



## Les enquêtes "à façon"

Patrick Hamelin

### ► To cite this version:

Patrick Hamelin. Les enquêtes "à façon". [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 1999, 28p. <hal-03522807>

**HAL Id: hal-03522807**

**<https://hal.science/hal-03522807v1>**

Submitted on 12 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.



HAL Authorization

## Les enquêtes "à façon"

Beaucoup d'enquêtes sont faites en fonction d'objectifs contingents et ne sont pas, a priori, vouées à la pérennité. Ainsi, les études puis les enquêtes sur les conditions de travail des conducteurs routiers ont existé de façon sporadique de 1975 jusqu'au milieu des années quatre vingt dix.

Maintenant, l'administration 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, considérée comme un enjeu important.

Le "social" est devenu un enjeu depuis que le "groupe Dobias" a mis fin à ses travaux avec la signature de l'accord de Novembre 1994, donnant à l'ensemble des mesures discutées dans le groupe, le nom de "contrat de progrès". Ces discussions et cet engagement organisés et portés par les Pouvoirs Publics (faut-il rappeler que deux syndicats ouvriers sur quatre sont signataires de l'accord de Novembre 1994, et que le reste des mesures donnent lieu à des engagements moraux plus que juridiquement garantis) font suite aux barrages routiers contre le permis à point de juillet 1992. Pour mener à bien ce contrat, basé sur l'idée du développement du dialogue social, lequel nécessite un minimum de transparence dans la définition des enjeux, les Pouvoirs Publics se devaient de mettre en place un dispositif "d'observation sociale" dont la colonne vertébrale est constituée par l'analyse secondaire des sources statistiques disponibles et la réalisation d'enquêtes statistiques ad hoc.

Au sein de ce dispositif général, l'accord de 1994 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. Un dispositif particulier concerne donc cette question. Il repose sur deux sources :

- Une enquête conjoncturelle, mise en oeuvre en 1995, qui consiste à demander à 750 conducteurs routiers par trimestres de se souvenir de leurs activités de travail de la semaine antérieure à l'entretien et à indiquer le niveau de leur rémunération. Ces enquêtes se déroulent dans les lieux de concentration (restaurants et centres routiers). Elle ne résulte pas d'un échantillonnage aléatoire, les conducteurs ne fréquentant pas ou rarement ces lieux étant exclus de l'enquête. Par ailleurs, les conducteurs du compte propre sont exclus aussi de cette enquête.
- Une enquête structurelle, mise en oeuvre une première fois en 1975 et renouvelée, à partir d'échantillons représentatifs de toute la population, en 1983 et en 1993, une nouvelle édition est en cours de préparation pour 1999, qui se déroule auprès d'un millier de conducteurs, interrogés plusieurs fois et qui doivent remplir un carnet de temps concernant leurs activités de travail, leur repos et leur sommeil durant une semaine ou deux selon leurs caractéristiques.

La CNIS a explicitement demandé que les enquêtes conjoncturelles qui se prêtent mal à l'inférence statistique soit "calées" sur d'autres résultats valides statistiquement. Ainsi, l'enquête structurelle sert, entre autre, à "caler" l'enquête conjoncturelle.

Les enquêtes relatives aux conditions de travail des conducteurs et à leur rémunération ont longtemps eu un statut précaire et ne se sont pas imposées avec "l'évidence" que l'approfondissement de la crise structurelle du secteur d'activité leur a donné à la "une des journaux" ! De même, le suivi social des différentes populations de conducteurs (et a fortiori de beaucoup d'autres emplois du transport), était difficile avant 1982, puisque c'est à ce moment que l'INSEE nomme (donc les compte) dans ses nomenclature (un test avait été réalisé dans l'enquête Emploi de 1981) les conducteurs d'une part, les "ouvriers de la manutention et du transport" d'autre part.

Dans le texte qui suit, l'idée est de rappeler que les travaux réalisés recèlent des trésors si l'on veut bien se donner la peine de considérer que les chiffres ne font que valider ou invalider le niveau d'importance donné aux choses et aux phénomènes dont "l'actualité" des médias ou des "agendas" des Institutions de pouvoir se nourrissent, alors que la connaissance intime des phénomènes est le fruit de leur observation et de leur étude qualitatives. Autrement dit, l'analyse secondaire des statistiques est un moyen de repérage des populations professionnelles et de l'importance relative des différentes conjonctures ou organisation productives qu'il convient d'aller observer si l'on veut produire du savoir. La création de statistiques nouvelles au contraire procède d'une connaissance préalable des procédés de production et des modalités du travail, issue de l'observation de cas pertinents. Ces statistiques, ont alors pour objet de valider ou non les inférences hypothétiques faites à partir de l'analyse de terrains qualitatifs et, secondairement de produire une sorte "d'état des lieux".

### **Quelques éléments sur les préoccupations concernant les conditions de travail dans le transport routier**

Pour mémoire, rappelons que c'est en 1937, période durant laquelle se mettent en place les moyens du contrôle du contingentement des camions et du développement du transport routier, qu'une première étude sur le travail des conducteurs paraît dans la revue scientifique "Le Travail Humain"<sup>1</sup> L'auteur, Bernard Lahy, fils du fondateur du laboratoire de Psychologie des compagnies de chemins de fer, y conclut que le principal problème du métier est la fatigue des conducteurs. Il décrit des conditions de travail ayant un caractère tellement extrême qu'en fait, il abandonne son projet primitif qui était de procéder à des expérimentations visant à trouver des critères rationnels de sélection des conducteurs<sup>2</sup>. Dans la même revue, il a fallu attendre une quarantaine d'année avant de retrouver les conducteurs routiers comme sujets d'un article !

Les enquêtes prenant pour cible les conditions temporelles de travail des conducteurs routiers ont vu le jour en France, à l'ONSER (Organisme National de Sécurité Routière) en 1974, sous l'impulsion d'une demande d'étude 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).

Depuis plusieurs années, l'étude de la fatigue des conducteurs était un domaine de recherches légitime remis à la mode peu avant la promulgation du règlement européen de sécurité de 1969, lequel concernait la durée et les rythmes de la conduite et du repos.

---

<sup>1</sup> "La fatigue des conducteurs routiers" Le TRAVAIL HUMAIN, n°1, 1937, Bernard Lahy, éd. PUF, Paris.

Les premières conclusions de ces études de psycho-physiologie 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 des expériences impliquant peu de personnes (une douzaine, les expériences de physiologie, considérées comme valides, sont réalisées avec très peu de sujets), ces conclusions 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, pouvait se poser d'évaluer la fréquence des situations de travail dans lesquelles une probabilité plus marquée du risque de perte de vigilance des conducteurs pourrait jouer un rôle sur la sécurité de la circulation des camions réalisant l'acheminement des marchandises.

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 les institutions, ce qui est de l'ordre de la professionnalité a longtemps été, et reste pour beaucoup, considéré comme hétérogène à ce qui est de l'ordre du respect des règles de la circulation routière. De même, ce qui est de l'ordre de la sécurité sur la route a longtemps été considéré comme absolument hétérogène à ce qui est de l'ordre de la sécurité du travail.

Ce hiatus se lisait dans les prises de position des institutions concernées, qu'il s'agisse des institutions de représentation du patronat du transport routier, des salariés du transport 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 polarisaient sur les cents à cent cinquante conducteurs morts dans les camions, comme preuve d'une situation qu'ils dénonçaient par ailleurs, oubliant 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, dans leurs demandes, les institutions cherchent à imposer leurs catégories de lecture 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 d'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'utilisateurs de la route est justifié de faire ce qu'il fait sur la route du point de vue 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" propres à chacun des groupes. Croire qu'une homogénéisation des pratiques en cours d'actualisation à un moment donné de leur déroulement (lors de la conduite ou de l'usage du territoire public), puisse se produire 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, comme en témoigne la pérennité des "scores" en matière de sécurité routière !

C'est donc, 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 peuvent avoir les configurations des situations routières en tant que telles, que ces recherches et enquêtes ont été engagées.

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 intentions 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'instrumentalisation 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 termes une enquête permettant d'en évaluer les différentes facettes soit menée. Or, une enquête quantitative sur le travail ne peut, sauf à reprendre comme telle les interrogations les plus naïves, se construire, c'est à dire être instrumentalisée (questionnaires, procédures d'enquêtes...) sans s'appuyer sur une connaissance fine des modalités selon lesquelles s'établissent les rapports des individus 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 oeuvre pour accomplir leurs "missions", compte tenu des "contraintes" matérielles, commerciales, techniques, administratives, humaines de celles-ci et des impératifs économiques au principe de la relation de subordination définissant la situation des salariés. De même, les manières dont ils envisagent leur métier, les modalités selon lesquelles 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 modalités selon lesquelles ils articulaient les différentes thématiques qu'ils abordaient et développaient dans les entretiens. A la très grande variété des discours sur les pratiques de travail, la multiplicité des situations de travail décrites, répondait comme en symétrie l'uniformité des critiques sinon des récriminations sur les difficultés du métier. Au discours presque lyrique, nourri de l'enthousiasme à exercer une profession diversifiée, répondait le discours critique, souvent teinté de misérabilisme, assis sur les difficultés du métier. Ce métier, entraînait des formes de discours traduisant des "idéologies de défense du métier" trop marquées pour ne pas entraîner une nécessaire prise de recul afin de trouver un angle de vue permettant de dépasser ces "représentations" ou "idéologies" et d'en rendre raison. Il fallait pour cela produire une connaissance, au moins descriptive, 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 se dire 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 bien déployer une description du champs social total 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 coeur même de la production au moment où les conducteurs la réalisent qu'ont été cherché les moyens de rendre compte de la logique des raisons qui font que les conducteurs routiers étaient considérés comme "à coté", comme différents des autres ouvriers, au moins du point de vue des horaires travail qui étaient les leurs, alors que le mouvement 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, (loin du quotidien des ouvriers en général, et plus particulièrement des millions d'ouvriers des petites et moyennes entreprises considérés comme "archaïques" au même titre que les entreprises les employant) ils 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 coups 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"<sup>3</sup> avec des conducteurs, durant la journée, plusieurs jours ou la semaine entière, 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, à savoir 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 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 et d'une ou de plusieurs opérations de transport qui s'enchaînent, et 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 de sorte d'en avoir d'avance afin de pouvoir absorber les inévitables pertes de temps liées aux divers aléas auxquels, au cours de la journée ou de la semaine, le conducteur ne manquera pas d'être confronté, est la clef de la compréhension des raisons structurelles de la non conformité des processus de travail à des formes organisationnelles procédant par anticipation d'horaires pré établis (.

En effet, cela n'est que lorsque le volume transporté est conséquent, que l'équilibre des frets est réalisé sur une destination exploitée en quasi ligne régulière que peuvent être organisés des acheminements dont la continuité est assurée par l'agencement de plusieurs horaires de travail de conducteurs différents sur un même transport. 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 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 qui assurent, par l'assujettissement des moments et des durées de leurs repos aux impératifs de la tâche à accomplir, la nécessaire continuité des processus de transport.

Cette logique pratique, au coeur 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. Par ailleurs, l'enchaînement des activités, des temps consacrés à chacune d'elles, la multitude des temps de négociation (d'une place à quai, de son tour

---

<sup>3</sup> 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

dan la file des camions attendant pour être chargés, des papiers pour partir ou pour franchir une frontière) des temps d'attente, des temps de manutention de la marchandise (pour repartir plus vite parce que le "client" ne met -ou n'a- pas de personnel à disposition pour le faire), des temps de vérification des attelages, de prise de gaz oil, le temps nécessaire aux petites réparations en cas de panne, sans oublier les plus ou moins longues séquences de conduite, finissent par cumuler un temps important chaque jour. La multitude des séquences diverses qui s'enchaînent, 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.

L'idée de remplacer les notations des observateurs des "voyages embarqués" par des "voyages en différé", en demandant aux conducteurs 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, succession de séquences plus ou moins longues s'enchaînant 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. Une activité entraîne l'autre, de sorte qu'elles ont une influence les unes sur les autres.

Dès le départ des "voyages" où nous "embarquions" 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, les lieux atteints aux différents moments de la semaine n'étaient pas ceux décrits dans la prévision. 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 ! S'ils étaient décalés, par contre, 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 meilleurs des cas. Ils passeraient le reste de la prochaine semaine à essayer de se r caler de sorte de démarrer la deuxième semaine suivante, calés sur le nouveau cycle à entreprendre. L'évaluation des conducteurs, fortement liée à leurs catégories de lecture de ce qui est "normal" ou non en fonction de contextes de production différents, laissait présager qu'en matière de temps l'appréciation ou l'évaluation a posteriori de la quantité de travail effectuée 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 mais s'influençant les unes les autres, dont le conducteur ne garde qu'une mémoire d'ensemble définie par l'atteinte de ses objectifs principaux, "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" avant d'entamer le cycle suivant, nous a semblé être de faire remplir les "carnets de temps" et de contrôler la qualité de ce recueil en négociant la collaboration des conducteurs 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 effectuant les enquêtes. L'échantillon n'était pas tiré de façon aléatoire. On procédait par grappes. Et on a pu expérimenter en vraie grandeur, comment les conducteurs se débrouillaient pour remplir ce fameux "carnet de temps". Différentes formes de carnets de temps ont ainsi été expérimentés<sup>4</sup>.

Dans l'ensemble le recueil de l'information avec les "carnets de temps" s'est bien déroulé, le caractère qualitatif-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, pouvaient être discutés des points techniques rencontrés lors du remplissage du carnet.

Pour la première fois, il a été établi 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 leurs 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 distance habituellement parcourues. Un débat, "chiffres en main" s'est dès lors amorcé visant à voir si certaines des caractéristiques décrivant les opérations de transports habituellement réalisées, présentant des propriétés de moindre variabilité ou de régularité plus ou moins marquées, constituaient des facteurs permettant d'envisager que les conducteurs faisant des transports ayant de telles propriétés puissent travailler moins que leurs collègues intégrés dans d'autres situations de travail.

En 1978, lors du colloque "transports et sociétés"<sup>5</sup>, une table ronde organisée sur les conditions de travail dans les transports, a mis en évidence le fort agacement que les résultats de ces enquêtes, révélant l'importance de l'écart entre la réalité du temps nécessaire à la production et la définition réglementaire des temps de travail, déclenchait chez beaucoup. Ces résultats furent contestés, du fait qu'ils reposaient sur un petit nombre d'observations. Mais, ils étaient assez convaincants car ils étaient le fruit d'une procédure d'enquête approfondie, jugée fiable par beaucoup d'experts et de scientifiques. Par ailleurs, il était possible de raisonner sur les biais, dont les propriétés principales étaient connues. La population des conducteurs de longue et moyenne distance était probablement sur représentée, alors que celle des conducteurs livreurs était probablement sous représentée. De la sorte la moyenne générale de la durée de conduite sur l'ensemble du secteur d'activité était biaisée. Ce défaut de structure était alors incontrôlable. A l'époque, personne n'avait les moyens de produire une description statistiquement valable de la structure des emplois de conduite dans les transports (seule l'EAE distinguait les roulants des autres salariés pour les entreprises de plus de cinq salarié du secteur du transport) ! La comparaison des durées d'activité et de travail entre les différents groupes de conducteurs était légitime, elle révélait des tendances vraisemblables. Enfin, l'on pouvait comparer les résultats obtenus sur les durées de conduite des conducteurs à ceux d'une analyse de plusieurs milliers de disques, effectuée quelques mois plus tôt par le Ministère des Transports. Concernant les durées journalières de conduite, les ordres de grandeur étaient proches entre les deux sources, mais les durées moyennes 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".

---

<sup>4</sup>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.

<sup>5</sup> Patrick Hamelin, « Les transports routiers et temps de travail », Transport et Société, actes du colloque, 1978, ed. Economica, Paris

Ce qui a encore plus agacé à l'époque, c'est l'usage des carnets de temps comme moyens de calculer une "exposition" aux accidents en fonction des moments de la journée et en fonction de la durée de l'amplitude de travail (après une heure, puis deux heures et ainsi de suite pour toutes les heures supplémentaires d'activité). L'étude des Procès Verbaux (PV) d'accidents de la circulation 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 que donnait l'enquête "carnet de temps", avec les données des conditions temporelles d'implication des poids lourds a permis d'étayer l'hypothèse d'une relation entre le temps de travail, le moment de la conduite et le risque d'implication dans les accidents. 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*<sup>6</sup>. Outre les résultats, indicatifs du fait d'être fondés sur un nombre de cas restreint impliquant confirmation, ces travaux ont permis de mettre au point, donc d'éprouver après l'avoir conçue, 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 ces questions, ne diffusait pas au delà 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, il fut décidé de réaliser une nouvelle opération d'enquête qui serait représentative de la population générale des conducteurs routiers afin de vérifier sur un échantillon plus large et plus diversifié, la consistance des premiers résultats élaborés.

### **Les enquêtes dites de structure sur les conditions de travail et les travaux sur le risque lié au temps <sup>7</sup>.**

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 tout peut être contrôlé par le chercheur à une échelle où les travaux de recherche s'opèrent dans un cadre de division du travail dans lequel beaucoup d'opérations sont déléguées.

Il était nécessaire de mettre en place une procédure d'enquête 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 mettant au centre du questionnement, les questions qui justement font problème dans la population étudiée. L'objectif de représentativité des échantillons enquêtés impliquait qu'avant l'enquête proprement dite, un travail d'échantillonnage soit effectué, puis l'enquête étant réalisée qu'un autre travail soit effectué sur les dossiers de PV d'accidents. L'ensemble du projet de collecte de l'information se divisait ainsi en trois phases.

Par ailleurs, le passage du qualitatif à la réalisation d'enquêtes quantitatives impliquait de faire des choix pratiques qui, souvent, s'avèrent engager des choix théoriques (cf. . Ainsi par exemple, pour tenir l'objectif d'utilisation des informations temporelles recueillies au calcul de "l'exposition" au danger de survenue d'accidents, 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,

---

<sup>6</sup> Patrick Hamelin, "Les conditions de Travail des Conducteurs de poids-lourds et risque d'accident", *Le travail humain*, n° 1, PUF, Paris.

<sup>7</sup> Patrick Hamelin, "Surveys about professional truck drivers", in *Selected readings in Transport Survey Methodology*, 1992, ed. Eucalyptus Press, Melbourne



auprès des travailleurs indépendants comme des salariés. Pour intéressant qu'il soit, l'objectif d'enquêter toutes les catégories de conducteurs répondait aussi à une contrainte méthodologique. Car 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 par exemple, choix qui a été pris dans d'autres opérations. 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).

## COLLECTE DE L'INFORMATION: PRINCIPALES ETAPES

**A**

### Enquête ou Echantillon de Référence

Enquête de Référence dont le champ est constitué des Individus se présentant à la visite médicale préfectorale parmi lesquels se trouvaient les conducteurs professionnels : Enquêtes de 1983 & 1999

Echantillon constitué à partir du Recensement Général de la Population de 1990 (INSEE) : Enquête de 1993

**B**

### Enquête Approfondie

Situations professionnelles, conditions et durées du travail, carrières et genres de vie des Conducteurs de poids lourds dont l'activité principale est de transporter des marchandises et des conducteurs d'autocars du secteur des transports, sauf urbains.

#### CHAMP

- Conducteurs de poids lourds dont l'activité principale est de transporter des marchandises: travailleurs indépendants et salariés, employés dans des entreprises appartenant au "secteur transport" et aux "autres secteurs" de l'activité économique.
- Conducteurs d'autocars salariés d'entreprises du "secteur transport", à l'exception des transports urbains.

#### ECHANTILLON

1000 Conducteurs de poids-lourds et 500 conducteurs d'autocars sélectionnés dans l'Enquête ou l'Echantillon de Référence en fonction de quotas relatifs à leur situation de travail définie à partir: du secteur économique de l'entreprise les employant, et du nombre de jours nécessaires aux rotations qu'ils réalisent habituellement.

#### PROCESSUS D'ENQUETE

- Chaque conducteur est enquêté à son domicile:
- Il répond à un questionnaire,
  - Il remplit, durant une ou deux semaines, un "carnet de temps". Il note de façon chronologique la durée de ses activités, des repos et du sommeil.
  - Il répond à un second questionnaire, relatif à la période de recueil des données temporelles dans le carnet de temps

**C**

### Enquête sur les accidents impliquant les poids-lourds

**CHAMP** Accidents corporels impliquant les poids-lourds

#### ECHANTILLON

Les accidents avec PL (fichier INRETS au 1/25e)  
Analyse des doubles des PV d'accidents afin de déterminer pour chaque accident, la durée d'activité antérieure du conducteur et le moment de l'accident.

En 1980 personne ne savait quel était le nombre de conducteurs dans les différents secteurs de l'activité économique. Il a fallu inventer les moyens d'un échantillonnage aléatoire. C'est ainsi qu'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, afin de créer une base d'échantillonnage des conducteurs enquêtables sur leurs conditions temporelles de travail. L'enquête de 1983 sur les conditions temporelles de travail des conducteurs a été réalisée à partir de la base d'adresses de conducteurs ayant passé la visite médicale en 1982. Cette opération de dénombrement nommée "Population de Référence" a permis d'évaluer pour la première fois les caractéristiques distinctives des différentes populations de titulaires de permis lourds, des différentes populations de conducteurs professionnels et le poids relatif de chacune d'elles.

En 1993, trois ans après le Recensement de la Population dans lequel 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 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.

### **Une population diversifiée et le carcan d'une instrumentation d'enquête <sup>8</sup>**

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, les conducteurs constituent une population très différenciée qui recèle des formes très variées de mise en oeuvre de "savoir" pratiques dont la légitimité se mesure dans la réalisation effective des opérations physiques et dans le constat de la réussite économique 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-quantitatifs menés nous avaient enseigné à quel point 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

---

<sup>8</sup> voir à ce propos les présentations méthodologiques des rapports d'enquêtes suivant :

- "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, INRETS, Arcueil.

dans des conditions de production, dans des processus de valorisation aussi variés que le transport à la demande, le commerce des fruits et légumes, la distribution des produits industriels, l'approvisionnement des villes, leur nettoyage, l'extraction et la transformation des richesses naturelles définit une très grande variété de savoir, de savoir-faire, de situations professionnelles et parfois de métiers mobilisés dans l'usage de cet outil.

Qu'ont en commun 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 ou encore un conducteur de benne, chargeant la bauxite dans une barge sur un canal pour la porter 500 mètres plus loin au départ de la chaîne de production des feuilles d'aluminium, à part le fait de conduire des véhicules de plus de 3,5 tonnes ?

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, entraîne évidemment des différences entre les situations de production, donc de travail que vivent les 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'instrumentalisation 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, à savoir, les conditions de leur émergence et leur histoire, est gommée par construction dans ces enquêtes.

Elles ont pour limite la synchronie de la description et l'individuation trop marquée des agents sociaux enquêtés. Or toute situation est le produit 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 et études de cas. L'étude de cas et l'enquête qualitative sont le véritable terrain des progrès de la connaissance, dans la mesure même où elles permettent de repérer les mécanismes de la dynamique des pratiques, d'observer les processus dans lesquelles elles s'insèrent, et de dessiner les formes structurales du champ où elles évoluent. Malgré les "réductions" qu'implique son "instrumentation" l'enquête extensive reste un des moyens d'objectivation les plus utiles permettant la vérification d'hypothèses. Elle peut donner une mesure de l'ampleur relative des éléments pertinents relevés dans les analyses qualitatives et du jeu des uns sur les autres.

Pour rendre compte des conditions concrètes de travail des conducteurs professionnels, il a donc fallu simplifier "l'humaine diversité" des processus, des situations et des comportements. Le transport a longtemps du 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. Le problème principal aujourd'hui est celui du temps de réalisation de l'échange et, nommément, du temps du transport 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 l'effectuation physique de celui-ci. 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 mais dont la discontinuité réelle justement peut tenir au fait que des opérateurs différents les font, mais plus profondément au 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 réceptionnaire.

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'un séquençement 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 par le temps qui leur est consacré est une opération qui fait abstraction des savoir et savoir faire concrets mobilisés pour leur réalisation 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 et produisant la dynamique de la séquentialité des actes nécessaires à la réalisation des opérations de transport.

La seconde simplification a consisté à opérer une distinction entre les situations 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 employant le conducteur définit le cadre entrepreneurial du travail, et le contexte productif.
- L'autre, spécifie la "structure temporelle" de chacune des opérations de transport 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.

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 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 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 du processus.

- 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 longtemps 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 la régulation 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 d'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 le 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 s'articule 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 pour assumer les contraintes de production.

Ainsi, le temps se trouve être au coeur 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. La représentation du métier, outre ce qu'elle doit à l'expérience acquise, 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'appivoiser l'enquêté. Elle demande du temps et la participation de l'enquêté. Elle donne, par la continuité des opérations, 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 en considération la contribution du conducteur en la dédommageant comme un travail enfin.

Faire des enquêtes, c'est le plus souvent réduire, simplifier, instrumentaliser. 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 qualitatif qui est réussi quand il s'organise comme une quasi "conversation ordinaire". La première condition pratique est de respecter l'autre, donc d'éviter de l'instrumentaliser en ne proposant pas de règles du jeu explicites, la seconde est le temps de recueil. 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 des stéréotypes.

Le recueil comprenait donc plusieurs phases, rythmées par la passation des documents d'enquête (l'exemple développé est celui de l'enquête de 1993, l'enquête de 1983 et celle projetée de 1999 utilisent la même procédure excepté pour l'échantillonnage, réalisé dans ces deux cas par une première investigation de création d'une liste de la "Population de Référence" à partir d'une enquête dans les Commissions Médicales). Ainsi, plusieurs étapes sont à considérer. Il fallait d'abord contacter la personne échantillonnée, s'assurer qu'elle correspondait toujours aux critères d'échantillonnage définis lors du Recensement de la Population de 1990 (entre ce moment et 1993, la personne pouvait avoir quitté la profession), puis l'interroger sur son travail et sa carrière, lui laisser remplir le carnet de temps durant une à deux semaines, puis revenir chercher ce dernier, vérifier les conditions du remplissage du carnet durant la période considérée, assurer enfin un dédommagement de 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 RP de 1990. Outre une fonction technique évidente, la fiche permet de suivre de 1990 à 1993 l'évolution des caractéristiques d'une cohorte d'individus.
QUESTIONNAIRE CHAMP	2/ Vérifier que la personne a toujours les propriétés sociales et professionnelles de la sélection ou échantillonnage. Avoir quelques renseignements sur les caractéristiques des personnes ayant quitté la profession entre 1990 et 1993.	C'est le moyen de sélection des salariés encore dans le champ. Pour les chefs d'entreprises de transport de moins de 10 salariés, 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 <sup>ère</sup> VISITE	3/ Recueillir des informations sur le travail et la carrière du conducteur et 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 dans laquelle est intégré le conducteur, les caractéristiques de l'entreprise qui l'emploie, le salaire, les primes et les frais de route qu'il touche), les caractéristiques de la carrière du conducteur (formation initiale, circonstances d'entrée dans la profession, passé et proche avenir professionnel, formation), d'autres éléments liés à sa profession (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. Saisie chronologique c.à.d après chaque activité dans la continuité du déroulement.	Voir ci-dessous
QUESTIONNAIRE 2 <sup>ème</sup> 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 de non travail supplémentaires, jugement comparatif sur la période de recueil...).	Il s'agit d'obtenir les informations nécessaires à l'évaluation de la qualité des informations contenues dans le carnet. Savoir si les informations sont cohérentes avec ce qui est habituel dans la période considérée. Par ailleurs, 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 avec sérieux de sorte qu'il contienne suffisamment d'informations pour être exploité. Ils y choisissent un objet qui les dédommageait du travail effectué
FICHE "BOULE DE NEIGE"	7/ Cette fiche permet de contacter les conducteurs ayant moins de trois ans d'ancienneté dans la profession.	L'échantillonnage de l'enquête interdisait de contacter des conducteurs ayant moins de trois ans d'ancienneté dans la profession. Il a été demandé aux conducteurs échantillonnés de fournir aux enquêteurs le contact avec un conducteur qui parmi leurs collègues aurait moins de trois ans dans la profession. Lorsque cela s'avérait possible une fiche était ouverte ayant la même fonction que la "fiche adresse"

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 ?
 

-un transport international ☐ 1

-un transport national de longue distance ☐ 2

-un transport de courte distance ☐ 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 le "sommeil".

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

Le terrain de l'enquête est habituellement réalisé en deux phases, l'une au printemps, l'autre à l'automne de façon à tenir compte des variations saisonnières. En 1993, sur 2400 individus échantillonnés par l'INSEE, 24% n'étaient plus joignables à l'adresse indiquée ou n'avaient jamais été conducteurs de poids lourds ou de cars, 21% avaient changé de métier ou étaient partis à la retraite. Parmi les 1320 individus appartenant au champ de l'enquête, 1185 ont participé à l'ensemble de l'enquête, soit 49% de l'ensemble de l'échantillon tiré et 90% des individus joignables définis comme étant dans le champ de l'enquête.

A l'issue du redressement, tenant compte de la pondération de l'échantillonnage, les échantillons de salariés enquêtés ont la physionomie telle que présentée au tableau 3.

Tableau 3 : L'échantillon enquêté des conducteurs de poids lourds salariés, après redressement. Comparaisons entre les enquêtes INRETS de 1983, 1993 et les Recensements de la Population de l'INSEE 1982, 1990. Répartition selon le type de poste (retour chaque jour ou absent) et le secteur d'activité de l'entreprise (Transport ou Non transport). (source rapport de 1997)

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 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 leurs collègues du "secteur du transport", y compris si les conducteurs ayant des postes de travail équivalents sont comparés (dans chacun des groupes "retour jour" et "absents  $\geq 2$  jours", les conducteurs du "secteur du transport" et ceux des "autres secteurs" sont comparés entre eux). Ils travaillent moins en 1993 qu'en

1983, par ailleurs "l'effet de taille d'entreprise" joue. Ainsi, les conducteurs travaillent moins dans les entreprises les plus grandes et ils y sont mieux payés que dans les plus petites<sup>9</sup>.

- La pérennité de conditions horaires de travail difficiles pour les conducteurs dits "grands routiers" du secteur du transport (ce résultat est semblable à dix ans d'intervalle, par ailleurs, une enquête faite en Hollande et une autre en Allemagne -selon des méthodes différentes- montrent, que sur les variables de durées journalières, presque comparables, les résultats sont dans des ordres de grandeur proches) se diffuse à tout le secteur du transport comme une "habitude" ou une "norme sociale implicite", si l'on en juge par le fait que les conducteurs de moyenne et de courte distance travaillent habituellement selon des horaires qui correspondent aux maxima autorisés. Si les "grands routiers" travaillent environ 60 heures par semaine, les autres travaillent 49 heures. Il se trouve que ces longues durées de travail utilisées dans la réalisation des opérations de transport, sont équivalentes que les conducteurs soient salariés ou "indépendants", et qu'ils soient salariés dans des entreprises de plus de cinquante salariés ou dans de plus petites (idem 100 et moins de 100). Par contre, les conditions de salaire sont plus intéressantes dans les plus grandes entreprises que dans les plus petites (cf note 8).

- Ces enquêtes ont souligné un fait simple, oublié de beaucoup de législateurs, à savoir qu'une opération de transport ne se limite pas au déplacement des marchandises, mais que celles-ci doivent être enlevées et livrées et que le processus de l'enlèvement à la livraison est le plus souvent continu. De ce fait, le travail des conducteurs ne se limite pas à la conduite, le conducteur doit s'adonner à d'autres tâches pour réaliser les transports dont il a la charge. Loin de constituer la seule activité de travail, la conduite correspond à 50% en moyenne du temps de travail des conducteurs de retour chaque jour et 67% du temps de travail des conducteurs absents. Les opérations de transport requièrent qu'au moins un tiers de l'activité des conducteurs "grands routiers" soit occupée à des tâches sédentaires, autres que la conduite, et la moitié pour les conducteurs de retour chaque jour (activités telles que la négociation active d'une place à quai pour livrer, la préparation du camion pour y mettre ou pour en décharger les colis ou les charges, pouvant aller jusqu'à la manipulation du fret lui-même, le temps nécessaire à la prise du gaz oil, à la vérification du véhicule sinon aux petites réparations, le temps nécessaire à la rédaction des comptes rendus, à la tenue des papiers sinon à la recherche du fret lui-même, enfin le temps d'attente en tant que tel, lorsqu'aucune autre activité n'est possible).

- Ce résultat a mis en évidence l'inadaptation du règlement européen à son objet (cf note 8). En effet, éviter que les conducteurs ne soient trop fatigués pour conduire en ne réglementant que les temps de conduite est une absurdité. Le règlement européen de sécurité est, de 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 grands routiers (le quart des conducteurs "grands routiers" conduisent plus de 45 heures hebdomadaires). Il permet de conduire 45h par semaine en moyenne avec une pointe de 56h à conditions de ne faire que 45h sur deux semaines. Cela se traduit en fait, si les taux de conduite observés dans les enquêtes sont considérés comme réalistes, par des semaines comprenant de 67 à 83 heures de travail. Ces marges dépassent largement le temps de travail moyen constaté. Tout se passe comme si le règlement européen donnait une légitimité aux conditions observées.

---

<sup>9</sup> Patrick Hamelin, "Le transport routier, un mode de production performant en tension" in le livre *Routiers, les raisons de la colère*, 1997, éditions de l'Atelier, Paris.



- Par ailleurs, un second résultat à mis en cause la relation implicite entre conduite et fatigue des conducteurs, fondant le règlement européen. 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 la conduite 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 jour <sup>10</sup>.

La pérennité des résultats donne une certaine consistance à l'idée que les rapports sociaux articulant la division du travail entre les entreprises sont à la source de la perpétuation de ces conditions de travail tellement hors du commun. Cette conception, met au centre des préoccupations les effets d'une double division du travail, celle qui existe dans le secteur d'activité entre grands groupes, entreprises moyennes et petites entreprises laquelle se noue sous la pression de la division du travail liée à la dépendance sociale reposant sur l'indépendance fonctionnelle des chargeurs en général. Ils peuvent toujours réaliser les transports routiers par eux mêmes. La plus grosse part de la valeur ajoutée du secteur du transport est, de fait, contrôlée par ceux qui se donnent les moyens d'assurer les fonction de gestion des flux à transporter, les entreprises assurant des fonctions d'auxiliaires souvent commissionnaires et transitaires en même temps, c'est à dire les grandes entreprises.

Cette forme de division du travail repose sur une forme de structuration sociale construite en soixante dix ans de développement du transport routier de marchandises qui, sauf à croire que le monde social se transforme à coup de décrets, trouve dans l'invention des modalités matérielles du raccourcissement des cycles de la circulation des flux de marchandises, donc des flux d'échanges, auxquels sont liés les flux monétaires, les moyens concrets du fort développement de l'économie marchande et la garantie de son succès comme la nécessité de l'oubli des conditions de travail de ceux qui assument le fonctionnement de ce système.

### **L'enquête dite "conjoncturelle" auprès de conducteurs professionnels sur leurs durées de travail et leurs salaires (DTT/SOFRES-SES) <sup>11</sup>**

L'objectif de cette enquête est très différent de celui des enquêtes dites "structurelles", menées par l'INRETS. Il s'agit de voir si une mesure au fil du temps des durées d'activité des conducteurs permet de repérer des évolutions. Le Contrat de Progrès, notamment l'accord de Novembre 1994, devant 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.

Pour cela, une enquête par questionnaire est menée, chaque trimestre, auprès de 750 conducteurs du secteur du transport (à l'exclusion des conducteurs du compte propre), soit 3000 par an. 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 des conducteurs porte sur les durées consacrées aux différentes activités de travail durant la semaine antérieure à l'interview, sur le salaire et les frais de route.

Les groupes de conducteurs sont définis selon des dimensions semblables à celles retenues dans l'enquête INRETS. C'est selon ces dimensions que le calage des résultats de l'enquête conjoncturelle est effectué. Cette enquête n'étant pas réalisé sur une

---

<sup>10</sup> Patrick Hamelin, "Lorry drivers' time habits in work and their involvement in traffic accidents", *Ergonomics*, vol. 30, n°9, pp.1323-1333, ed. Taylor & Francis, Londres.

<sup>11</sup> Bilan social annuel du transport routier de marchandise, 1995 à 1998, SES/METL, Paris.



population échantillonnée, il est nécessaire d'opérer un premier ajustement sur la composition de la population. Ainsi, la distinction entre les conducteurs de retour chaque jour et ceux qui doivent s'absenter (le groupe des absents une à trois nuits et celui des absents quatre nuits et plus) pour réaliser leurs opérations de transport d'une part, et la distinction selon la taille de l'établissement qui les emploie (moins de dix salariés, de dix à quarante neuf salariés et cinquante et plus) d'autre part permet de redresser la structure de la population enquêtée.

Concernant le temps de travail le cumul des temps dont se souviennent les conducteurs en répondant aux questionnaires "rétrospectifs" de l'enquête conjoncturelles, est moins élevé que le cumul des temps que notent les conducteurs sur les carnets de temps des enquêtes INRETS. Mais, s'agissant des durées hebdomadaires de conduite, les réponses des conducteurs donnent des résultats semblables à ceux de l'enquête de l'INRETS avec carnets de temps.

La différence entre les méthodes de recueil des informations temporelles, dans les deux enquêtes, sont probablement à la source des différences observées entre les résultats relatifs à la durée hebdomadaire de travail. Si les résultats avaient été en tous points semblables, il aurait fallu s'interroger aussi. Chacun sait en effet que des enquêtes définies selon des méthodologies différentes donnent en général des mesures différentes et ne sont comparables qu'en tendance. Autrement dit si les tendances divergent, 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 ces différences. La question de la nature de l'artefact propre à tout outil intellectuel est ici centrale.

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 gaz-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 durent 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.

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 termes de coût de main d'oeuvre, 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 liés 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'INRETS<sup>12</sup>, 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 % <b>985 995</b>	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
	4,2 %	95,8 %	100 %
Ensemble	<b>929 467</b>	21 140 863	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 % <b>902 551</b>	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
	7,7 %	92,3 %	100 %
Ensemble	<b>496 592</b>	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

<sup>12</sup> 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.

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 colis 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 $\geq 3,5$ t	159374	159240	318614
6412	Cond autocars	61496	7552	69048
6413	Cond Taxis	6216	1280	7496
6415	Cond de VLU & Coursiers	26997	114048	141045
<b>64</b>	<b>Ensemble conducteurs</b>	<b>254083</b>	<b>282120</b>	<b>536203</b>
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
<b>65 &amp; 67</b>	<b>Ensemble des sédentaires à qualification transport</b>	<b>136820</b>	<b>620431</b>	<b>757251</b>
<b>6 moins</b>	<b>Profession non marquée par</b>	<b>1,6 %</b>	<b>78,3 %</b>	<b>79,9 %</b>
<b>(64+65+67)</b>	<b>une qualification transport</b>	<b>105 689</b>	<b>5 034 771</b>	<b>5 140 460</b>



	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 humaines, 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.