aux prévisions. Par contre, s'ils étaient décalés, s'ils avaient encore à livrer le dernier chargement de la semaine passée, par exemple, ils appréhendaient la semaine à venir car celle-ci démarrerait avec retard. Ils auraient à livrer le chargement encore dans le camion avant de commencer un nouveau cycle de production, soit le mardi matin dans le meilleur des cas. Ils passeraient le reste de la semaine suivante à essayer de se recalcr, de sorte de démarrer la deuxième semaine, calés sur un nouveau cycle complet à entreprendre. L'évaluation, que font les conducteurs, est fortement liée à leurs catégories de lecture de ce qui est "normal" ou non, en fonction de contextes de production différents. Cela laissait présager que l'évaluation, a posteriori, de la quantité de temps nécessaire à la réalisation du travail,

risquait d'être très approximative. C'est la seconde raison qui a milité pour l'organisation de voyages différés avec un recueil chronologique des durées des activités au moyen de "carnets de temps", permettant d'évaluer la durée de travail des conducteurs professionnels.

La meilleure forme d'objectivation, d'une succession d'actes aux séquences disjointes d'une durée variable, mais s'influençant les unes, les autres alors que le conducteur ne garde qu'une mémoire d'ensemble définie par l'atteinte de ses objectifs principaux⁴, a semblé être de faire remplir les "carnets de temps" de façon chronologique, au fur et à mesure du déroulement du travail. Le contrôle de la qualité de ce recueil impliquait d'établir un rapport humain correct avec les conducteurs en négociant leur collaboration et en favorisant les occasions de contact avec eux.

Premiers essais d'enquêtes avec "carnets de temps"

En 1974, une enquête auprès de 140 conducteurs de poids lourds de gros tonnage a été organisée et réalisée par une équipe trois personnes participant le recueil (deux visites auprès de chacun des conducteurs). L'échantillon n'était pas tiré de façon aléatoire. On procédait par grappes. Ainsi a pu être expérimentée, en vraie grandeur, la manière, selon laquelle, les conducteurs se débrouillaient pour remplir ce fameux "carnet de temps". Différentes formes de carnets de temps ont ainsi été expérimentées⁵.

Dans l'ensemble le recueil de l'information avec les "carnets de temps" s'est bien déroulé, le caractère à la fois qualitatif et quantitatif de l'enquête, au sens où le nombre d'enquêtés restait restreint, permettait d'entretenir de multiples relations quasi personnelles avec les enquêtés et de suivre la qualité du rendu. Ainsi, des points techniques rencontrés lors du remplissage du carnet pouvaient être discutés.

Pour la première fois, il a été établi, à une échelle suffisante pour pouvoir comparer les ouvriers et les différentes catégories de conducteurs, que la plupart des conducteurs routiers avaient des durées de travail dépassant largement les limites imposées par le droit, mais aussi les normes socialement admises. La grande diversité des situations de travail, et des conditions qui leur sont liées a été confirmée sans que l'on puisse trouver, des facteurs d'homogénéisation des situations observées autres que la périodicité des cycles de production dans lesquels les conducteurs sont engagés et les distances habituellement parcourues. Un débat, "chiffres en main" s'est dès lors amorcé visant à voir si certaines des caractéristiques décrivant les opérations de transport habituellement réalisées, présentant des propriétés de moindre variabilité ou de régularité plus marquées, ne constituaient pas des facteurs propices à générer des durées d'activités moins élevées que dans les autres situations de travail.

En 1978, lors du colloque "Transport et Société"⁶, une table ronde fut organisée sur les conditions de travail dans les transports. Elle fut l'occasion de mesurer le fort agacement que déclenchaient chez certains les résultats d'enquêtes soulignant l'importance de l'écart entre la réalité du temps nécessaire à la production et la définition réglementaire des temps de travail. Ces résultats reposaient sur un petit nombre d'observations. Ils furent contestés. Mais, du fait qu'ils résultaient d'une

⁴ "avoir effectué les opérations de transport demandées et avoir réussi à revenir chez lui suffisamment tôt pour pouvoir envisager d'avoir un temps acceptable pour la vie privée".

⁵ Patrick Hamelin " Enquête budget-temps sur l'activité des conducteurs routiers du secteur des transports ", 1975, (rapport pour la CNAMTS et la DTT), ONSER, Arcueil.

⁶ Patrick Hamelin, " Les transports routiers et temps de travail ", Transport et Société, actes du colloque, 1978, ed. Economica, Paris

procédure d'enquête singulière et approfondie, jugée fiable par beaucoup d'experts et de scientifiques, ils convainquirent. Ils furent jugés pertinents, même s'ils n'avaient pas la précision statistique, que l'on pourrait souhaiter pour réaliser des analyses plus fines. Il était possible de raisonner sur les biais, dont les propriétés principales étaient connues. La population des conducteurs de longue et moyenne distance était, sans doute, sur-représentée, alors que celle des chauffeurs livreurs était probablement sous-représentée. De la sorte, la moyenne générale de la durée de travail sur l'ensemble du secteur d'activité était biaisée. Ce défaut de structure était incontrôlable à l'époque. Personne n'avait les moyens de produire une description statistiquement fondée de la structure des emplois de conduite dans les transports ! La comparaison des durées d'activité et de travail entre les différents groupes de conducteurs était légitime. Elle révélait des tendances vraisemblables permettant de distinguer les différents groupes. Les résultats obtenus sur les durées de conduite des conducteurs pouvaient être comparés à ceux d'une analyse de plusieurs milliers de disques de contrôlographe, effectuée quelques mois plus tôt par le Ministère des Transports. Les ordres de grandeur étaient proches entre les deux sources, mais les durées moyennes de conduite étaient un peu plus élevées dans l'analyse des disques relevés par le Ministère des Transports que pour les conducteurs ayant participé à l'enquête avec "carnet de temps" !

À l'époque, l'usage des carnets de temps comme moyens de calculer une "exposition" aux accidents en fonction de l'emploi du temps des conducteurs a encore plus étonné. La somme des emplois du temps était considérée comme résumant les habitudes de travail des conducteurs selon les moments de la journée et en fonction de la durée des amplitudes de travail (après une heure, puis deux heures et ainsi de suite pour la succession des heures d'activité). L'étude des procès verbaux d'accidents de la circulation (PV) a permis de relever les conditions temporelles dans lesquelles les poids lourds sont impliqués dans les accidents. La comparaison de "l'exposition" aux accidents, calculée à partir de la connaissance des habitudes de travail des conducteurs, résultat de l'enquête "carnet de temps", avec les données des conditions temporelles d'implication des poids lourds dans les accidents a permis de calculer des taux de risque relatifs pour des unités homogènes du temps. Ainsi, l'hypothèse d'une relation entre le temps de travail, le moment de la conduite et le risque d'implication dans les accidents a pu être étayée. Ces résultats, ont été largement discutés par les spécialistes de la communauté internationale et publiés, en 1981, dans une revue scientifique de langue française, celle-là même où Bernard Lahy publia en 1937, *le Travail Humain*⁷. Outre les résultats, indicatifs fondés sur un nombre de cas restreint impliquant confirmation, ces travaux ont permis de mettre au point, donc d'éprouver, une méthode d'enquête et une méthode de calcul du risque relatif d'implication dans les accidents en fonction du temps.

Le débat social, sur les questions des durées de travail élevées et du risque associé, ne se diffusait pas. Il ne concernait qu'une partie des spécialistes de la profession (venant des institutions patronales, des syndicats ouvriers, des institutions de prévoyance, de santé, d'assurance), de l'administration et les milieux des études et recherches. Néanmoins, l'administration des transports prit l'initiative de promouvoir la réalisation d'une nouvelle opération d'enquête afin de vérifier sur un échantillon plus large et plus diversifié, représentatif de l'ensemble de la population des conducteurs routiers, la consistance des premiers résultats élaborés.

⁷ Patrick Hamelin, "Les conditions de Travail des Conducteurs de poids lourds et risque d'accident", *Le travail humain*, n° 1, PUF, Paris.

Les enquêtes dites de structure sur les conditions de travail et les travaux sur le risque lié au temps⁸.

Il s'agissait de réaliser les travaux déjà décrits à une échelle beaucoup plus large, de passer du qualitatif au quantitatif, d'une échelle où toutes les opérations sont réalisées ou au moins contrôlées par le chercheur à une échelle où à l'exception de la formation des enquêteurs, les opérations de recueil, par exemple, échappent entièrement au chercheur et sont déléguées.

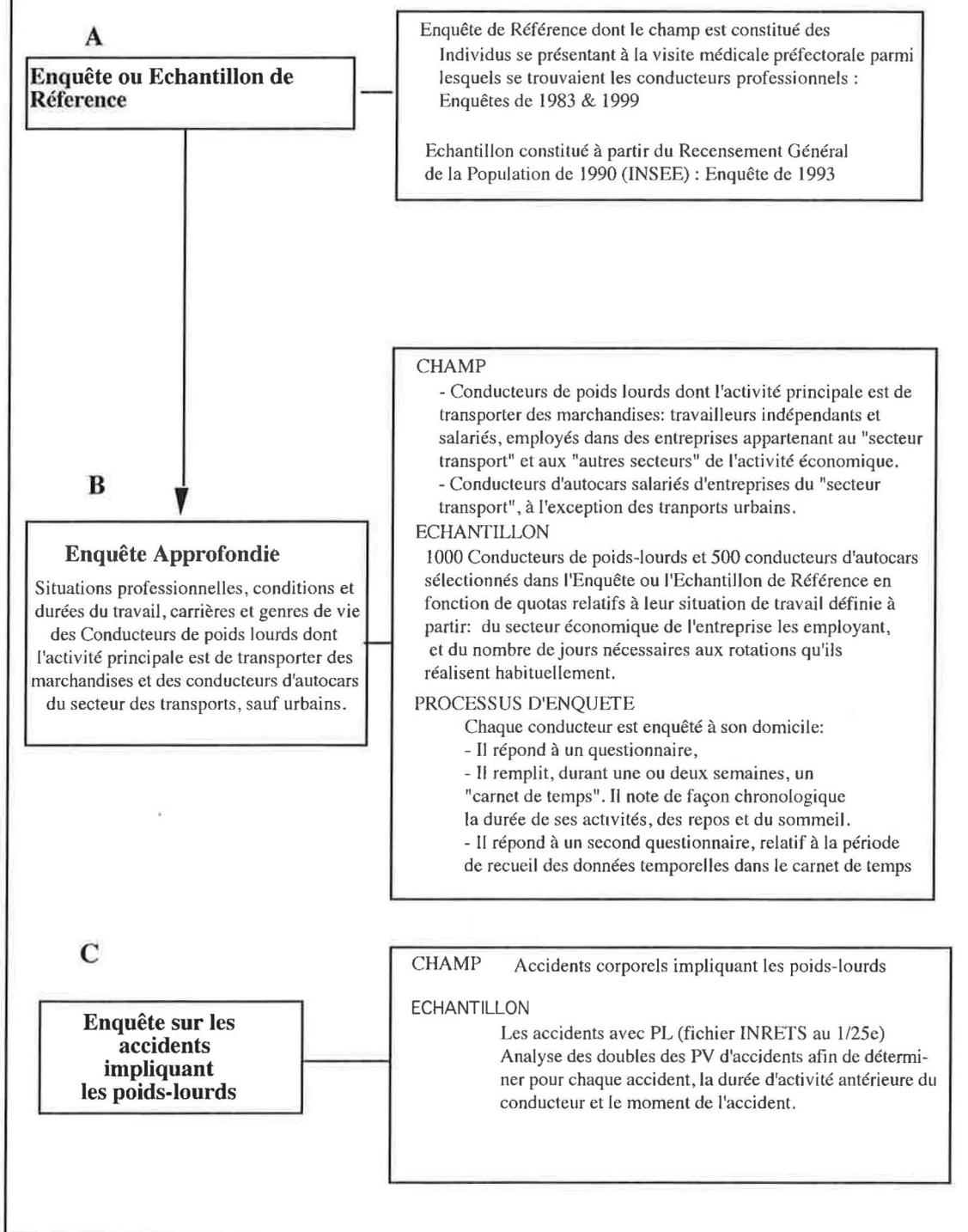
Il était nécessaire de mettre en place une procédure et des instruments d'enquête cohérents permettant d'assurer la fiabilité du recueil des informations.

Cela ne va pas de soi s'agissant de réaliser des enquêtes centrées sur les questions qui justement font problème dans la population étudiée. L'objectif de représentativité des échantillons enquêtés impliquait qu'avant l'enquête, un travail d'échantillonnage soit effectué. Puis l'enquête étant réalisée, l'étude du risque d'accident de la circulation impliquait qu'un autre travail soit effectué sur les dossiers d'accidents (PV). L'ensemble du projet de collecte de l'information se divisait ainsi en trois phases.

Par ailleurs, le passage à la réalisation d'enquêtes quantitatives à grande échelle impliquait de faire une série de choix pratiques qui souvent engagent des choix théoriques en termes de découpage de la réalité ou de périmètre du champ de l'enquête. Ainsi, par exemple, pour que l'utilisation des informations temporelles recueillies dans le calcul de "l'exposition" au danger de survenue d'accidents soit pertinente, il était nécessaire de réaliser les enquêtes avec "carnet de temps" auprès des conducteurs de poids lourds des entreprises de transport comme des entreprises des autres secteurs, auprès des travailleurs indépendants comme des salariés. Indépendamment de son intérêt intrinsèque, l'objectif d'enquêter toutes les catégories de conducteurs répondait à une contrainte méthodologique. En effet, il était peu probable que les informations contenues dans les PV d'accidents soient suffisamment précises pour que les différentes catégories de conducteurs puissent être distinguées. Ainsi, il aurait été impossible de comparer les conditions réelles de survenue des accidents aux expositions au danger d'implication si le choix avait été fait de n'enquêter que les conducteurs du secteur du transport. Ce choix a été fait dans d'autres enquêtes. Ainsi, les objectifs généraux de l'opération ont déterminé les choix méthodologiques relatifs à la prise d'information depuis l'échantillonnage jusqu'aux enquêtes avec "carnets de temps", sans oublier l'analyse des informations contenues dans les procès verbaux d'accidents (PV).

⁸ Patrick Hamelin, "Surveys about professional truck drivers", in *Selected readings in Transport Survey Methodology*, 1992, ed. Eucalyptus Press, Melbourne

COLLECTE DE L'INFORMATION: PRINCIPALES ETAPES



En 1980, personne ne savait recenser les conducteurs des différents secteurs de l'activité économique. Il a fallu inventer les moyens d'un échantillonnage aléatoire. Une première investigation dans les Commissions Médicales Préfectorales, où les titulaires des permis lourds doivent se présenter tous les cinq ans pour valider leurs permis, a été menée durant l'année 1982. Ainsi, pour la première fois, les caractéristiques distinctives

des différentes populations de titulaires de permis lourds et des différentes catégories de conducteurs professionnels ont été évaluées. Cela a permis de créer une base d'échantillonnage des conducteurs pouvant être enquêtés sur leurs conditions temporelles de travail. L'enquête de 1983 sur les conditions temporelles de travail des conducteurs a été réalisée auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs, à partir de cette base.

En 1993, il a été possible de produire un échantillon à partir des résultats du Recensement de la Population. Lors du Recensement de la Population de 1990, les conducteurs routiers et les conducteurs d'autocars étaient nommément repérés (catégories 6411, "conducteurs routiers", 6412, "conducteurs d'autocars", et pour partie 2181, "chefs d'entreprises de transport de moins de dix salariés"). Il a donc été possible de produire un échantillon à partir des résultats du Recensement et de mener une enquête sur les conditions de travail des conducteurs de camions et d'autocars auprès d'échantillons représentatifs de la population professionnelle générale.

En 1999, une méthode similaire à celle de 1983 a été utilisée pour construire un échantillon représentatif de conducteurs pouvant être enquêtés sur leurs conditions de travail.

Une population diversifiée et le carcan d'une instrumentation d'enquête ⁹

Outre leurs aspects pratiques, beaucoup des choix d'organisation de la procédure d'enquête et de conception des instruments engagent des choix théoriques qui renvoient à la problématique générale de la recherche. Celle-ci se résume à quelques points. La population des conducteurs est constituée de groupes très différenciés mettant en œuvre des formes très variées de "savoir" pratiques dont la pertinence se mesure dans la réalisation effective des opérations physiques et dans le constat de la réussite économique éclatante du secteur du transport routier de marchandises.

Les conducteurs routiers, ont longtemps été considérés comme un ensemble indifférencié. Il ne viendrait à l'idée de personne de considérer qu'un journaliste fait le même métier qu'un ingénieur, un philosophe ou une secrétaire sous prétexte que les uns et les autres utilisent journalièrement un ordinateur pour écrire leurs textes, rapports, articles ou lettres. Beaucoup pourtant, considèrent que les conducteurs de poids lourds sont semblables les uns aux autres, interchangeable, du fait qu'ils conduisent tous des camions ! Les premiers travaux qualitatifs et quantitatifs menés avaient montré combien la population se différenciait selon les multiples aspects concrets des travaux que menaient les conducteurs.

Si rien ne ressemble plus à un camion qu'un autre camion il se trouve que l'outil de travail est aussi un outil de production. Un outil qui s'inscrit de façon spécifique dans la logique propre à chaque système de production. Produire, distribuer, valoriser, commercialiser sont autant de fonctions auxquelles cet outil peut contribuer. Son usage dans des conditions de production ou des processus de valorisation aussi variés que le transport à la demande, le commerce des fruits et légumes, la distribution des produits

⁹ voir à ce propos les présentations méthodologiques des rapports d'enquêtes suivantes :

- "Situations et conditions de travail des conducteurs de poids-lourds transportant des marchandises, origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie", 1985, Patrick Hamelin, avec la collaboration de Marie Ange Cambois, INRETS, Arcueil.

- "Les conditions temporelles de travail et les carrières des conducteurs de poids lourds. Analyse des résultats de l'enquête auprès des conducteurs de poids lourds menée en 1993, comparaison avec ceux de 1983 ", 1997, Patrick Hamelin, avec la collaboration de Marie Lebaudy, INRETS, Arcueil.

industriels, l'approvisionnement des villes, leur nettoyage, l'extraction et la transformation des richesses naturelles, définit une très grande variété de situations professionnelles, parfois de métiers. Et, les savoirs et savoir-faire, mobilisés dans l'usage de cet outil sont extrêmement variés.

Qu'ont en commun les différents types de conducteurs de poids lourds sinon de conduire des camions ? Un conducteur de convoi exceptionnel, un routier international ("montant" régulièrement de Burgos à Bayonne, pour "redescendre" à Burgos, une autre remorque tractée de Paris à Bayonne par un collègue, pendant que la remorque, avec laquelle il était monté à Bayonne, est "tirée" par ce même collègue jusqu'à Paris), un chauffeur parcourant la ville avec sa bétonnière (à l'appel des chantiers), un routier en national (descendant de Lille à Perpignan pour remonter sur Paris, puis Lille, après être passé par Grenoble au gré des fluctuations des offres de transports), un livreur en ville (servant cinquante à soixante points par jour) ou encore un conducteur de benne (chargeant la bauxite d'une barge sur un canal pour l'acheminer cinq cents mètres plus loin, au départ de la chaîne de production des feuilles d'aluminium), font-ils le même métier ?

La variété presque infinie des processus concrets de production et de valorisation économique, donnée de base pour qui veut comprendre les ressorts de la mobilité des personnes comme des marchandises, est corrélative des différences entre les situations de production, donc de travail des conducteurs. Rendre compte de l'infinie diversité des opportunités concrètes donnant lieu à des échanges de marchandises, donc à des transports, décrire l'ensemble des situations de travail ainsi engendrées est une gageure à laquelle il est impossible de répondre autrement, que de manière imparfaite.

En effet, cela n'est pas du ressort d'une enquête quantitative ni même de plusieurs qui, du fait de l'instrumentation nécessaire au "recueil" de l'information, "simplifient" le "réel" (au point de lui donner parfois une allure caricaturale). La dimension essentielle à la compréhension des choses, réside dans les conditions de leur émergence et de leur histoire. Elle est gommée, par construction, dans les enquêtes quantitatives.

Ces enquêtes ont pour limite, la synchronie de la description et l'individuation trop marquée des agents sociaux enquêtés. Or, toute situation résulte d'une histoire et tout individu est au carrefour de multiples interactions et relations sociales par rapport auxquelles se définissent, avec sa place dans le monde et la conception de son devenir, les propriétés de sa pratique sociale. Ces limites de l'enquête quantitative ne peuvent être dépassées qu'en se servant des résultats, plus riches, des enquêtes qualitatives et études de cas. Elles sont le véritable terreau des progrès de la connaissance. Elles permettent de repérer les mécanismes de la dynamique des pratiques, d'observer les processus dans lesquels les pratiques s'insèrent, et de dessiner les formes structurales du champ où elles s'actualisent.

Néanmoins, en dépit des "réductions" impliquées par son "instrumentation", l'enquête extensive reste un des moyens d'objectivation utiles, permettant la vérification d'hypothèses. Elle peut donner une mesure de l'ampleur relative des éléments pertinents relevés dans les analyses qualitatives et de l'importance de l'espace du jeu des éléments les uns sur les autres.

Pour rendre compte des conditions concrètes de travail des conducteurs professionnels, il a donc fallu simplifier "l'humaine diversité" qui façonne les processus, les situations et les comportements. Le transport a longtemps dû vaincre le seul espace, un temps de transport assez long était considéré comme "naturel". Avec les possibilités offertes par les moyens modernes de communication entre les hommes, les échanges

économiques se font "en temps réel" au moins pour ce qui concerne, dans la "relation commerciale", leur négociation et leur conclusion en terme de commande, de facturation et de paiement. Le problème principal aujourd'hui est celui du temps de réalisation de l'échange physique et, nommément, du temps nécessaire à l'acheminement de la matière, des produits, des objets en tant que tels. La synchronie des rythmes de réalisation des échanges, dans les réseaux ou chaînes modernes organisant les cycles productifs, marchands et financiers, n'existe pas spontanément. Les transports modernes se doivent de contribuer à produire les ajustements nécessaires à l'existence d'éléments de continuité entre ces rythmes. Ces traits tendent à accentuer la séparation des temporalités entre la réalisation des opérations commerciales (prospection, négociation, conclusion des termes de l'échange) et la réalisation physique de l'échange. La réalisation des opérations physiques, de la fabrication puis du déplacement est elle-même, segmentée en plusieurs fonctions. La réalisation du déplacement physique des marchandises d'une part, la réalisation de leur enlèvement et de leur distribution d'autre part, constituent des actes se déroulant à des moments en continuité apparente. Pourtant, la discontinuité est bien réelle du fait que les différentes opérations peuvent être réalisées par des opérateurs différents, mais plus profondément du fait que le terme effectif de l'échange commercial, sa sanction, sa réalisation n'est consommée que lorsque la marchandise est livrée et acceptée par le destinataire, toutes les autres phases du processus et aléas inhérents étant surmontés.

La première simplification a consisté à articuler l'analyse autour de la connaissance de la durée et du rythme de travail des opérateurs. La durée et le rythme de travail, traductions d'une organisation du temps nécessaire aux opérations productives et d'une chronologie séquentielle de ces dernières, ont constitué l'épine dorsale de la description de la diversité des situations observables. Autrement dit, l'ensemble des aspects concrets, structurant les situations de travail, a été simplifié en privilégiant l'analyse du temps nécessaire à la réalisation du produit attendu du camionnage. Or, résumer les actes des conducteurs, par le temps qui leur est consacré, est une simplification qui fait abstraction des savoirs et savoir faire concrets mobilisés pour leur actualisation dans des situations singulières d'une part, des événements qui contrarient ou accélèrent leur enchaînement d'autre part. Cela opère comme un aplatissement des hiérarchies incluses dans la logique pratique à la source de la dynamique de l'ordonnancement séquentiel des actes nécessaires à la réalisation des opérations de transport.

La seconde simplification a consisté à opérer une distinction entre les situations de travail dans lesquelles les conducteurs produisaient. Les conducteurs ont été distingués selon deux dimensions :

- L'une "résume" les propriétés du cadre productif de l'activité du conducteur. Ainsi, le secteur d'activité de l'entreprise l'employant résume le cadre du travail et le contexte productif de l'entreprise (distinction entre les conducteurs des entreprises de transport et les conducteurs des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport).
- L'autre spécifie la "structure temporelle" de chacun des cycles productifs de réalisation des transports composant l'activité habituelle du conducteur. La période de temps requise pour la réalisation des opérations élémentaires de transport constitue la propriété structurante du poste de travail ici privilégiée (distinction entre les conducteurs de longue distance, absents plusieurs jours par semaine, les conducteurs de retour chaque jour comme les chauffeurs livreurs par exemple).

La construction des différentes catégories de conducteurs à partir de ces deux dimensions, a une forte capacité discriminante. Ce découpage est consistant, ses effets ont été vérifiés lors de chaque enquête.

Cela tient à un ensemble de propriétés structurales différenciant

- Les processus de production et de commercialisation, en un mot les différentes formes de la valorisation dans les processus économiques considérés. Dans les entreprises spécialisées du secteur du transport, la valeur ajoutée provient d'une capacité à organiser les opérations de transport pour certaines entreprises, d'une capacité à réaliser les acheminements physiques des marchandises pour la plupart des transporteurs routiers. Dans l'un et l'autre cas, la valorisation économique ou la production de valeur est limitée au temps de la prestation globale de l'enlèvement à la livraison qui comprend le temps d'acheminement avec ou sans entreposage momentané. Par contre, dans une entreprise agricole, industrielle ou commerciale disposant de ses propres véhicules, le camionnage, l'acheminement des produits n'est qu'un moment d'un processus de valorisation plus large. Le camionnage ne constitue qu'une opération parmi un ensemble d'autres concourant à la production de la valeur finale.

- Les formes du rapport social au temps de production, que résume la fréquence des retours, ou la structuration temporelle de la tâche (transports permettant de rentrer tous les jours ou obligeant à partir plusieurs jours consécutifs) a longtemp défini, et définit encore, la forme de l'organisation du processus de travail que réalise le conducteur. Notamment sous l'angle de son "autonomie" dans l'organisation et l'ajustement de l'enchaînement des opérations concrètes et de la répartition du temps productif dans le calendrier (choix des moments de repos en fonction des impératifs du travail et/ou des nécessités réglementaires).

Les instruments d'enquête et le problème du temps de travail des conducteurs

Les documents d'enquête, au nombre de six en général, sont le fruit d'une élaboration nourrie par les nombreuses investigations qualitatives et l'expérience de l'enquête quantitative menée en 1975.

Le problème à résoudre, s'agissant d'interroger les conducteurs sur les conditions de leur travail, consiste à favoriser l'établissement d'un rapport de confiance entre les enquêteurs et les conducteurs enquêtés. On ne saurait trop insister sur le fait que l'information ne résulte pas, comme l'heure, du fonctionnement automatique d'un mécanisme technique. Mais, elle se recueille dans le processus dynamique des relations humaines. Là, l'enquêté, au même titre que celui qui enquête, jauge et mesure l'autre et ses intentions. Il juge aussi de l'opportunité de répondre ou non à un questionnaire, ou à certaines questions de celui-ci, de remplir un carnet de temps. Il s'agit donc d'une relation où la confiance se gagne lors de l'interaction elle-même.

L'information ne se donne pas à voir, elle est construite par les modes d'instrumentation (le choix des questions posées, leur ordre, leur vocabulaire même...) et la situation d'interview qui permet le transfert de l'information (le temps nécessaire, la nature de l'interaction entre l'enquêteur et l'enquêté...).

Dans le cas d'espèce, le temps de travail, est le sujet d'un double conflit potentiel. Avec l'entreprise, le conflit peut concerner les conditions du paiement des heures passées. Avec la force publique, le différent se cristallise autour des conditions de l'usage du temps. Le temps de travail est soumis à un contrôle pouvant donner lieu à

sanctions. Or pour réaliser son travail dans de bonnes conditions pour lui, c'est-à-dire pour être sûr de pouvoir rentrer chez lui en fin de semaine ou le soir à une heure raisonnable, le travail terminé, le conducteur doit souvent se dégager des contraintes réglementaires, en les transgressant, pour assumer les contraintes de production.

Ainsi, le temps se trouve être au cœur même de la relation du salarié avec son environnement social de même qu'il est le creuset de la production de valeur dans les opérations physiques de transport. Du coup, c'est l'un des thèmes les plus difficiles à aborder. Certains préféreraient minorer le temps passé au travail tandis que d'autres le gonfleraient plutôt et que d'autres encore choisiraient de dire les choses pour ce qu'elles sont. Les uns et les autres sont, bien sûr, guidés par leurs représentations du monde social, et du métier. Outre ce qu'elle doit à l'expérience acquise, la représentation du métier, doit beaucoup à la trajectoire dans laquelle se place le conducteur. La nécessité de rester dans le métier pour les uns, l'intention sinon la possibilité de le quitter pour les autres, sont autant de conjonctures où l'idée du métier trouve des formes différentes.

Il est extrêmement difficile de soustraire une instrumentation d'enquête à tous ces mécanismes, qui transforment une attitude spontanée en opinion définitive et en réponse unique, synthétique à un questionnement multiforme. Ainsi, pour échapper aux pièges du "sondage" rapide, nous avons choisi une méthode d'enquête mettant en jeu un processus un peu plus lourd que dans les enquêtes habituelles : le conducteur recevait deux fois l'enquêteur et, entre ces deux visites, un travail journalier de notation des temps d'activité durant une ou deux semaines lui était demandé.

Outre les opérations nécessaires, cette procédure a l'avantage de permettre d'apprivoiser l'enquêté. Elle demande du temps et valorise l'enquêté. La réussite de l'enquête rend indispensable la participation de l'enquêté. Par la continuité des phases d'enquête, elle donne un minimum de consistance au rapport humain établi avec l'enquêteur d'une part, elle produit du sens en faisant du conducteur l'acteur du recueil des durées d'activités sur une longue période d'autre part, et elle prend, enfin, en considération la contribution du conducteur en la dédommageant de s'être appliqué à remplir le carnet de temps.

Faire des enquêtes, c'est le plus souvent réduire, simplifier, instrumenter. Mais pour réussir une enquête par questionnaires, il faut, dans la situation d'enquête, se retrouver au plus près de la situation de l'interview qualitative, lequel est réussi quand il s'organise comme une "quasi-conversation ordinaire". La première condition pratique est de respecter l'autre, donc de proposer des règles du jeu explicites, la seconde est de prendre du temps pour le recueil d'une information de qualité. Inscrire la relation dans un temps assez long permet à la personne de se repérer dans le processus dans lequel il lui est proposé de s'intégrer. Sinon, on obtient ce que laisse passer le système de défense spontané de la personne ou uniquement ce que l'interviewé pense que l'on attend de lui, c'est-à-dire une information stéréotypée.

L'exemple développé est celui de l'enquête de 1993. Les enquêtes de 1983 et de 1999 sont organisées selon la même procédure, excepté, pour l'échantillonnage. Dans ces deux cas, l'échantillonnage a été réalisé après une première enquête de calibrage de la population mère. L'enquête, dans les Commissions Médicales, visait à la création d'une liste considérée comme une "population de référence"¹⁰.

Après l'échantillonnage de la population enquêtée, l'enquête se développait en plusieurs étapes. Le recueil comprenait donc plusieurs phases, rythmées par la passation

¹⁰ Patrick Hamelin, 1992, " Surveys about truck drivers ", in *Selected readings in Transport Survey Methodology*, ed. Eucalyptus Press, Melbourne.

des documents d'enquête. Plusieurs moments devaient être considérés. D'abord, il fallait contacter la personne échantillonnée. Ensuite, il fallait s'assurer qu'elle correspondait toujours aux critères d'échantillonnage définis plusieurs mois avant, lors du Recensement de la Population de 1990 (ou au moment de la visite médicale pour le permis de conduire). Puis il fallait, l'interroger sur son travail, sa carrière, son expérience du risque, lui expliquer plus précisément le carnet de temps et le former à le remplir. Ensuite, durant une ou deux semaines, le conducteur devait remplir le carnet de temps. À l'issue de cette période, l'enquêteur revenait chercher le carnet, vérifiait les conditions de son remplissage et proposait un choix de cadeaux afin de dédommager la personne pour sa participation à une enquête qui lui avait demandé du temps et de l'attention.

Tableau 2 : Les documents d'enquête

Documents:	Fonctions :	Commentaires
FICHE ADRESSE	1/ Contacter la personne	Outre les informations techniques permettant de localiser la personne échantillonnée, la fiche adresse contient les caractéristiques d'âge, de sexe, de profession et de secteur d'activité relevées lors du Recensement de la Population de 1990 ou des enquêtes "visites médicales du permis".
QUESTIONNAIRE CHAMP	2/ Vérifier que la personne a toujours les propriétés sociales et professionnelles de la sélection ou de l'échantillonnage. Avoir quelques renseignements sur les caractéristiques des personnes ayant quitté la profession entre le moment de l'échantillonnage et celui de l'enquête proprement dite.	C'est le moyen de sélection des salariés encore dans le champ. Pour les chefs d'entreprises de transport de moins de 10 salariés notamment, le "questionnaire champs" permet de réaliser un questionnement sur le contenu de l'activité des patrons et à sélectionner ceux dont l'activité principale est de conduire des véhicules lourds.
QUESTIONNAIRE 1 ^{ère} VISITE	3/ Recueillir des informations sur le travail et la carrière du conducteur, négocier l'acceptation du carnet et former le conducteur au remplissage du Carnet Temps	Description des caractéristiques du poste de travail (le type de transport, de chargement, de trajet, de matériel, d'exploitation où il est intégré, les caractéristiques de l'entreprise, le salaire, les primes et les frais de route touchés), les caractéristiques de la carrière du conducteur (formation, modalités d'entrée dans la profession, passé et proche avenir professionnel), des éléments liés à la santé et au risque (fatigue, accidents...) et des éléments de son genre de vie (habitat, famille...)
CARNET de TEMPS	4/ Recueillir l'information sur les temps affectés aux différentes activités, saisies chronologiquement au fur et à mesure du déroulement des opérations.	Voir ci-dessous : unité le quart d'heure, six activités de travail et quatre activités de repos sont considérées.
QUESTIONNAIRE 2 ^{ème} VISITE	5/ Vérifier les conditions du recueil de l'information temporelle du point de vue de la qualité et vérifier les circonstances du recueil. Présence ou non de journées non travaillées en plus, jugement comparatif sur la période de recueil...).	Il s'agit de se donner les moyens d'évaluation de la qualité des informations contenues dans le carnet. Evaluation comparative de la période de recueil par rapport aux autres périodes de l'année. Une question concernait la survenue ou non de problèmes d'endormissement durant la période.
Fiche cadeau	6/ Faire choisir un cadeau de dédommagement pour le travail fourni en remplissant le carnet de temps.	Elle est donnée aux conducteurs ayant rempli le carnet de sorte qu'il contienne suffisamment d'informations pour être exploité. Objet ou bon d'achat, les dédommageant.

Le "carnet de temps": après avoir rempli une journée exemple avec l'enquêteur (cette journée exemple n'est pas traitée), afin de bien comprendre ce qui est attendu de lui et

les diverses définitions des activités qu'il est susceptible de réaliser, le conducteur remplissait de façon chronologique (dans la continuité du déroulement des activités), durant la ou (les deux) semaine(s) suivante(s) une grille journalière. Cette grille constituée de 10 lignes et quatre-vingt seize colonnes permet de répartir les dix grands types d'activité des conducteurs durant les 96 quarts d'heures d'une journée calendaire. En bas de cette grille journalière, le conducteur devait répondre à une série de questions sur le kilométrage, le nombre d'opérations de chargement/déchargement, la nature du transport réalisé.

04 Date: Jour __ Mois __ Mardi

S'il s'agit d'un jour de repos remplir lignes 6 & 7

MATIN

		0	30	1	30	2	30	3	30	4	30	5
Travail camion roulant	-Conduite	Y										
	-Astreinte embarquée	X										
Travail Camion arrêté	-Manutention chargement/déchargement	0										
	-Autres manutentions, maintenance	1										
	-opérations administratives & commerciales	2										
	-Attente	3										
Repos en route	-Repas et repos	4										
	-Sommeil	5										
Repos chez soi	-Repos,loisirs	6										
	-Sommeil	7										

APRES MIDI

Même diagramme

Kilométrage total de la journée	Nombre d'opérations de chargement/déchargement
---------------------------------	--

Le travail du jour concernait-il ?	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
------------------------------------	--

Les activités sont les suivantes :

Activités de travail :

camion roulant : “conduite”, “astreinte embarquée” (en double, un collègue conduit),

camion à l'arrêt : liées aux opérations d'enlèvement ou de livraison, “la manutention chargement/déchargement” (y compris bien sûr le portage des colis et les opérations manuelles de préparation, démontage, remontage du camion), les “autres manutentions” liées à l'entretien du véhicule (y compris le temps des vérifications, de prise de gaz oil...), les tâches liées aux “opérations administratives et commerciales” (préparation, vérification des papiers de transport, de douane, rapport de route, négociation du fret, de la place dans la file, temps passé à rechercher le chef de quai, le responsable des livraisons...),

“l'attente” ou temps à disposition, il s'agit du temps durant lequel les conducteurs ne peuvent rien faire d'autre que d'attendre que le quai ou la route soient dégagés ou encore que le douanier ou les employés ne lui délivrent les papiers nécessaires pour continuer, à l'exclusion des temps pris pour manger, dormir, se doucher ou prendre un pot de détente avec des collègues.

Le repos : Deux lieux de repos sont considérés : sur la route et chez soi. Dans les deux cas, il s'agit essentiellement de distinguer le sommeil des autres temps pris pour se nourrir, s'entretenir, s'amuser, se détendre ou s'adonner à une activité privée.

sur la route : distinction entre “repos” (manger, boire, se laver, se détendre) et “sommeil”.

chez-soi : distinction entre n'importe quelle activité de veille, “repos” et “sommeil”.

Évolution des caractéristiques des populations enquêtées

Les structures des enquêtes de l'INRETS menées en 1983, 1993, 1999 ont été comparées aux structures de populations tels que l'INSEE les publie chaque année proche.

Tableau 3 : Comparaisons des structures de population des enquêtes INRETS de 1983, 1993 et 1999 avec celles des enquêtes de l'INSEE (Recensements de la Population de l'INSEE 1982, 1990 –RP- et Enquête Emploi de 1998 –EE-). Répartition selon le type de poste (retour chaque jour ou absent) et le secteur d'activité de l'entreprise (TRANSPORT ou NON transport).

A/ INRETS enquête 1999	retour chaque jour	absents 2 jours ou plus	INRETS Enquête 1993	EE de 1998 INSEE
NON transport	25,8%	3,2%	29,0%	33,9%
TRANSPORT	34,9%	36,1%	71,0%	66,1%
n=1085	60,7%	39,3%	100%	100%

A/ INRETS enquête 1993	retour chaque jour	absents 2 jours ou plus	INRETS Enquête 1993	RP de 1990 INSEE
NON transport	45,3%	3,9%	49,2%	49,9%
TRANSPORT	26,2%	24,6%	50,8%	50,1%
n=1085	71,5%	28,5%	100%	100%

B/ INRETS enquête 1983	retour chaque jour	absents 2 jours ou plus	INRETS Enquête 1983	RP de 1982 INSEE
NON transport	56,8%	7,9%	64,7%	60,1%
TRANSPORT	18,2%	17,1%	35,3%	39,9%
n=878	75,1%	24,9%	100%	100%

Les enquêtes de l'INRETS et de l'INSEE, permettant de comparer les structures des populations, n'utilisent pas les mêmes critères de classement des conducteurs dans les

différents secteurs de l'activité économique. Pour l'INSEE, le conducteur sera classé dans le secteur du transport si l'entreprise qui l'emploie réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires dans les activités de transport. Il sera classé dans une " autre activité " si plus de la moitié de son chiffre d'affaires provient d'activités commerciales, agricoles ou industrielles. Tandis que dans les enquêtes de l'INRETS, ce sont les conducteurs eux-mêmes qui se classent, considérant selon les cas que leur entreprise est avant tout une entreprise de transport ou une entreprise dont le camionnage n'est qu'une activité annexe. Dans les enquêtes de l'INRETS, deux questions différentes sont posées sur l'activité principale de l'entreprise employant le conducteur. À ces deux questions différentes, 11 % des conducteurs ne se classent pas de la même façon (13 % des conducteurs de retour chaque jour et 8 % des conducteurs absents au moins une nuit par semaine). Dans un cas, ils considèrent que leur entreprise fait essentiellement du transport et dans l'autre cas, ils vont considérer qu'elle ne transporte que ses propres produits ou bien l'inverse. Beaucoup de ces conducteurs sont dans des entreprises ayant plusieurs activités parmi lesquelles le transport a une part importante. Il s'agit d'entreprises mixtes en quelque sorte. D'autres conducteurs ne perçoivent pas la distinction qui leur est demandée.

Les résultats des différentes enquêtes mettent en évidence plusieurs faits :

- Les conducteurs travaillant dans les entreprises des "autres secteurs" de l'activité économique, travaillent moins que les conducteurs du "secteur du transport". Leurs durées de travail ont diminué entre 1983 et 1999. Par ailleurs, les conducteurs des " autres secteurs " travaillent moins dans les entreprises les plus grandes, où ils sont mieux payés que dans les plus petites¹¹.
- Les conditions horaires de travail les plus difficiles concernent les conducteurs dits "grands routiers" du " secteur du transport ". Ils travaillaient plus de soixante heures par semaine en 1983 et 1993, ils travaillent environ 56 heures actuellement. Par ailleurs, en prenant soin de faire les comparaisons à partir d'une unité statistique pertinente (là, la journée de travail), les résultats de ces enquêtes sont dans des ordres de grandeur proches de ceux de deux enquêtes, faites en Hollande et en Allemagne, selon des méthodes de recueil différentes. Les durées de travail élevées, caractérisant les " grands routiers ", concernent tous les conducteurs du secteur du transport et semble s'être diffusé comme une "habitude" ou une "norme sociale implicite". Les conducteurs de moyenne et de courte distance travaillent habituellement selon des horaires qui correspondent aux maxima autorisés, 49 heures en 1993, 47 heures actuellement.
- Dans le secteur du transport, en 1983 et en 1993, les durées de travail élevées, rencontrées dans la réalisation des opérations de transport, étaient équivalentes pour les conducteurs " salariés " ou " indépendants ", pour les salariés des entreprises de plus de cent salariés ou des plus petites. En 1999, pour la première fois, les durées de travail des conducteurs des entreprises de plus de cent salariés sont plus faibles que celles des conducteurs des entreprises de moins de cent salariés. Par contre, les conditions de salaire ont toujours et restent plus intéressantes, dans les plus grandes entreprises, que dans les plus petites.

Ces enquêtes ont souligné un fait simple, oublié de beaucoup de législateurs. Une opération de transport ne se limite pas au déplacement des marchandises. Celles-ci

¹¹ Patrick Hamelin, "Le transport routier, un mode de production performant en tension" in *Routiers, les raisons de la colère*, 1997, éditions de l'Atelier, Paris.

doivent être enlevées et livrées. Le processus, de l'enlevage à la livraison, est le plus souvent à la charge d'un seul conducteur. Du coup, il apparaît comme un processus continu. Le travail des conducteurs ne se limite pas à la conduite. Il doit effectuer d'autres tâches pour réaliser les transports dont il a la charge. Loin de constituer la seule activité de travail, la conduite correspond, en moyenne, à 58 % du temps de travail des conducteurs de retour chaque jour et à 69 % du temps de travail des conducteurs absents plusieurs jours. Les opérations de transport requièrent que près d'un tiers du temps d'activité des conducteurs "grands routiers" soit consacrée à des tâches sédentaires, autres que la conduite (quatre dixième, pour les conducteurs de retour chaque jour). Le travail sédentaire peut comprendre les activités suivantes : la négociation d'une place à quai, la préparation du camion pour charger ou décharger, la manipulation du fret, la prise du gas-oil, la vérification du véhicule, les petites réparations, la tenue des papiers, la recherche du fret ou le montage des produits livrés, enfin le temps d'attente, quand aucune autre activité n'est possible.

Ce dernier résultat a mis en évidence l'inadaptation du règlement européen à son objet. En effet, vouloir éviter que les conducteurs ne soient trop fatigués pour conduire en maintenant les temps de conduite autorisés aux niveaux actuels est une absurdité. Le règlement européen de sécurité est en fait le seul règlement servant de norme à l'ensemble des transporteurs en compétition sur le territoire européen et le seul réellement connu et respecté par les conducteurs de longue distance. Il permet de conduire 45 h par semaine en moyenne avec une dérogation jusqu'à 56 h, à condition de ne faire que 90 h sur deux semaines. En fait, un conducteur de "longue distance" sur quatre, (ou "grands routiers") conduit plus de 45 heures hebdomadaires dépassant ainsi, la norme réglementaire. Dans leur majorité, les routiers sont dans les limites qu'impose la norme européenne. Si, les taux de conduite, observés dans les enquêtes sont réalistes, alors on peut dire que la norme européenne permet que soient réalisées des semaines comprenant de 65,5 à 81,5 heures de travail¹². Ces marges dépassent largement le temps de travail moyen constaté qui est environ de 56 heures¹³ pour l'ensemble des conducteurs "grands routiers" français et de 58 heures pour ceux d'entre eux ayant travaillé au moins cinq jours, chacune des semaines observée. Tout se passe comme si, les conditions temporelles de travail observées étaient, de fait, entérinées par le règlement européen.

Un second résultat a mis en cause la légitimité de fonder le règlement européen sur une relation supposée entre la seule durée de la conduite et la fatigue des conducteurs. L'effet de la durée de l'activité et du moment de celle-ci sur le risque relatif d'implication des conducteurs dans les accidents corporels de la circulation a été attesté. Le temps d'activité, et non la durée de conduite à elle seule, est le facteur ayant un effet sur le taux de risque d'implication dans les accidents. La nuit, le risque est beaucoup plus fort que le jour¹⁴. Ces résultats convergent avec ceux que des physiologistes ont publiés. Leurs expérimentations montrent que l'endormissement au volant n'est pas lié

¹² Le raisonnement est le suivant : le taux de conduite trouvé dans les enquêtes de l'INRETS de 1999 sont de 0,687 pour les conducteurs grands routiers, pour une autorisation de conduire entre 45 et 56 heures par semaine, ils peuvent en fait travailler entre $45 / 0,687 = 65,5h$ et $56 / 0,687 = 81,5h$.

¹³ Il en est de même dans tous les pays de l'Union Européenne. Voir à ce propos le tableau n°2 in "Professional driver's working time as a factor of flexibility and competitiveness in road haulage", Patrick Hamelin, Working without limits ?, TUTB-SAL TSA Conference, Brussels, 25-27 September 2000, net adress : <http://www.etuc.org/tutb/fr/saltsa/hamelin-en.pdf>

¹⁴ Patrick Hamelin, "Lorry drivers' time habits in work and their involvement in traffic accidents", , vol. 30, n°9, pp.1323-1333, ed. Taylor & Francis, Londres.

au temps de conduite mais à la durée totale d'activité et que l'activité de nuit favorise davantage l'endormissement que l'activité de jour¹⁵.

En fait, si la fatigue est liée à la durée d'activité totale davantage qu'à la durée d'une seule activité, comme la conduite, il n'en reste pas moins vrai que seule l'activité de conduite peut être, enregistrée automatiquement et peut donner lieu à des contrôles aisés. Par ailleurs, comme il y a une forte corrélation entre la durée de la conduite et la durée totale de travail, il serait légitime de considérer qu'il est nécessaire de baisser les durées de conduite autorisées pour avoir des chances de limiter les durées de travail. En fait, l'Union Européenne garde deux législations qui se contrarient quelque peu. La législation dite de sécurité routière organise les temps de conduite et de repos¹⁶. La législation du travail, elle, stipule que la durée de travail doit en moyenne être de 48 heures hebdomadaires avec la possibilité de monter jusqu'à soixante heures, à condition de travailler 48 heures en moyenne sur douze semaines.

La législation européenne de sécurité à laquelle tous les conducteurs de poids lourds sont assujettis est relativement plus simple à contrôler que la législation du travail. Elle est aussi plus largement respectée. Un "grand routier" sur cinq conduit plus de quarante-cinq heures par semaine tandis que huit grands routiers sur dix travaillent plus de quarante-huit heures par semaine. Le temps global de production et le temps de conduite sont très liés. En moyenne, les conducteurs de longue distance du secteur du transport conduisent 38 heures et travaillent 55 heures. La totalité des conducteurs conduisant plus de 40 heures travaillent plus de 48 heures, sept sur dix travaillent plus de 56 heures et trois sur dix plus de 60 heures. Les trois quarts des conducteurs conduisant plus de 40 heures ont des amplitudes de travail quotidien dépassant 12 heures. Les conducteurs conduisant entre 35 et 40 heures par semaine, travaillent plus de 48 heures dans neuf cas sur dix, tandis qu'un tiers travaille plus de 56 heures et un quart plus de soixante heures, les deux tiers d'entre eux ont des amplitudes de plus de 12 heures, et trois sur dix de plus de 13 heures. Or, le niveau du risque double à partir de 11 heures d'amplitude¹⁴ !

Tableau 3 : Durées moyennes de travail hebdomadaire et des amplitudes journalières en fonction de la durée de conduite hebdomadaire. Taux de conducteurs travaillant plus de 48, 56 ou 60 heures ou dont les amplitudes moyennes dépassent 11, 12 ou 13 heures, pour chacun des classes de durée de conduite.

Champs : conducteurs de longue distance du secteur du transport, Enquête INRETS 1999.

Durée de conduite Hebdomadaire.	N = 345	Durée moyenne de travail	durée moyenne des amplitudes	Durée de travail ≥ 48h hebdo	Durée de travail ≥ 56 h hebdo	Durée de travail ≥ 60 h hebdo	Amplitudes >11h	Amplitudes >12h	Amplitudes >13h
≤ 30 h	14%	45,9	11,7	39%	12%	6%	61,2%	42,9%	16,3%
30,01 à 35	21%	51,4	12,2	68%	20%	9%	79,7%	48,6%	23,0%
35,01 à 40	26%	54,7	12,4	90%	37%	20%	85,4%	65,2%	29,2%
40,01 à 45	22%	58,0	12,9	99%	71%	28%	94,7%	74,7%	36,0%
45,01 à 50	11%	63,5	13,7	100%	90%	77%	100,0%	84,6%	66,7%
≥ 50,01	6%	70,9	18,6	100%	100%	89%	100,0%	89,5%	78,9%

lecture : 21% des conducteurs conduisent entre trente et 35 heures par semaine. Ils travaillent 51,4 h par semaine, ont des durées d'amplitude de 12,2 h. 68% d'entre eux travaillent plus de 48h, 20% plus de 56h et 9% plus de 60h. 79% ont des amplitudes de plus de 11h, 48% de plus de 12h et 23% de plus de 13h.

¹⁵ G. Göran Kecklund and T. Åkerstedt, 1993, "Sleepiness in long distance truck driving : an ambulatory EEG study of night driving", Ergonomics, Taylor & Francis, London, vol 36, n°9, p.1007.

¹⁶ Le règlement CEE 3820/85 stipule : neuf heures de conduite par jour, sur six jours, avec le droit d'avoir deux jours avec dix heures de conduite à condition de respecter 45 heures de conduite hebdomadaire en moyenne, onze heures de repos entre deux journées de travail pouvant être ramenées à neuf heures, deux fois, par semaine. La durée hebdomadaire de conduite oscille entre 45 et 56 heures.

La limite des 45 heures de conduite est trop haute pour que les conducteurs ne dépassent pas 48 heures de travail. Alors, en même temps qu'elle légifère sur la durée de travail maximale de 48 heures, applicable aux seuls salariés et, difficile, sinon impossible, à contrôler de façon homogène sur tout le territoire européen, l'Union ne devrait-elle pas limiter davantage la durée de conduite, en la ramenant à des normes compatibles avec la sécurisation des conditions de la conduite des poids lourds ?

L'enquête dite "conjoncturelle" auprès de conducteurs professionnels sur leurs durées de travail et leurs salaires (DTT/SOFRES-SES) ¹⁷

L'objectif de l'enquête "conjoncturelle" est très différent de ceux des enquêtes "structurelles" menées par l'INRETS. Il s'agit, avec une mesure au fil du temps des durées d'activité des conducteurs, de repérer des évolutions. Le Contrat de Progrès, notamment l'accord de Novembre 1994, devait favoriser une réduction de la durée du travail des grands routiers. Les Pouvoirs Publics ont voulu se donner les moyens d'une mesure du temps de travail et des salaires à intervalles réguliers, de trimestre en trimestre.

Une enquête par questionnaire a été organisée à partir de 1995. Elle est menée, chaque trimestre, auprès de 750 conducteurs, soit 3000 par an. L'enquête concerne les conducteurs de poids lourds travaillant dans des entreprises du secteur du transport, à l'exclusion des conducteurs des entreprises des autres secteurs. Le choix des conducteurs interrogés ne résulte pas d'un échantillonnage aléatoire. Les conducteurs sont interrogés par des enquêteurs sur les lieux de concentration de camions que sont les grandes aires d'arrêts d'autoroutes ou de routes, les centres routiers et les restaurants routiers. L'interrogation porte sur les durées consacrées aux différentes activités de travail pour chacun des jours de la semaine antérieure à l'interview, sur le salaire et les frais de route.

Les groupes de conducteurs sont définis selon des dimensions retenues, et mesurées, dans l'enquête INRETS afin que le calage des résultats de l'enquête conjoncturelle puisse être effectué en fonction d'une répartition réaliste des différents groupes de conducteurs. Cette enquête n'étant pas réalisée auprès d'une population sélectionnée selon une méthode d'échantillonnage aléatoire, il est nécessaire d'opérer un premier ajustement de la composition de la population. La distinction entre les conducteurs de retour chaque jour et les conducteurs absents plusieurs jours (en deux groupes : les absents une à trois nuits et les absents quatre nuits et plus) pour réaliser leurs transports, d'une part, et la distinction selon la taille de l'établissement employant les conducteurs (moins de vingt et plus de vingt salariés) d'autre part, permettent de redresser la structure de la population enquêtée.

Concernant la durée du travail hebdomadaire, les cumuls du temps des activités dont se souviennent les conducteurs en répondant aux questionnaires "rétrospectifs" de l'enquête conjoncturelle sont plus faibles que les cumuls du temps des activités que notent les conducteurs sur les carnets de temps des enquêtes INRETS.

Les différences, entre les méthodes de recueil des informations temporelles, sont probablement à la source des différences entre les résultats des deux enquêtes. Mais, les résultats auraient été en tous points semblables, il aurait fallu s'interroger aussi. Chacun sait en effet que des calculs sur des mesures peuvent donner des résultats globaux semblables en additionnant des éléments hétérogènes. Donc, des enquêtes définies selon

¹⁷ Bilan social annuel du transport routier de marchandise, 1995 à 1998, SES/METL, Paris.

des méthodologies différentes donnent en général des mesures différentes, soit au plan global, soit sur des éléments particuliers, et ne sont comparables en tendances générales qu'à certaines conditions. Autrement dit si les enquêtes divergent dans leurs résultats, il s'agit de se demander laquelle est la plus pertinente pour rendre compte du phénomène que l'on a choisi de mesurer. Si elles convergent, il s'agit de s'interroger sur les ordres de grandeur qu'elles produisent afin de déterminer quels éléments de méthode produisent les différences constatées. La question de la nature de l'artefact propre à tout outil intellectuel est ici centrale.

Les différences entre les méthodes de recueil de l'information sur la durée globale de travail et la durée des différentes activités des conducteurs professionnels : similitudes et différences des résultats de modes d'interrogations et d'enquêtes différentes.

Plusieurs éléments méritent un examen attentif pour rendre compte des différences observées. Y a-t-il des déformations dans le recueil de l'information du fait de son mode verbal ou écrit ? Les réponses verbales se distinguent-elles des enregistrements écrits des carnets ?

Plusieurs données sont disponibles :

Les enquêtes verbales de

Les différences entre les méthodes de recueil sont nombreuses. On peut même dire qu'il s'agit de deux instruments de mesure distincts :

- La première concerne la procédure de recueil de l'information qui implique une relation longue entre l'enquêteur et l'enquêté dans la procédure INRETS, courte dans l'Enquête DTT/SOFRES-SES. Or, le temps et la rémunération du travail constituent des éléments centraux de la vie sociale des individus interrogés, nécessitant souvent qu'un rapport de confiance minimum soit établi entre les enquêteurs et les enquêtés pour avoir quelque chance de donner des résultats un tant soit peu fiables.

- L'instrumentation différente du recueil des durées d'activité induit deux effets. Les aptitudes et compétences mobilisées, pour répondre à un questionnaire sur l'activité passée, sont différentes de celles qui sont investies dans le remplissage des carnets, au fur et à mesure du déroulement de l'activité. Le risque d'oubli des multiples séquences de courte durée où il aura fallu, attendre qu'un camion libère le quai pour prendre sa place, descendre libérer les accès du véhicule, vérifier les éléments mécaniques, faire le plein de gas-oil, est beaucoup plus important en rétrospectif qu'en interrogation prospective. Il faut se souvenir que le quart des séquences d'activité enregistrées dans les carnets temps dure au plus 1/2 heure !

Néanmoins, la différence entre la verbalisation d'éléments mémorisés, soumis à une interrogation rétrospective et le remplissage d'un carnet, au jour le jour, ne fonctionne pas dans un seul sens. La forme propre à chacune des modalités du questionnaire verbal et rétrospectif intervient dans le recueil des éléments de la mesure. Ainsi dans l'enquête INRETS, il avait été prévu, dans le questionnaire de première visite chez le conducteur que ce dernier réponde à une question verbale sur la durée hebdomadaire habituelle de son travail. Dans leurs réponses à cette question, faisant appel à la

mémorisation, les conducteurs donnaient des durées hebdomadaires de travail plus importantes que le cumul des durées enregistrée dans leur carnet de temps.

Mais, s'agissant des durées hebdomadaires de conduite, les réponses des conducteurs donnent des résultats proches de ceux de l'enquête de l'INRETS avec carnets de temps.

Ainsi, le traitement comparatif des réponses verbales faisant appel à la mémorisation montre que lorsqu'on demande à un conducteur de répondre à des questions posées séquentiellement sur l'évaluation du temps passé à conduire, puis aux activités sédentaires liées à la marchandise, puis aux activités d'entretien, puis aux attentes, l'addition des durées indiquées par le conducteur donne un temps hebdomadaire plus faible que le cumul des durées inscrites dans les "carnets de temps" au fur et à mesure du déroulement de l'activité, lequel est plus faible encore que la réponse à une question sur le temps global de travail d'une semaine habituelle !

Les éléments sur lesquels repose l'évaluation des durées de travail sont différents dans les trois cas de sorte que les résultats le sont aussi. Par contre dans les trois cas les résultats distinctifs entre les groupes de conducteurs gardent le même ordre. Les conducteurs de retour chaque jour travaillent moins que les conducteurs absents une à trois nuits, lesquels travaillent moins que les conducteurs absents quatre nuits et plus. Les différences des méthodes de questionnement et des procédures d'enquête donnent des résultats distincts car ils s'inscrivent dans des rapports au questionnement induisant des investissements, des élaborations et des mécanismes psychosociaux différents.

Ainsi, les conducteurs connaissent parfaitement bien leur durée de conduite parce que la plupart des accords entre patrons et salariés prennent ce temps pour base, parce que toute la réglementation est organisée autour de ce temps là, parce qu'enfin beaucoup de transports étant facturés au kilomètre (compte tenu d'un poids, d'un volume ou d'une autre propriété de la marchandise) la conduite est l'activité sur laquelle est fondée la productivité mais aussi la rentabilité de l'entreprise. Ils perdent la mémoire des multiples séquences de travail sédentaire et des moments d'attente, de sorte que le temps global est plus faible que celui recueilli dans les carnets de temps. Par contre lorsque l'on demande au conducteur quelle est la durée de travail habituelle dans une semaine, il donne une valeur supérieure à l'enregistrement du carnet. Là intervient probablement des éléments liés à l'image intériorisée du métier. Tout se passe comme si la valorisation de la dureté du métier fonctionnait comme un attribut de l'identité sociale du routier.

Les conditions théoriques et pratiques d'une instrumentation pertinente des enquêtes sur la durée du travail des conducteurs sont encore loin d'être en capacité de produire une mesure précise des évolutions. Il faudrait en l'état actuel des instruments disponibles que les diminutions ou augmentations des durées de travail soient de très forte amplitude pour être observables.

Si des changements devaient avoir affecté les durées de travail des conducteurs depuis cinq ans, notamment pour les conducteurs absents plusieurs jours, l'origine en serait la transformation de la répartition des types de postes de travail dans la population. En effet, les durées de travail des conducteurs de retour chaque jour, des conducteurs absents une à trois nuits et celles des conducteurs absents quatre nuits et plus sont équivalentes en 1993, 1995, 1996, 1997 et 1998. Par contre, ce qui serait favorable à une diminution globale de la durée de travail dans le secteur des transports, c'est l'augmentation de la proportion relative des conducteurs de retour chaque jour et des absents une à trois nuits au détriment de la proportion de ceux qui sont absents plus de quatre nuits qui diminuerait. En effet, les deux premiers travaillant moins que les

troisièmes, la transformation de structure de la population aurait un effet convergent avec les efforts déployés par les institutions pour "faire rentrer le secteur dans les clous".

Il faut rappeler encore une fois que les conducteurs de poids lourds des "autres secteurs", réalisant des transports en compte propre ne travaillent pas beaucoup plus que les autres salariés (environ 4 heures de plus), tandis que les conducteurs du "secteur du transport" travaillent beaucoup plus que les ouvriers sédentaires (environ 15 heures de plus). Ces différences ont des significations très précises dans l'ordre de l'organisation économique et de la division du travail qu'elle structure.

Le transport est une fonction économique qui mobilise des moyens humains dans tous les secteurs d'activité, pas seulement dans le secteur spécialisé du transport.

Les enquêtes menées par l'INRETS en 1982 et 1983, auprès des conducteurs professionnels montraient qu'ils étaient plus nombreux dans les "autres secteurs" que dans le "secteur du transport". Cela nous intriguait, et la curiosité de savoir s'il était possible de distinguer et d'évaluer le travail lié aux fonctions de transport qui était externalisé de celui qui était internalisé par les entreprises industrielles, commerciales et agricoles, nous a amené à faire un travail d'analyse secondaire des statistiques produites dans le Recensement Général de la Population.

Concernant les conducteurs de poids lourds, comptés pour la première fois par l'INSEE lors du RP de 1982, ils étaient en 1990 pour moitié dans les entreprises du "secteur du transport" et pour moitié dans les entreprises des "autres secteurs, alors qu'en 1982, 40% d'entre eux travaillaient dans le "secteur du transport" et 60% dans les "autres secteurs" (cf. tableau 3). L'effet de la déréglementation est là manifeste, la structure de production, du type de celle qui existe dans le "secteur du transport" est plus bénéfique pour les firmes, en terme de coût de main d'œuvre, donc de coût de transport quand ce dernier est "externalisé", que lorsqu'il est internalisé.

L'avantage des chargeurs est là attesté, ils peuvent toujours redevenir leurs propres transporteurs si les conditions de prix des prestataires "externalisés" devenaient par trop "excessives" ! La pression sur le transport passe par ce rapport social défini comme l'espace d'un choix entre deux formes sociales d'une même opération matérielle d'acheminement de la marchandise, en compte propre ou en compte d'autrui. Ce choix entre "faire soi-même" ou "faire, faire" est commun à toutes les entreprises dans toutes les activités économiques.

La question générale du repérage des personnes actives ayant des activités liées aux transports dans les entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport et dans les entreprises spécialisées dans le transport se posait avec d'autant plus d'acuité que le problème de l'internalisation ou de l'externalisation des fonctions transport renvoyait à une interrogation sur les formes de la division sociale du travail dans les transports. .

A partir de l'analyse secondaire des résultats des Recensements Généraux de la Population, de même, quoique de manière moins fine, à partir des Enquêtes Emplois (l'un et l'autre sont des enquêtes "ménages", c'est à dire des enquêtes faites au domicile des personnes et en face à face, la personne ou un proche répondant aux questions relatives à son emploi), le monde professionnel peut-être décrit de deux points de vues différents. L'entrée par le classement des entreprises selon leur activité économique principale, permet de recenser les emplois et la forme de division du travail (analyse de la structure de la population employée selon la distribution des niveaux des qualifications) propres aux différents secteurs d'activités. L'entrée par le classement des professions permet de répartir les actifs exerçant un métier spécifique parmi les actifs

de la même classe de regroupement (les ouvriers de la manutention, du magasinage et du transport, parmi les ouvriers professionnels et dans la classe des ouvriers en général) et de voir leur importance relative dans les différentes activités économiques.

Au croisement des dimensions de l'espace socio-économique que suggèrent ces deux types de descripteurs, des éléments nouveaux permettent d'affiner la connaissance de l'univers professionnel des gens qui assument la "fonction de transport" dans l'activité économique générale, selon qu'ils sont dans des entreprises dont la spécialité est le transport ou qui, au contraire, développent des activités dont le transport n'est qu'un élément secondaire.

Ces deux modes d'entrée permettent, à l'issue d'un travail ample et précis réalisé par Françoise Paran à l'INRETS¹⁸, de voir ce que suggérait déjà ce résultat intrigant de l'enquête auprès de conducteurs routiers de 1983, à savoir que le plus grand nombre des emplois ayant une dénomination suggérant qu'y sont remplies des fonctions de transport, sont dans les secteurs de l'activité économique non spécialisés dans le transport !

Tableau 4 : La population active et les emplois ayant des fonctions transport

Salariés RGP 1990	Secteur des transports	Autres Secteurs (Non transport)	Ensemble
- Profession de qualification propre à une fonction transport	2,9 % 641 414	4,5 % 985 995	7,4 % 1 627 409
- Profession non marquée par une qualification transport	1,3 % 288 053	91,3 % 20 154 868	92,6 % 20 442 921
Ensemble	4,2 % 929 467	95,8 % 21 140 863	100 % 22 070 330

Globalement, il y a davantage d'actifs ayant une qualification propre à indiquer qu'ils effectuent des tâches contribuant à la réalisation de la fonction transport dans les "autres secteurs" que dans le "secteur du transport". La question reste de savoir qu'elle est la nature des emplois occupés. La question de savoir qui est où, se pose pour chacune des qualifications. La question posée est la suivante qui sont (qu'elle est la nature des activités réalisées) et où sont (quelle est la nature de l'activité principale des entreprises dans lesquels ils se trouvent) les individus des professions ayant une fonction transport ou PFT dans chacune des grandes catégories de niveau de qualification et dans chacune des activités économiques définies au niveau le plus fin et le plus pertinent ?

Pour illustrer la difficulté du problème, prenons l'exemple des ouvriers.

Tableau 5 : Les ouvriers et les emplois ouvriers ayant des fonctions transport

Salariés RGP 1990	Secteur des transports	Autres Secteurs (Non transport)	Ensemble
- Profession de qualification propre à une fonction transport	6,1 % 390 903	14,0 % 902 551	20,1 % 12 934 454
- Profession non marquée par une qualification transport	1,6 % 105 689	78,3 % 5 034 771	79,9 % 5 140 460

¹⁸ Françoise Paran, " la population active, les qualification et les secteurs d'activité, analysés à partir des Recensements de la Population de 1982 et de 1990 ", et " les cahiers des professions ayant des qualifications transport ou proches ", 1999, INRETS, Arcueil.

	7,7 %	92,3 %	100 %
Ensemble	496 592	5 937 322	6 433 914

Dans un premier temps, l'on voit que les emplois ouvriers de qualification transport sont plus de deux fois plus importants dans les "autres secteurs" que dans le "secteur du transport" lui-même. L'ensemble des emplois ouvriers du "secteur du transport" correspondent à 55 % des emplois ouvriers des professions ayant une qualification propre à exercer une fonction transport dans les "autres secteurs" (496592/902551). Le poids relatif de l'ensemble des professions ayant une qualification propre à exercer une fonction transport (ou PFT) est de 20,1% parmi l'ensemble des ouvriers, il est de 78,7 % pour les ouvriers du "secteur du transport" et de 15,2 % pour les ouvriers des "autres secteurs".

Pour autant, la question reste entière de connaître la nature de ces emplois ouvriers "qualifiés transport". Et, il faut bien voir qu'en entrant dans le détail les choses se compliquent singulièrement. Le tableau 6 montre que les ouvriers ambulants ayant une qualification induisant l'accomplissement de tâches de transport sont plus nombreux dans les "autres secteurs" que dans le "secteur du transport", il en est de même, et de façon plus marquée, pour les ouvriers sédentaires.

Pour les ambulants, c'est la catégorie "conducteurs livreurs et coursiers" qui marque la différence, pour les sédentaires, ce sont les "magasinières" (180 000 dans les "autres secteurs" pour 10 000 dans le transport) parmi les ouvriers qualifiés et "les ouvriers du tri, de l'emballage et des expéditions", "les manutentionnaires, et agents de service d'exploitation de transport" parmi les ouvriers non qualifiés (respectivement 193 840 et 155 600 dans les "autres secteurs" pour 48160 et 6 500 dans le transport) qui font la différence. Ces catégories posent questions. En effet, elles associent des gens réalisant des opérations de stockage tampon de chaînes de production ou de commercialisation, donc de la "logistique de production" et de la logistique de commercialisation et de transport. Elles associent aussi, le port de plis et le transport de produits. Mais, ces qualifications sont constituées aussi de métiers qui n'existent quasiment que dans le secteur du transport (ce sont les seuls cas où la qualification regroupe davantage d'individus dans le "secteur du transport" que dans les "autres secteurs"), comme les matelots, les dockers, les conducteurs d'engins de transports guidés et les agents d'exploitation des transports lorsque ces derniers sont classés comme "ouvriers qualifiés". Là se posent les problèmes de la continuité et de la discontinuité des découpages en catégories nominales, de chaînes de valorisation économique plus ou moins intégrées d'une part, le problème de la qualification comme dénomination socialement reconnue d'un niveau entraînant des conséquences en terme de carrière, de couverture sociale et de salaire, d'autre part.

Tableau 6 : Les ouvriers et les qualifications ouvrières comptées comme ayant des fonctions transport

Salariés RGP 1990		Secteur des transports	Autres Secteurs (Non transport)	Ensemble
6411	Conducteurs de Poids Lourds ≥ 3,5 t	159374	159240	318614
6412	Cond autocars	61496	7552	69048
6413	Cond Taxis	6216	1280	7496
6415	Cond de VLU & Coursiers	26997	114048	141045
64	Ensemble conducteurs	254083	282120	536203
65	Ouvriers qualifiés, manutention, magasinage et du transport	82164	270988	353152
67	Ouvriers non qualifiés, exploitat. des Transports et tris, emballage expédition	54656	349443	404099
65 & 67	Ensemble des sédentaires à qualification transport	136820	620431	757251
6 moins (64+65+67)	Profession non marquée par une qualification transport	1,6 % 105 689	78,3 % 5 034 771	79,9 % 5 140 460
		7,7 %	92,3 %	100 %
Ensemble des ouvriers		496 592	5 937 322	6 433 914

Pour aller plus avant dans cette discussion et qu'au détour de celle-ci, des connaissances plus précises soient présentées, je renvoie aux publications de Françoise Paran faites à l'INRETS, où l'on peut suivre les professions nommément caractérisées par l'INSEE comme ayant une fonction de transport, dans les différentes activités économiques et leur importance à l'intérieur de chacune d'elles. Néanmoins, la discussion du tableau 6 suggère qu'il est tout à fait imprudent de se prêter à des calculs, comme il en existe, à l'issue desquels, la quantité de personne ayant un emploi contribuant à la réalisation des fonctions de transport, est constituée du cumul (sans analyse critique) de tous les individus contenus dans les catégories déterminées comme telles, auxquels sont ajoutés une proportion des individus ayant des emplois "banaux", au prorata de leur importance relative dans le "secteur du transport".

Tableau 7 : Méthode d'évaluation et de simplification des actifs assumant la réalisation de la fonction transport.

	Secteur des transports	Secteurs Non transport	Ensemble
- Profession de qualification propre à une fonction transport PFTt	T1	T7	T8
- Profession non marquée par une qualification transport	T2	T9 ?	T11 = T2
Ensemble	T3	T16 = T7	T19 = T10

Il paraît aisé de connaître T1, T2, T7 et les sommes T3 et T8, à condition encore de se poser les questions évoquées aux paragraphes précédents concernant le contenu des catégories cumulées dans les professions remplissant une fonction transport ou PFT.

Les autres professions (Non PFT) seraient des emplois ayant des fonctions "banales" dans les entreprises quelles que soient leurs activités. Dans le "secteur du transport",

ces autres emplois (T2) participent aussi à la réalisation d'une fonction transport et plus ou moins directement aux opérations de transport (exemple des agents de services routiers, des agents de pistes...).

Il est tentant de donner une valeur à T9 qui ne soit pas la valeur du nombre d'individus de la catégorie des emplois sans qualification transport marquée, mais la valeur du nombre des individus qui ayant des emplois banaux dépensent le plus clair de leur temps à assurer des tâches qui sont liées à ce que font les individus ayant une qualification transport dans leurs entreprises (exemple d'une secrétaire chargée de s'occuper des bons de livraison, des chauffeurs en compte propre). Dans ces termes là, qu'en est-il de T9 dans les "autres secteurs" ? Il serait possible de l'évaluer en faisant une règle de trois consistant à dire : puisque dans le secteur des transports pour une quantité T1 de PFT on a une quantité T2 de Non PFT, alors dans les autres secteurs pour T7 de PFT on aura une quantité, $T9 = (T7/(T1/T3)) \cdot T2$ d'individus ayant des emplois banaux (Non PFT) au service des emplois ayant une fonction transport.

Un problème de taille, reste. La cohérence logique d'un tel calcul cache mal son manque total de réalisme. En effet, et le lecteur ne manquera pas de le l'avoir repéré, l'emboîtement des niveaux de description des Catégories Sociales n'est pas forcément redevable à une seule catégorie de raisonnement. Ainsi par exemple, les qualifications spécialisées transport amalgament des emplois d'exploitation de flottes et des emplois d'entretien et de régulation d'infrastructures publiques dans le "secteur du transport" tandis que les emplois qualifiés transport des "autres secteurs" cumulent des emplois d'organisation et de réalisation d'expéditions et des emplois d'organisation et de réalisation de tâches participant à la chaîne de production. Aussi, cette idée un peu rustre de comptabilisation des emplois totaux mobilisés dans la réalisation de la fonction transport pose davantage de problèmes qu'elle n'en résout.

L'analyse secondaire des statistiques reste un moyen important de connaissance. Cela permet de tirer des éléments utiles à partir des informations disponibles pour éclairer un problème. Mais il est exclu que cela suffise, car très vite, on se heurte à des limites du fait que les concepts ayant servi à la production des nomenclatures, donc des découpages de la réalité, sont rarement entièrement ajustés aux concepts dont il faut se servir pour traiter le problème en question. Souvent, seul un retour au terrain permet de statuer de la pertinence des catégories de classement et de l'usage que l'on peut en faire.

Les enquêtes quantitatives, pas plus que les analyses de cas ou les enquêtes qualitatives ne peuvent, à elles seules, rendre compte de la diversité du réel. Ce n'est que lorsque le quantitatif et le qualitatif se nourrissent l'un l'autre que la connaissance avance. Encore faut-il que les procédures et méthodes d'élaboration des résultats soient transparentes, c'est à dire clairement énoncées. La méthode, en sciences humaine, n'est pas seulement affaire de chercheurs. Aucune enquête ne peut prétendre à la pertinence sans être validée par la reconnaissance de la cohérence du rapport au réel qui, contenu dans la méthode et les procédures, la fonde. Cela peut s'énoncer clairement dès lors que les instruments et procédures sont à la disposition de tous et, les incohérences internes à la procédure de recherche d'une part, entre les méthodes utilisées et les résultats obtenus, d'autre part, ne peuvent échapper à la fois aux acteurs eux mêmes et aux autres scientifiques.