



HAL
open science

Apprentissage des normes temporelles du travail salarié, un nouveau défi pour les chauffeurs routiers

Hélène Desfontaines, Danièle Linhart, Aimée Moutet

► To cite this version:

Hélène Desfontaines, Danièle Linhart, Aimée Moutet. Apprentissage des normes temporelles du travail salarié, un nouveau défi pour les chauffeurs routiers. *Le travail nous est compté. La construction des normes temporelles du travail*, La Découverte, pp.190-214, 2005, 2-7071-4464-9. 10.3917/dec.linha.2005.01.0190 . hal-04603275

HAL Id: hal-04603275

<https://hal.science/hal-04603275>

Submitted on 6 Jun 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

APPRENTISSAGE DES NORMES TEMPORELLES DU TRAVAIL SALARIE, LE CAS DES CHAUFFEURS ROUTIERS

L'action sur les temps de travail et de production participe pleinement du processus de rationalisation du travail ; c'est une constante de l'histoire industrielle et de la mise au travail des hommes. Activité industrielle de service, les transports routiers de marchandises (TRM) n'échappent pas à ce mouvement¹. Jusque dans les années 1980, l'organisation se réduisait, pour l'essentiel des entreprises du TRM², à une répartition des trafics entre chauffeurs capables de s'adapter à des missions et des destinations variées. À partir des années 1990, organisation du travail, évaluation du coût de la prestation, gestion de la main d'œuvre ont été saisis par la norme temporelle dans sa fonction régulatrice. L'usage du temps comme variable de régulation productive a été peu à peu transféré des chauffeurs routiers vers les organisateurs du transport. L'affirmation du mode de production en flux tendu, mais aussi l'instauration d'autres règles de régulation économique et salariale font figure d'évènements majeurs constitutifs d'une évolution du travail où le temps prévaut désormais sur la tâche. Le texte met à jour trois principaux faits ayant contribué à l'instauration du temps comme norme de régulation ; il examine ensuite les solutions organisationnelles et gestionnaires trouvées par les transporteurs pour répondre aux contraintes productives et sociales et analyse enfin la réception par les chauffeurs du cadre temporel de travail mis en place et ce qu'est devenu leur rapport au travail.

UN SYSTEME PROFESSIONNEL DE TRAVAIL

Le système de travail dans lequel évoluaient les conducteurs, présente de nombreuses similitudes avec le système professionnel³. Selon A. Touraine, la situation de travail s'y caractérise par un double aspect d'autonomie professionnelle et de « dépendance directe du marché » dans le sens où les impératifs économiques s'imposent directement, sans médiation organisationnelle. Dans le TRM, les contraintes productives étaient effectivement prises en charge par les conducteurs : ils disposaient d'une autonomie opérationnelle pour l'exécution du transport. Pour certains d'entre eux, l'autonomie recouvrait le choix du fret de retour à transporter et donc du montant du gain résultant de leur travail. C'est le cas du chauffeur dont suit un extrait d'entretien : étant rémunéré en fonction du chiffre d'affaires rapporté par les marchandises transportées, il cherchait systématiquement à compléter le chargement que l'encadrement avait établi :

« À l'époque on faisait du bureau de fret⁴. C'est nous qui cherchions les lots nous-mêmes. Alors comme des fois, on nous prenait 20t de tôle ou peu importe, il nous restait encore de la place. Alors on trouvait une petite palette ou deux qui payent le mieux. C'est pour ça, il nous avait mis au chiffre d'affaires. Alors on essayait toujours à se démerder à redescendre complet au maximum. On

¹ Cf. H. Desfontaines, thèse de 3^{ème} cycle « Chauffeurs routiers : du métier à l'emploi ». Paris X-Nanterre. Décembre 2002. (Sous la direction de Lucie Tanguy)

² ... parmi lesquelles surtout celles exerçant un transport irrégulier de longue distance.

³ A. Touraine. *La conscience ouvrière*. Seuil, Paris, 1966.

⁴ Les Bureaux Régionaux de Fret, dont les derniers ont fermé début 1990, avaient été créés en 1961 par décret (puis arrêté du 27-7-1965)

était payé 25% maximum du chiffre d'affaire. Y'a des mois, on faisait 45 000F de C.A. On tournait à 1800 balles tous les mois. (1998. 16 ans d'expérience. Polyvalent transport national. Ancien international).

L'attribution du fret par ordre d'arrivée engendrait fréquemment le détournement de cette règle ou induisait des pratiques pour perdre le moins de temps possible en attente de fret.

« On venait s'inscrire avec notre numéro de camion, notre licence et le chauffeur prenait ses décisions. C'était à nous de juger au prix de la tonne, vu la distance qu'on nous mettait. [Il reproduit sa pensée] : « y'a 12 tonnes, ça prend tant de volume, c'est tel produit, bon... ». À nous de juger. On avait souvent un coup de téléphone avec notre chef [qui nous répondait] :

« oui, prends ».

[Mais] moi j'ai vu faire de notre propre..... On jugeait pas mal. À une minute près, ça comptait pour avoir le lot. Des fois, c'était plus ou moins réglo. On n'était pas vide qu'on allait déjà demander du travail. Mais bon, on était inscrit, on allait vider notre marchandise. On allait des fois passer une heure ou deux et on revenait au bureau de fret et on voyait tout ce qui s'affichait et puis là, il fallait se débrouiller pour avoir le chargement ». (1996. 19 ans d'expérience, transport régulier).

Dans ces conditions d'éloignement et d'organisation du marché du transport, le patron avait besoin du chauffeur pour sa connaissance directe du marché du fret et de son prix. Son savoir-faire et la bonne exécution du travail relevaient d'une connaissance éprouvée des clients et du trajet. De plus, les conditions de valorisation de l'outil de travail (le camion) reposaient en grande partie sur la capacité du chauffeur à assumer un rythme de travail déterminé par la quantité de clients et les délais de transport. Le transporteur retirait au moins deux avantages d'un tel système : un faible coût salarial compte tenu du mode forfaitaire de rémunération et un report de la contrainte organisationnelle⁵ sur l'exécutant⁶. "L'empirique était maximisé"⁷ par l'ajout d'un trajet ou l'imposition de délais très courts. Le transporteur déléguait sur les chauffeurs la réussite des conditions d'acheminement de la marchandise. De la maîtrise de l'évènement par le chauffeur dépendait la réalisation effective du travail. Or, les missions pouvaient être perturbées par un certain nombre de facteurs comme un problème mécanique, de circulation ou encore, un problème lié à la marchandise. Ceux-ci devaient gérer les aléas, ajuster constamment la partition entre les phases de travail et les moments de repos selon les rythmes d'activité des entreprises pour lesquelles ils transportaient. Nombreux mais pas tous graves (« *le gars il se couchait dans le fossé* »), l'accident était vécu comme un risque du métier. La fatigue faisait partie intégrante du métier et chacun devait s'y habituer, l'appivoiser même pour pouvoir continuer.

Pour le chauffeur routier, le temps ne se ménageait pas ; il ne comptait pas. La productivité de l'entreprise dépendait en grande partie de l'effort fourni par le chauffeur, d'où un système de primes qui permettait en même temps une gestion fine du personnel roulant (telle prime étant supprimée pour refus d'effectuer tel trafic). Parmi les primes incitatives au rendement, celles liées aux kilomètres parcourus ou au chiffre d'affaires étaient les plus répandues. Ce mode de salaire, très personnalisé et finalement proche d'un salaire au mérite, était légitimé par des modèles communs de rapport à l'argent et au travail. C'est l'engagement du chauffeur que le transporteur rémunérait, son adhésion aux valeurs et objectifs de l'entreprise. La présence de

⁵ B. Mottez. « Formes de salaire et types d'action ouvrière », *Le mouvement social*, oct-déc. 1967, n° 51, 5-13.

⁶ ... d'autant plus que la politique répressive des administrations n'a jamais été dissuasive

⁷ Y. Schwartz, *Expérience et connaissance du travail*, Messidor, 1988, p 710

primes dans le salaire traduisait "la prise en compte quasiment exclusive de l'apport effectif et différentiel de chaque travailleur"⁸.

L'intensité du travail s'établissait en fonction de la résistance physique du chauffeur. La négociation sur le travail et donc implicitement, sur le temps de travail, s'opérait selon un mode interindividuel entre le chauffeur et son employeur en fonction d'une estimation des bénéfices réciproques. Les chauffeurs négociaient la possibilité d'obtenir telle ou telle prime, mais aussi un temps d'absence et donc le montant des frais de route. L'éloignement et la mobilité des lieux de travail ont fortement contribué à leur maîtrise des temps de travail : les chauffeurs étant sur la route, il était impossible au transporteur de contrôler l'effectivité de leur travail. Les conducteurs avaient la possibilité d'aménager des plages de non-travail à l'intérieur d'un temps destiné au travail, ils pouvaient choisir de conduire au moment de la journée et de la nuit qui leur convenait le mieux. L'impératif de livraison était toujours là mais les délais accordés au chauffeur étaient souvent plus longs, laissant à celui-ci les possibilités d'un aménagement personnel du temps de travail : le temps du travail était poreux.

Ce système professionnel de travail a été ébranlé par un changement dans le mode de régulation du secteur qui résulte de la conjonction d'un triple phénomène : l'intégration du TRM dans une fonction logistique globale, le processus de construction européenne et l'action collective.

LES RUPTURES

Le transport : une fonction logistique

La circulation des biens et leur gestion a toujours été, sous des formes variées, un élément majeur du commerce⁹ et de la production industrielle. Néanmoins, le phénomène s'est accentué avec la prise de conscience du caractère coûteux de la possession de stocks et l'affirmation du rôle décisif des conditions de la circulation des biens en cours de production dans la formation d'avantages compétitifs. La maîtrise de la circulation est devenue un enjeu productif et économique au point que certains auteurs parlent d'économie de la circulation par opposition au système taylorien-fordien caractérisé surtout par la massification de la production et de la consommation. Dans cette forme productive « en juste à temps », la logistique fait figure de fonction capitale car l'organisation productive cherche à exploiter au maximum « les temps improductifs, les temps d'attente des machines et des matières (...) »¹⁰. La fonction régulatrice dévolue au transport « dessine [alors] un véritable retournement où l'accessoire - faire circuler les choses produites - tend à déterminer l'essentiel - produire- »¹¹. Les propos suivants de J. Colin explicitent bien ce glissement d'une fonction circulatoire vers une fonction de coordination : « Pour le chargeur industriel ou pour le négociant, le rôle du transporteur était de lui permettre d'acquérir une certaine maîtrise de l'espace. Il en attendait avant tout une aptitude à transférer les flux massifs et peu différenciés, qui correspondaient bien au stade de l'économie de masse (...). Mais progressivement, le système est apparu rigide face à une économie de la singularité caractérisée par des flux diffus, fortement différenciés et fréquemment renouvelés. En effet, confrontés à des marchés de plus en plus fluctuants, aléatoires, insaisissables et exigeants, les grandes entreprises de production, puis de distribution, ont progressivement élaboré une démarche logistique de

⁸ W. Grossin, "Evolutions technologiques, temps de travail et rémunération" *Informations sur les sciences sociales*, 29-2/90, 357-376, p 371

⁹ *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*. Journée d'étude tenue à Bercy le 12 décembre 1997. Comité pour l'histoire économique et financière de la France. Paris, 1998.

¹⁰ P. Besson, M. Savy, A. Valeyre. P. Veltz. *Gestion de production et transport. Vers une nouvelle économie de la circulation*. Paradigme, Caen, 1988, p23.

¹¹ Y. Schwartz, *Expérience et connaissance du travail*, Mesidor, 1988, p. 659

maîtrise et de gestion de la circulation de leurs flux physiques qui s'écoulent d'amont en aval, ce qui les a conduites à totalement repenser le problème de leurs transports ¹²». Le rôle du transport routier de marchandises n'est plus seulement d'assurer la circulation des matériaux et des produits finis, mais de rendre possible la coordination entre les différentes phases productives et distributives. La fonction circulatoire bien que toujours essentielle, n'est plus autant stratégique. Deux autres par contre le sont devenues : la coordination et le maintien du flux productif. Ces propos d'un transporteur sont tout à fait exemplaires de l'extension du rôle de cette profession : « *La production de transport, c'est un service qui est la satisfaction d'un besoin qui n'est pas que le déplacement de la marchandise. Qui est de mettre à disposition du client le produit dont il a besoin au moment où il en a besoin dans la quantité et en l'état. C'est aussi de faire remonter l'information auprès du client expéditeur* »¹³. En intégrant le transport routier de marchandises dans une fonction logistique globale, les clients ont contraint les transporteurs à s'organiser différemment.

Règles européennes et conflits sociaux

Les deux principales mesures prises en France pour se mettre en conformité avec l'article 8¹⁴ de l'Acte Unique ont été l'ouverture du marché du transport¹⁵ (décontingement) et l'instauration d'une tarification routière libre¹⁶.

Le système contingentaire et la tarification routière obligatoire (TRO) avaient favorisé le développement des tractionnaires qui, agissant en tant que loueurs de véhicule, n'étaient pas protégés par un tarif obligatoire. La réglementation mise en place en 1949 avait engendré un système dual entre des transporteurs ayant accès directement au fret et les autres ; les premiers faisant travailler les seconds. Alors que la licence devait servir, à l'origine, à protéger le rail de la route, elle était devenue le pivot de la division du travail et de la formation des dépendances et des inégalités entre transporteurs. La « super règle ¹⁷ » de coordination pour le secteur des transports a induit dans le TRM, le développement de règles endogènes. Dans un contexte après-guerre de développement exponentiel du transport routier, le système des opportunités échappait, dès lors et très largement, aux règles légales.

La libéralisation du marché ayant entraîné la création de nombreuses entreprises de transport et une baisse des prix, elle a contribué dans un premier temps, à accentuer les comportements répréhensibles. Conjugué à l'émergence d'une organisation sous tension, l'avantage concurrentiel entre transporteurs s'obtenait par une sous-traitance accrue, des conditions sociales d'utilisation de la main d'œuvre roulante et diverses fraudes techniques. La productivité s'obtenait par une durée de travail qui avoisinait la soixantaine d'heures par semaine¹⁸, de longues durées de temps de conduite et, corrélativement, des infractions au repos et coupures obligatoires. Il faut aussi citer les surcharges et les excès de vitesse. Un corps important de règle existait, mais celles-ci n'avaient pas valeur normative. Un consensus semblait exister quant à la spécificité du secteur qui autorisait celui-ci à fonctionner selon des règles propres et laissait à la collectivité la charge des coûts externes d'exploitation¹⁹. Ainsi,

¹² J. Colin, C. Fiore. *La logistique, clef de l'introduction du temps réel dans la production*. Paradigme. Caen. 1986, p 13

¹³ 1997. Transporteur. Entreprise de 30 salariés.

¹⁴ La libre circulation des biens, des personnes et des marchandises décidée en Conseil des ministres européens des transports du 14 novembre 1986.

¹⁵ Les autorisations de transport ont été créées par le décret d'application de la Loti du 14 mars 1986 qui substitue celles-ci au licences du décret de 1949.

¹⁶ Un décret du 6 mai 1988 remplace à partir du 1^{er} janvier 1989, la Tarification Routière Obligatoire par des tarifs de référence fixés par le Comité National Routier.

¹⁷ Cf. les travaux de C. Paradeise sur la marine marchande.

¹⁸ Cf. sur ce point les nombreux articles de P. Hamelin.

¹⁹ F. Ocqueteau, J-C. Thoenig. « Mouvements sociaux et action publique : le transport routier de marchandises » *Sociologie du travail*. N°4/97, pp. 397-423.

mise en conformité européenne du marché français du fret et pressions économiques ont accentué les tensions et contraintes pesant sur les petits transporteurs et les chauffeurs. Le conflit de 1992²⁰ marque une rupture dans la manière de traiter ces problèmes. Le ministère de tutelle prend acte de l'explication donnée par les organisations patronales en considérant que l'amélioration des conditions de travail des salariés de la route ne saurait être effective sans le rééquilibrage des relations commerciales entre transporteurs et donneur d'ordre du transport. Il ne s'agit plus alors, de renforcer des règles (qui de toutes façons seront contournées) mais de prendre en compte l'asymétrie des relations commerciales et de travail pour mieux en juguler ses effets. Le « problème du TRM » peut se résumer dans cette équation : l'insécurité routière résulte des trop longues durées de travail, de conduite et des absences de repos qui proviennent elles-mêmes d'une trop forte sous-traitance, révélant par contre coup, le trop grand nombre de transporteurs peu fiables. Ainsi, ministère de tutelle, salariés, transporteurs ont-ils tous un intérêt à ce que les choses changent : comme en d'autres temps²¹ pour la réduction du temps de travail, la concordance d'intérêts a constitué un terrain favorable à l'élaboration de règles nouvelles. La revendication syndicale d'améliorer les conditions de travail via la réduction du temps de travail rejoint celle d'une frange patronale invoquant la concurrence déloyale faite par les collègues qui ne respectent pas les durées de temps de travail et de conduite. De plus, le maintien de telles conditions de travail nuit au renouvellement de la main-d'œuvre roulante tout en ne correspondant plus à une culture émergente de qualité de service. Les pouvoirs publics quant à eux, positionnent le problème en termes de sécurité routière mais aussi de compétitivité européenne²². Pour l'Etat, le non-respect des réglementations engendre deux phénomènes préjudiciables à l'économie du pays : une concurrence peu profitable du fait de prix bas (d'où de nombreuses faillites) et des accidents de la route et du travail occasionnant un coût sociétal important. Enfin, le contexte de pénurie d'emploi en général et d'emplois de chauffeur routier en particulier et donc l'existence de possibilité de création d'emplois en contrepartie d'une réduction du temps de travail a pesé dans les discussions.

Le temps comme vecteur principal de la régulation.

Le temps va être mobilisé en tant qu'instrument privilégié de « modernisation » du secteur. Une dichotomie sémantique s'opère alors entre un système « archaïque », une concurrence « malsaine » possible par de longues durées de travail et, des relations commerciales et salariales marquées par la « transparence ». Le dispositif juridique conçu est pragmatique : l'écart entre la règle et la norme n'est plus comblé par un renforcement de ces premières mais par une prise en compte des deuxièmes afin d'élaborer une réglementation « réaliste » permettant - par le jeu attendu des acteurs - d'arriver progressivement à un secteur « assaini » composé d'entreprises utilisant de « bonnes pratiques ». La particularité de l'action tient dans la conciliation de l'économique et du social. Ainsi, pas de réduction du temps de travail sans instauration d'un paiement du transport au temps passé ; pas de rémunération au temps sans instauration d'un document de suivi et le renforcement des dispositifs de contrôle.

Le premier élément ayant une incidence directe sur la situation de travail des chauffeurs routiers concerne l'obligation légale d'établir un prix de transport selon le temps passé à réaliser la prestation²³ (et non plus de manière forfaitaire selon la distance en charge²⁴).

²⁰ Suite à l'instauration du permis de conduire à points.

²¹ A-C. Decouflé, « La face cachée de l'histoire des durées du travail : temps de labeur et contrôle social de l'emploi » *Travail et Emploi*, sept. 1984, 79-86

²² Libéralisation totale du cabotage au 30 juin 1998 i.e. fin du contingentement et des autorisations spéciales : n'importe quel transporteur européen a la possibilité d'effectuer un trafic intérieur dans un pays étranger après livraison dans ce pays.

²³ Loi n°95-96 du 1^{er} février 1995, Titre VI, art. 24. « Dispositions concernant les règles de concurrence et le droit des contrats pour l'activité de transport routier ».

L'article stipule que « toute opération de transport routier de marchandises pour compte d'autrui est rémunérée sur la base

- des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;
- des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;
- de la durée nécessaire pour la réalisation du transport dans des conditions compatibles avec le respect des réglementations de sécurité (...) ».

L'ordre de transport doit être écrit²⁵ et le détail du travail fourni mentionné dans un document²⁶ « rempli au fur et à mesure de l'opération de transport. Ce document, conservé dans le véhicule, mentionne les dates et heures d'arrivée et de départ du véhicule ou de l'ensemble routier, tant au lieu de chargement qu'au lieu de déchargement, ainsi que les prestations annexes prévues effectuées par son équipage. » Dans l'entreprise de rééquilibrage des relations commerciales, il faut citer la possibilité donnée au transporteur de demander paiement du transport au destinataire²⁷. De l'avis des transporteurs interrogés, le droit offre là, une arme commerciale de poids dont ils comptent user en cas de nécessité. Ainsi que nous le confirme l'extrait suivant, le temps passé devient un critère essentiel d'évaluation du transport et du travail.

« C'est multicritères, mais le critère numéro un, c'est quand même le temps. C'est le temps qu'on va passer à faire le transport. Ça fait un an qu'on travaille avec [le logiciel] et puis surtout ça laisse des traces. Avec la Tarification Routière Obligatoire, vous faisiez une facture au client et vous faisiez un avoir par derrière²⁸. Autrefois, on faisait un prix, quand on allait à Paris par exemple, on disait que ça coûtait 2000 balles. Le gars il passait 10 heures à vider, ça coûtait toujours 2000 balles. Aujourd'hui, il passe 10 heures, on en rajoute derrière, ça coûte 1500 balles en plus. » (2000. Transporteur. 180 salariés.)

Evaluer et faire rémunérer le coût de la prestation transport selon le temps passé suppose l'établissement de critères objectifs, ne dépendant plus du seul rapport de force entre chargeur et transporteur. Quelques-uns de ces derniers s'aident de logiciel pour accepter ou non tel ou tel fret. Le coût de production est ainsi calculé en fonction des paramètres techniques, mais aussi sociaux comme le coût du travail. L'établissement informatique du prix du transport justifie et légitime leur travail. Lors de négociations commerciales, certains arguments deviennent du coup recevables car objectivés en tant que coûts de production²⁹. Cette objectivation des coûts a une incidence en terme de « neutralisation des relations professionnelles ». Par la possible confrontation entre le document de suivi et le disque du chronotachygraphe, il demeure plus difficile de donner un ordre oral de travail incompatible avec le respect des temps de travail et que le transporteur ne fera pas forcément facturer³⁰. Il

²⁴ D'où l'indice statistique encore en vigueur de la tonne-kilomètre.

²⁵ Article 25 de la loi de 1995 sur la confirmation de commande.

²⁶ Article 26 de la loi de 1995 (dont de nouvelles dispositions issues de l'article 5 de la loi 98-69 du 6 février 1998 devraient renforcer son pouvoir contraignant)

²⁷ Loi n°98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. Art. 10.

²⁸ Confirmant que la TRO n'était plus respectée avant son remplacement en 1986 par une Tarification Routière de Référence.

²⁹ Tous les transports ne sont pas encore facturés au temps, certains demeurent encore dans certaines entreprises à la tonne-km.

³⁰ Comme cela se pratiquait.

pèse en effet sur le transporteur l'éventualité plus forte d'être contrôlé en entreprise et en cas d'infraction constatée, la quasi certitude d'une sanction plus lourde qu'avant. Il pèse aussi pour le chauffeur une plus forte possibilité d'être contrôlé sur route. Ainsi, bien qu'étant un document commercial, son usage suppose et entraîne des changements organisationnel et relationnel. Par les informations qu'il doit comporter, il contribue à modifier les bases sur lesquelles se construisent les relations sociales entre transporteur et salariés. Par la preuve du temps passé qu'il renferme, le transporteur peut se servir du document de suivi pour en répercuter le coût sur le client³¹. De plus, le document de suivi offre au transporteur un outil supplémentaire pour contrôler les modalités de réalisation du travail.

La troisième et quatrième mesure d'importance quant aux modifications de la situation de travail, concerne la réduction du temps de travail des chauffeurs³² et le montant de leur rémunération³³. Dans le système professionnel décrit en première partie, le temps « en soi » ne comptait pas car il ne rapportait pas. La rémunération du travail s'effectuait sur la base légale du temps de travail additionnée des frais de route et de primes diverses et irrégulières. Le changement induit par cet accord³⁴ et par d'autres inhérents aux conflits salariaux résultant de sa mise en place, est crucial : pour les chauffeurs comme pour les transporteurs, le temps est devenu « un temps intégralement utile »³⁵. Changent alors les termes de l'échange salarial, la conception et l'organisation du transport.

« C'était un laisser-aller organisé, j'ai toujours travaillé comme ça. [...] On disait « tu livres à 10 heures » et on livrait à 14 heures. Maintenant, tout est cadré de A à Z. En les forçant à respecter la loi, les patrons nous demandent d'être très ponctuels ; c'est la contrepartie. » (2000. 60 ans. Longue puis courte distance).

Et, en écho, cet autre chauffeur :

« Le temps de travail baisse et le temps de liberté va baisser aussi. Déjà au niveau du contrôle des heures et tout puisqu'avant, faut dire ce qui est, on faisait n'importe quoi. Si on avait envie de s'arrêter 3-4h dans l'après-midi pour prendre un pot et puis discuter avec les copains, ben on le faisait. Mais après ça, c'était sur le temps de sommeil qu'on regagnait ce qu'on avait pas fait dans la journée. Mais maintenant, on n'a plus le droit. (2001. 44 ans. Transport irrégulier. Délégué du personnel).

Dans l'extrait suivant, le transporteur blâme l'ancienne intrusion d'un temps privé dans le temps de travail. Il argue la conscience professionnelle pour que le chauffeur ne succombe plus à cette tentation. Le temps n'est plus celui où la malléabilité/docilité du conducteur avait pour contrepartie une certaine tolérance quant à la mise en œuvre personnelle du procès de travail et quant à la rémunération via les primes de paniers (frais de route). Désormais, les règles du jeu professionnel ont changé.

³¹ ... au-delà de deux heures.

³² Accord sur le temps de service, les repose récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandises « grands routiers » ou « longue distance », 23 novembre 1994. Décret 2002-622.

³³ Protocole d'accord sur les rémunérations minimales conventionnelles de 1997. Rémunération Mensuelle Professionnelle Garantie. Pour un conducteur coefficient 150M (coefficient le plus élevé qui correspond souvent à un travail de conducteur « grand routier »), le salaire à l'embauche pour 200h est de 8700F à partir du 1^{er} novembre 1997, soit un taux horaire de 43,5F.

³⁴ Largement dérogatoire au droit commun, voire illégal au regard des durées permises et des modes de comptabilité.

³⁵ M. Foucault. *Surveiller et punir*, p 152

(...) Parce que dans le temps, on était mensualisé, il y a eu des abus. Maintenant qu'on est à la minute, il faudrait pas non plus que ce soit dans l'autre sens. [...]. Et ils n'ont rien à gagner [à tricher sur la réelle utilisation du temps]. Il faut que les choses soient bien cadrées. Parce que X qui roule 32% de son temps et que le reste il est arrêté, il fait ce qu'il veut, il part avec 20 positions par jour, il fait 20 tours, il peut faire ce qu'il veut, quand il part avec 20 tours, il peut faire ce qu'il veut, il peut aller voir son cousin, il fait pas ça, c'est pas sa nature à lui. Donc, il faut que les choses soient cadrées. Dans le temps, il y avait des départs³⁶, mais des départs, quand on commençait le matin, il y avait des petits déjeuners ; ça compensait les ¾ d'heure [où le conducteur avait travaillé]. On arrivait le soir à 8h, 8h et demie, on payait le repas du soir, ça faisait une heure et demie de gratté [de gains en nature pour le conducteur]. Maintenant, ils ont voulu ça parce qu'on est dans une logique de rigidité, ils vont pas avoir de cadeaux forcément de notre côté. (2001. Transporteur. 22 salariés)

Il faut remarquer le passage du « on » au « ils » lorsque ce transporteur évoque les deux systèmes. Dans le premier, bien qu'aussi patron, il s'englobe avec ses salariés tandis que dans le deuxième, il s'en démarque très nettement. Désormais, il y a lui et eux. Les intérêts se sont distingués au fur et à mesure que le processus productif s'est scindé en opérations de conception et d'exécution. L'emploi du pronom personnel « on » dans la dernière phrase caractérise du coup, une situation économique et juridique : [...] *ce que je veux limiter, c'est pas laisser à l'employé la maîtrise de son temps, ou alors dans ce cas là, je le passe VRP.* Tout au long de l'entretien, la rationalisation du processus productif est donnée à voir dans les propos remarquables de ce transporteur. Leur caractère très déterminé peut s'expliquer par la nécessité de survivre dans un contexte de concentration. Ce patron syndiqué prend une part active dans la réflexion menée sur l'adaptation aux règles économiques et juridiques. Passionné et inquiet ; son attitude a toujours oscillé entre le respect de ses « bons chauffeurs » (souvent plus âgés que lui) et la volonté de durcir son management pour rendre viable son entreprise. Le ton est extrêmement péremptoire, sans concessions, catégorique. Il traduit toute la difficulté de modifier avec les mêmes personnes, des règles ayant fait autrefois leurs preuves.

(...) C'est le gars qui passe chercher des pièces [mécanique] sans rien me dire.... Maintenant, il demande si il peut y aller. Parce que je veux bien qu'on s'occupe de son matériel, mais il y a des limites : surtout qu'il peut avoir été les chercher chez quelqu'un et qu'on soit meilleur ailleurs : c'est pas ses oignons qu'on soit bien d'accord. Que chacun fasse ce qu'il y a à faire et qu'il essaye de le faire du mieux possible.

L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Rationaliser l'acheminement des marchandises

³⁶ Mot utilisé pour signifier « glissement », le conducteur commençait à travailler plus tôt ou finissait de travailler plus tard qu'initialement prévu.

Faire payer le transport au temps passé à l'effectuer suppose, de la part du transporteur, une organisation apte à son respect et sa comptabilité. C'est pourquoi, certaines formes d'acheminement mises en place pour satisfaire aux exigences du juste-à-temps ont été renforcées avec l'instauration de la norme temporelle. L'organisation du travail des chauffeurs routiers s'inscrit dans un cadre temporel associant des exigences réglementaires et économiques parfois difficilement conciliables. On pourrait en effet, qualifier de « restrictif » l'ordre temporel instauré par les règles juridiques et d'« extensif » celui engendré par les logiques économiques.

Dans un cadre temporel de travail limité, contraignant et rigide, le transporteur doit répondre à la demande de transport d'un client de manière ponctuelle, rapide et sans litiges. Pour satisfaire à cette double contrainte, il a évincé³⁷ dans un premier temps tous les transports non réalisables dans les conditions réglementaires. Les trafics maintenus relèvent alors de deux types de transports.

Le transport régulier.

Les premiers procèdent d'une demande régulière : le transport est identique d'une fois sur l'autre, que ce soit en quantité, en nature et en destination. La fiabilité du temps d'arrivée de certains produits est capitale : « si le produit est livré trop tôt, l'usine ne pourra pas l'utiliser et l'organisation du déchargement sera perturbée, alors qu'une livraison trop tardive fait courir le risque d'une interruption du processus de fabrication. L'important n'est pas de gagner un jour de transport, mais de pouvoir disposer du produit entemps et en heure ³⁸». On peut distinguer trois formes de navettes à partir desquelles peuvent s'agréger des variantes.

- La navette peut couvrir l'acheminement complet d'une marchandise. Le chauffeur, dans ce cas, livre la marchandise qu'il a pris en charge au départ de l'entreprise.
- La navette peut être associée à un circuit. Le chauffeur achemine le fret à destination d'un client et prend en charge, selon un circuit, le fret de plusieurs clients qu'il livrera le long du trajet de retour ou qu'il acheminera intégralement en un point.
- La navette peut couvrir une fraction de l'espace qu'a à parcourir la marchandise. Le chauffeur dans ce cas, échange avec un autre chauffeur venu en sens inverse, la remorque en un point appelé « relais ».

L'organisation en relais repose sur la possibilité de gérer deux frets simultanément, la destination de l'un étant le lieu de départ de l'autre. Deux conducteurs et deux ensembles routiers sont nécessaires. À une heure fixée d'avance, chaque conducteur prend en charge son véhicule déjà chargé. À mi-parcours, chacun échange sa remorque et repart vers son lieu de départ avec le chargement échangé. Dans ce cas précis de navette avec échange de remorque, tracteur et conducteur forment une unité indissociable, les deux semi-remorques quant à elles, font l'intégralité du parcours, mais avec un chauffeur différent.

Une récente enquête confirme les changements de formes d'organisation. Selon celle-ci, « il y a un accroissement très sensible de la proportion de conducteurs dont le camion est utilisé par d'autres conducteurs. Ainsi, en 1999, la norme « un homme – un camion » ne concerne plus majoritairement les conducteurs de retour chaque jour : 53% d'entre eux conduisent un camion aussi utilisé par d'autres, alors que 34,1% seulement étaient dans ce cas en 1993. Pour les conducteurs absents plusieurs jours, (...) en 1999, 34,5% des conducteurs absents de une à trois nuits par semaine et 17,5% des conducteurs absents quatre nuits et plus, conduisent un camion utilisé aussi par d'autres contre respectivement 25% et 8,6% en 1993 ».³⁹

³⁷ En les reportant sur un sous-traitant la plupart du temps....

³⁸ « Le transport de marchandises : un service complexe en pleine mutation », B. Fritch, R. Prud'homme, Revue du Rexecode, janvier 1996, 13-19, p 16

³⁹ P. Hamelin. « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds » *Notes de synthèse du S.E.S.* juil-août 2000.

Afin de réduire encore plus les coûts salariaux inhérents au remboursement des frais de route et/ou aux dépassements horaires, des entreprises recrutent de manière délocalisée quelques chauffeurs. Ce choix s'opère lorsque les frets de retour ne sont pas suffisamment réguliers pour envisager une navette systématique. Le(s) conducteur(s) est embauché en un lieu stratégique du territoire correspondant à un mi parcours pour effectuer un relais ou à un lieu régulier de chargement ou de livraison. Ces conducteurs sont rattachés en quelque sorte à leur lieu d'habitation. Ils effectuent fréquemment des trajets à destination de l'entreprise et/ou effectuent des transports dans les espaces voisins du lieu de résidence.

Les transporteurs cherchent à régulariser l'essentiel de leurs acheminements pour répondre aux demandes du client. Dans des organisations productives et distributives en flux tendu, la moindre immobilisation du produit perturbe la continuité productive. Un transport régulier assure au transporteur un gain régulier doublé d'un accroissement de la productivité. Les temps et les durées de travail des chauffeurs sont en effet ajustés aux limitations réglementaires quotidiennes⁴⁰ et dédiés au strict acheminement de la marchandise. Il y a de ce fait, très peu d'heures supplémentaires et très peu de « frais de route ». Le client quant à lui, a l'assurance que sa marchandise arrivera aux heures et destinations prévues.

Dans ce type d'organisation du travail en navette⁴¹, le chauffeur routier perd une certaine autonomie dans l'organisation de son rythme de travail. Il perd aussi la maîtrise complète du procès de travail.

Le transport irrégulier.

Le deuxième type de transport relève d'une demande irrégulière, variable selon les mêmes critères : le transporteur doit faire face à une triple indétermination pour ce dernier transport dit « à la demande » : indétermination du temps nécessaire au transport – indétermination quant aux destinations suivantes – indétermination quant à la nature des marchandises transportées et donc des clients visités. De plus, la réactivité du transporteur, donc la rapidité du transport, doit primer ; il s'agit pour celui-ci de satisfaire une demande ponctuelle et isolée. Satisfaire les demandes variées de transport tout en ne faisant pas travailler un chauffeur plus qu'un autre et en ne dépassant pour aucun les durées de travail autorisées, compose les différents paramètres que le transporteur doit désormais satisfaire. Il faut en effet, qu'un chauffeur se trouve au bon moment, au bon endroit, avec le matériel adéquat et que la durée de travail dont il dispose encore, soit suffisante pour effectuer le travail et rentrer à l'entreprise. La production de transport « à la demande » se fait souvent dans un temps immédiat, le plus souvent la veille pour le lendemain ou le matin pour l'après-midi. C'est pour toutes ces raisons que le transporteur doit avoir une connaissance la plus fine et la plus immédiate des durées de travail consommées par chacun de ses chauffeurs. Comptabiliser les temps de travail relève de deux impératifs : assurer à chaque chauffeur un volume horaire mensuel similaire et éviter des trop forts dépassements de temps de travail, générateurs de coûts financiers. Ainsi, tel chauffeur ayant atteint un volume horaire « critique » sera mis en repos jusqu'à la fin du mois ou sera affecté à une tournée générant moins d'heures. C'est de cette manière que s'organise et se répartit le travail entre les chauffeurs. Pour l'essentiel des entreprises, l'affectation des tournées à chaque conducteur se fait encore par un suivi téléphonique et l'utilisation d'un planning mural. Les exploitants contactent par téléphone le conducteur⁴² qui l'informe de son temps de travail restant, en fonction de quoi l'exploitant lui attribue telle ou telle tournée ou modifie celle initialement prévue. A terme, l'informatique

⁴⁰ Deux fois 4h30 de conduite par 24 heures selon la réglementation européenne (avec des dérogations possibles)

⁴¹ Qui est fait, compte tenu du développement de la polyvalence, par tous les conducteurs d'une entreprise, qu'ils soient « grands routiers » ou non.

⁴² ... mais aussi le conducteur prévient lorsqu'il a terminé une tournée du temps restant.

sera l'outil principal d'affectation des tournées. Quelques entreprises commencent à mettre l'informatique au service de l'organisation du travail et de la gestion du personnel : un poste central connecté à chaque véhicule permet de connaître à n'importe quel moment tous les temps de travail de chaque conducteur et d'affecter tel ou tel transport directement à un chauffeur en fonction de ses temps restants. Une telle organisation productive par la comptabilisation « en temps réel » des temps de travail consommés, qu'elle ait pour support le papier ou l'informatique, suppose de disposer en permanence d'un volant de conducteurs polyvalents et / ou remplaçants capables d'effectuer n'importe quel trafic. Elle suppose aussi que les conducteurs ne soient plus attachés à un tracteur particulier dans la mesure où l'un des objectifs majeurs est d'allonger le temps productif des véhicules au-delà des durées de travail autorisées :

« Si on fait travailler un chauffeur 230h, ça nous coûte des heures supplémentaires 50%, c'est abominable, il faut s'arrêter tout de suite ! Nous, on les arrête à 200h parce qu'il faut leur maintenir un salaire : si vous leur maintenez pas un salaire, ils s'en vont. La façon de travailler a complètement changé depuis 1995-96. Aujourd'hui, ça change parce qu'on est dans une phase de diminution de temps de travail donc le chauffeur n'est plus lié au véhicule : nous, le chauffeur, on lui fait faire tant d'heures et le camion, lui, il continue à rouler. On met un autre chauffeur : le but de la manœuvre c'est que le camion roule, je vais pas dire 24h sur 24, mais au moins 20-21h en ne mettant pas des chauffeurs qui soient rémunérés au taux de 1.5 pour qu'on reste dans des prix d'exploitation qui tiennent la route. Quand on a compris ça, on a tout compris. Parce qu'avant c'était très facile, on payait un chauffeur 10000F on le laissait chez lui le lundi parce qu'il y avait rien à faire et on le faisait travailler le vendredi parce qu'il y avait du boulot et tout le monde était content. (2001. Transporteur. 180 salariés)

L'élargissement du temps de production de l'outil de travail est obtenu en faisant décrocher une remorque de son tracteur initial pour la raccrocher sur un second. Cela prend à peu près dix minutes. La dissociation du tracteur de la remorque permet un déplacement continu de la marchandise et une intensification du temps de travail des chauffeurs. Dans le cas d'une organisation en navette, le temps de travail se réduit aux temps de conduite. Les temps morts sont réduits au maximum ; il y a « augmentation de l'activité productrice de valeur dans le temps imparti au travail ⁴³ ». Une telle organisation du transport restreint l'espace de travail du chauffeur à la portion de trajet à réaliser. Le temps productif devient le temps rémunéré, la marchandise peut transiter d'un point à un autre sans rupture, en flux continu.

Rationaliser l'usage de l'espace

Le temps est devenu une variable dynamique et capitale de la production. Il a engendré pour le transporteur, la nécessité de rationaliser l'utilisation de l'espace afin de rationaliser l'usage du temps de travail. Le transporteur a dû réorganiser les modalités d'acheminement des marchandises en rendant l'espace plus « fonctionnel ». L'espace pour le transporteur, ne doit plus être un obstacle. Il doit être lui aussi, fluide, autrement dit, fonctionnel. Or, le transport routier de marchandises se réalise dans des conditions aléatoires par le fait d'être une activité s'exerçant sur la voie publique, au contact permanent des autres usagers de la route. Cet espace et notamment les routes et autoroutes, le chauffeur routier le partage avec tous les autres usagers motorisés, eux-mêmes l'utilisant à des fins de travail et/ou de loisir. Le

⁴³ « Travail informationnel et flux tendu », J-P. Durand. *Temps de travail et temps libre*. De Boeck Université 2001, p 105.

chauffeur perd donc régulièrement « du temps » sur la route, par le fait des intempéries, des accidents ou d'une circulation massive. Pour réduire ces possibilités de pertes de temps, l'utilisation de l'espace doit être rationalisée. Tout l'espace, et pas seulement les voies de circulation, doit devenir un espace de travail. C'est pourquoi, il a fallu rendre les conditions de réalisation du transport les plus prévisibles possibles. C'est ainsi que les chauffeurs devront privilégier l'usage des axes principaux de circulation comme les autoroutes ou les Nationales. À la question de savoir si les chauffeurs de son entreprise sont obligés d'emprunter les autoroutes, un nous répond :

« Ah oui, on est obligés. Enfin, plus ou moins obligés parce que maintenant... Parce que je vous dis, les heures, on essaye d'aller au plus loin. Si je monte à Compiègne, c'est pas 7 heures dont j'ai besoin, c'est beaucoup plus. Donc après [si on prend les routes], on n'arrive plus à respecter les délais, les heures de rendez-vous. [alors qu'en prenant l'autoroute], on sait à un quart d'heure près, on sait combien de temps il nous faut. » (1999. 40 ans. chauffeur polyvalent.)

L'espace entre les points de départ et d'arrivée de la marchandise sera scindé - selon la technique du relais ou de la navette - en plusieurs espaces pour lesquels le temps prévisible nécessaire à leurs parcours est compatible avec la réglementation du temps de travail des chauffeurs et prévu d'avance. Il y a normalisation de l'espace. L'espace, devenu exclusivement un espace productif, se dépersonnalise, les routiers n'ayant plus guère le choix de l'itinéraire ni du lieu d'arrêt. L'espace se « temporalise »⁴⁴ aussi, ce ne sont plus tant les distances que les temps nécessaires qui caractérisent l'espace et qui importent pour le conducteur et le transporteur. Des cartes de temps⁴⁵ permettent de répondre aux chargeurs et d'organiser le trafic.

L'APPRENTISSAGE DU TEMPS DE TRAVAIL

Intégrer une discipline de travail

Manipuler le chronotachygraphe

La contrepartie d'un temps de travail diminué et rémunéré intégralement a résidé dans l'obligation pour le chauffeur, d'acquiescer une « structure de la conscience temporelle (...) apparaissant comme le fondement de la conduite économique raisonnable ⁴⁶ ». Au centre de cette économie du temps, on trouve un outil de comptabilité et de contrôle du temps de travail des chauffeurs : le chronotachygraphe. Bien qu'obligatoire depuis 1965 et sauf rares exceptions, aucun chauffeur ne le manipulait. De plus, lorsqu'il y avait utilisation du sélecteur, elle n'était pas conforme à la législation. Un grand nombre d'entre eux maintenaient par exemple, le curseur en position « travail »⁴⁷ au lieu de mettre celui-ci en position « mise à disposition » durant un déchargement auquel ils ne participaient pas. Jusqu'au milieu des années 1990, l'attitude qui consistait à maintenir le sélecteur sur la position « travail » ne ressortait pas d'une volonté de tromper le patron ; fondamentalement, tout était travail. La valeur de celui-ci ne se mesurait pas en temps mais en efficacité, en chiffre d'affaires réalisé. C'est pourquoi il a été très difficile aux chauffeurs de manipuler le chronotachygraphe. Les conflits à propos de la codification des temps et de leur comptabilité ont surtout été très

⁴⁴ cf. S. Moscovici. « L'espace, le temps et le social » in *L'espace et le temps aujourd'hui*. Entretien avec E. Noël. Seuil. Inédit Sciences. 261-272

⁴⁵ ... mises au point par la DRE des Pays de la Loire.

⁴⁶ P. Bourdieu, « La société traditionnelle. Attitude à l'égard du temps et conduite économique » *Sociologie du travail*, vol. 5-1963, 24-44, p 26

⁴⁷ La position travail est symbolisée par deux marteaux. La position attente par un carré barré.

nombreux au début de l'application des nouvelles règles. Ainsi, en 1995, un conducteur considérait que la direction voulait « chourer » des heures du fait d'une requalification fréquente par la direction, des heures mises par lui sur le disque en « travail », en heures de repos :

« On va faire tant d'heures, mais eux, ils en comptent toujours moins que nous. [il joue une scène entre lui et son patron à propos d'un disque] : « Ouais, mais tu as mis trop de temps à faire ci. Tu aurais dû être [mettre] en attente ou en repos et puis, tu étais au travail. Et ainsi de suite. On est jamais d'accord. Soit disant qu'ils marquent : on a téléphoné, à telle heure, tu étais vide et puis, tu as été rechargé. Tu avais deux heures de libres.... » (1997. 48 ans, 27 ans d'expérience, chauffeur grande distance)

Opérer une juste codification des différentes activités constitutives du travail est déterminant pour la comptabilité du temps de travail et suppose au préalable, de bien qualifier celles-ci. Mettre le curseur en position « mise à disposition » à la place de la position « repos », ou laisser celui-ci en position « travail » alors que le chauffeur attend durant le chargement de sa remorque, utilise un temps devenu précieux parce que limité et rémunéré. La fin des années 1990, pour les entreprises entamant un processus de réduction du temps de travail, a été une période d'inculcation et de persuasion quant au bien fondé d'une juste manipulation. Les délégués syndicaux servaient de relais entre les chauffeurs récalcitrants et la direction. C'est ce que relate l'extrait suivant. Pour les chauffeurs rompus aux anciennes méthodes, le travail se réalise toujours dans un rapport immédiat aux nécessités productives ; les contraintes juridiques n'ont pas de prises sur le rythme personnel. Pour ces conducteurs, respecter les obligations de repos et de coupure suppose d'acquiescer une autre rigueur, déconnectée du travail en tant que tâche à accomplir.

(...) Il y en a certains qu'on fera pas bouger de leurs habitudes. Ils ont l'habitude de travailler comme ça et pas autrement. Ce sont des gens qui ont entre 50 et 55 ans. Ils débordent de leurs 4h30 de conduite et ils comprennent pas. Y'a pas longtemps, j'en ai vu un ; il me dit :

« je comprends pas pourtant... »

*je lui dis « attends, regarde [il lit le disque du chronotachygraphe avec lui]:
« là t'es pas bon, là t'es pas bon, là t'es pas bon ! ». Je dis « tes coupures, tu les fais mal »,*

Il me dit « ben pourtant je les fais »

Je lui dis « oui, tu les fais mais tu les fais mal et tu les fais pas assez longtemps »

Il me répond « ah tu crois ? »

Je lui réponds « ben écoute, la machine elle se trompe pas ! »

Donc pour lui, c'est très dur. Il a toujours travaillé comme ça. Donc pour lui, c'est très dur de changer de pratiques. Il roule sans trop s'occuper... il essaye je pense de faire attention, mais autrement, si il n'a pas trop envie de s'arrêter, il roule... Y'en a plusieurs comme ça : je suis obligé de dire « putain, les gars faites gaffe ! ». C'est pas de la mauvaise volonté. Je sais pas, ils disent : « on travaille parce qu'on a toujours travaillé comme ça et puis c'est tout ». C'est leur nature de travailler comme ça. Parce que dans le temps, c'est des gars qui ont commencé sans les disques. Donc sans les disques, on s'occupait pas des temps de travail... c'est des supers bosseurs, des gars qui travaillent très bien et tout mais... et pour eux, c'est très dur, ils n'arrivent pas à comprendre que

maintenant, bé, il faut vachement cadrer. (2001. 44 ans. transport irrégulier. Délégué du personnel.)

Quelles que soient les entreprises, on constate une même confrontation entre bien faire son travail et respecter les coupures. Les deux actions paraissent antinomiques à certains conducteurs. Le bon conducteur était celui qui faisait arriver la marchandise en temps et en heure, sans encombre. Plus il se débrouillait, plus il était reconnu comme qualifié. Les critères d'appréciation d'un bon travail ne sont plus ceux-là, faire bien son travail ne recouvre plus les mêmes réalités. Tous ne mettent pas en correspondance travail et temps de travail, ils n'assimilent pas l'un à l'autre. L'appréhension de ce qui relève du travail, donc du temps de travail, est possible uniquement si les conducteurs ont réussi à modifier la perception de leur travail et de leur rôle dans l'organisation productive. La maîtrise des conditions de transport relève maintenant d'une organisation du travail (donc d'un autre personnel). Les chargements et livraisons se faisant de plus en plus sur horaire de rendez-vous, le conducteur n'a que l'obligation d'arriver à l'heure et de respecter les contraintes juridiques. S'il arrive en avance, le temps à attendre relève maintenant du repos et non du travail. Le conducteur doit se plier aux horaires et suivre la logique productive de l'entreprise. Il ne peut ni commencer ni finir selon sa propre rationalité ou selon ses intérêts sous peine de réprimande. Certains conducteurs ont du mal à s'adapter à la nouvelle forme organisationnelle. Dans une entreprise, les heures entre midi et quatorze heures sont systématiquement considérées comme des heures de prise de repas et donc de repos. Un conducteur est arrivé un quart d'heure avant l'heure de son rendez-vous « *pour pouvoir prendre deux ou trois places d'avance* », et ce temps n'a pas été compté comme du travail mais comme du repos alors que selon le représentant du personnel⁴⁸ qui narre cette affaire « *le gars, il était sur le terrain* », c'est-à-dire, il faisait son travail. Et de conclure : « *Je trouve qu'on nous gruge par rapport au boulot qu'on fait. C[est] n]est plus motivant* ».

Enfin, dernière incidence sur le rapport au travail : la juste codification des activités opère une distinction entre ce qui relève du temps de travail et du temps hors travail. Cette séparation est inédite dans le transport routier de marchandises. Le système de rémunération forfaitaire entretenait le flou tandis que la rémunération du travail au temps contribue à rendre visible ce qui relève du temps de travail et ce qui n'en relève pas. Par le mouvement concomitant de monétarisation du temps et de rationalisation productive, il y a extirpation d'un temps oisif hors du temps producteur. Le salaire au temps détache le travail de la personne. Conférer une valeur monétaire au temps passé pour réaliser tel transport revient à séparer le travail du travailleur et c'est ce que les plus anciens ont du mal à assimiler.

Respecter les temps et les durées

En paraphrasant les propos du conducteur, les chauffeurs routiers ne prennent plus le temps, ils le passent. Les obligations de repos dépersonnalisent un usage du temps, ce qui a engendré (du moins dans un premier temps) une forte fatigue nerveuse. L'extrait souligne un sentiment de dépossession face à un rythme de travail imposé.

Quand j'ai commencé à rouler.... Les horaires.... C'était, c'était... Vous aviez envie de rouler, vous rouliez. Tandis que maintenant, c'est plus cadré. Vous avez tant de conduite à faire par jour, c'est limité en temps de conduite. Vous faites tant de conduite et point à la ligne, vous arrêtez. Tandis qu'avant, vous rouliez, vous faisiez des heures, vous dépassiez les heures, mais vous vous reposiez quand vous aviez envie de vous reposer tandis que maintenant, c'est plus ça. Vous vivez plus avec le stress que.... En fait, c'est plus fatigant

⁴⁸ 1998. X. 60 ans, syndicat FNCR, effectue des transports réguliers en courte distance.

maintenant.... Je dors pas plus. Y'a des fois je suis réveillé, ben j'attends. Je prends mon déjeuner, je discute avec le gars ou alors je passe le temps, hein.... (...) avant on s'arrangeait tandis que maintenant, c'est vraiment ciblé (...) ».
(1998. 50 ans. Ancien chauffeur international. Transport pour l'Allemagne.)

Certains assimilent leur travail à celui de *l'usine* ou encore de la *caserne*. Les métaphores utilisées opposent, pour finalement les assimiler, deux univers de travail, l'un clos et contrôlé, l'autre ouvert. La caserne symbolise à leurs yeux l'autorité, la discipline, l'obligation d'obéir, l'absence d'autonomie et de liberté. L'un nous dit : « *là, je prends mon camion, je deviens un ouvrier de chez Renault* ⁴⁹ ». A quoi un autre d'une autre entreprise, qui considère d'ailleurs être devenu un « *vrai robot* », semble répondre en écho :

« C'est trop serré maintenant. C'est la caserne. Maintenant, faut faire ci, faut faire ça. Faut être à telle heure. Avant, il n'y avait pas d'heures. On arrivait des fois à 18 ou 19 heures chez le client. Ils nous accueillait à bras ouverts. Maintenant, on se fait engueuler partout pour dix minutes. » (1997. 48 ans, transport national.)

En dehors d'une inévitable illusion rétrospective, il faut entendre cet extrait comme révélant l'enclavement du travail dans une sphère sociale. L'assimilation à l'usine et à la caserne symbolise la discontinuité du temps, son hachage entre des temps obligatoires de pause et de travail. Le premier conducteur file d'ailleurs la métaphore usinière en disant : « *Transport, ils veulent faire huit heures - midi* ». Il associe ensuite immédiatement le fait de devenir « *un ouvrier de chez Renault* » au fait qu'il n'y ait « *plus de bringues, (...) plus d'ambiance* ». Désormais, ils « *travaillent beaucoup avec la montre* », ils « *sont sans arrêt sur la pendule, à (...) essayer de surveiller [leur] montre pour les coupures, pour ceci, pour cela. (...) voir les calculs d'heures pour essayer de pas dépasser les heures (...)* ». La pendule⁵⁰ figure, de manière langagière, un temps disciplinaire. Les « *matériaux langagiers* ⁵¹ » sont de précieux indicateurs d'un processus d'industrialisation, via l'imposition d'un modèle organisationnel vécu comme dépersonnalisant⁵².

La contrainte externe exercée par l'institution sociale du temps doit se transformer « en un certain type de conscience du temps propre à l'individu »⁵³. L'intériorisation des contraintes temporelles se voit alors, par une modification des pratiques de travail via l'acquisition d'une autodiscipline de travail. Des chauffeurs ont parfaitement intégré l'idée du temps de travail. L'autodiscipline acquise leur interdit de discuter avec un collègue, de flâner ou de « *prendre du temps* ». Le temps compté est utilisé avec parcimonie et de manière utilitaire. L'organisation du travail, la rationalisation ont contaminé en quelque sorte les représentations du travail jusqu'à imprimer leurs marques dans les formes du langage. Dans l'extrait suivant, l'aspect saccadé, décomposé de l'avant dernière phrase traduit le poids temporel de chaque action : chaque opération a maintenant un coût temporel. De plus, l'action décrite affirme la nécessité d'une cohérence, d'une rationalité du comportement au travail. Les actions s'enchaînent selon une logique implacable. Leur achèvement marque l'entrée dans une autre sphère, celle qui relève du hors travail, en l'occurrence la discussion.

«Je veux dire, faut pas que les gars, ils restent à poireauter parce que comme maintenant il paie les heures tout ça, il paie les heures d'attente... C'est vrai

⁴⁹ 1997. U. 32 ans, 10 ans d'expérience. transport national.

⁵⁰ ... alors qu'ils n'en ont pas dans leur camion !

⁵¹ *Paroles au travail*, eds. J. Boutet. L'Harmattan, 1995

⁵² Cf. Les poèmes des ouvrières à propos de l'éclairage artificiel et du rapport à la nature in M. Debouzy (1979)

⁵³ N. Elias. *Du temps*, Fayard, 1996, p 17

que (...) les gars il faut pas qu'ils restent là à bayer aux corneilles. Tu rentres chez toi et puis c'est bon, il va te payer le temps.... (...) Le gars il arrive avec son camion, c'est pas aller discuter avec untel, c'est pas « ouais moi, j'ai fait ci, j'ai fait ça aujourd'hui », c'est : « j'arrive - je fais mon plein - je mets mon camion sur la piste de lavage - je lave mon camion - je l'enlève - je le gare - après je m'en vais discuter ». Parce que derrière, ça s'accumule les camions, les gars ils attendent. » (2000. 31 ans, chauffeur polyvalent, transport national.)

Associée aux formes organisationnelles en vigueur, la réduction du temps de travail et la rémunération horaire marquent la fin d'un temps de travail régi par la tâche. Les chauffeurs routiers sont passés du temps *du* travail au temps *de* travail. Le temps désormais compté, doit « constituer un temps intégralement utile ⁵⁴», il n'est plus question de l'utiliser de manière dispendieuse. Ainsi que le remarque Thompson dans un autre contexte historique, « l'employeur doit utiliser le temps de sa main d'œuvre et veiller à ce qu'il ne soit point gaspillé : ce qui est déterminant n'est pas la tâche, mais la valeur du temps, une fois celui-ci converti en argent. Le temps est devenu une monnaie : il n'est pas passé, mais dépensé⁵⁵ ». L'intériorisation de la notion de coût horaire du travail a totalement modifié les pratiques de travail des chauffeurs, ceux-ci s'arrêtant de travailler lorsque les temps journaliers autorisés sont écoulés. Ce n'est plus l'achèvement d'une tâche qui marque la fin de la journée, mais l'atteinte d'une durée autorisée. C'est en admettant cela qu'un conducteur d'une autre entreprise a réussi à résoudre un pénible conflit entre légitimité professionnelle et respect des règles salariales.

« (...) Vous faites de votre mieux en gérant votre temps. Le seul stress, c'est le temps. Mais le temps, le temps.... Dès que vous arrivez au bout, ben... ben.... Voilà : « Je peux plus aller plus loin ce soir, on continuera demain ». Si c'était prévu ce jour, et bien vous prévenez et puis ils préviennent le client ». (1997. polyvalent national et « local »)

Rémunérer le travail au temps passé⁵⁶ a de surcroît, rendu possible d'évaluer le travail selon un commun dénominateur à tous les chauffeurs routiers quelle que soit l'entreprise. En devenant comparable, le salaire est ainsi devenu outil et objet de négociation salariale, enjeu de luttes collectives. Moins de place est faite à l'individualité. Les techniques d'organisation du travail « collectivisent » le travail par les liens d'interdépendance qu'elle génère. De manière non paradoxale, le conducteur se retrouve de plus en plus seul pour faire son travail. La rationalisation entraîne l'isolement. L'économie de temps nécessite de synchroniser chacun des trajets de manière à réaliser l'ajustement, la coordination entre chaque étape constitutive d'un transport. De plus, la compression des temps requis pour faire le travail interdit au conducteur de s'arrêter ou de faire un détour pour retrouver un collègue. De ce fait, les chauffeurs ne se rencontrent plus que rarement.

Des savoirs investis autrement

L'obligation de respecter les durées autorisées de temps de travail refaçonne des savoir-faire, comme la capacité de calcul et d'anticipation. Cette nouvelle forme de savoir s'exprime par

⁵⁴ M. Foucault. *Surveiller et punir*, p 152

⁵⁵ Edward.P. Thompson, « Temps, travail et capitalisme industriel », *Libre*, 1979/5, 3-63, p 10

⁵⁶ Il faut relativiser cette rémunération au temps compte tenu des outils de flexibilité mis conjointement en place. Néanmoins, les modalités de décompte et de rémunération n'ont plus rien à voir avec ce qui se pratiquait jusque dans les années 1980-1990.

l'expression « aller au bout de ses heures ». La raison est la suivante : une durée autorisée non utilisée est une durée perdue pour le lendemain : un conducteur qui ne conduit que six heures dans une journée alors qu'il a droit à neuf heures, ne pourra pas rouler trois heures de plus le lendemain, soit douze heures (neuf heures⁵⁷ + les trois heures). Il en résulte que les neuf heures de conduite autorisées par vingt-quatre heures doivent être utilisées de manière la plus rationnelle en tenant compte du trajet du lendemain. Un temps de conduite perdu est un temps qui ne se rattrape plus. C'est ce que nous explique un conducteur :

« Comme là, les gars qui font le relais sur Le Mans (...) Ils vont essayer de faire le maximum d'heures de travail. Parce que si le lendemain matin, on leur dit « tu redescends à Lyon » et bien, il faut avoir fait le maximum. Faut pas rester au Mans alors que tu as encore 2h30 de volant et que tu peux venir à Nantes. Parce que si le gars, il reste aux Mans, qu'il reste au restaurant et puis que bon, il se dit [qu'] après tout, il fait sa coupure là. Ben non, le lendemain matin, il aura déjà 2h30 [de conduite à utiliser] du Mans à venir à Nantes et si il en a 10h à venir [aller] à Lyon, (...) il aura 12h30 [de conduite] dans sa journée donc il pourra pas aller à Lyon. [Par contre], s' il vient dormir à Nantes [au lieu de dormir au Mans], il fait sa coupure de 9h, donc le lendemain, il est bon pour 10h [il dispose de 10h de conduite] et ça lui permet d'aller à Lyon. Et ça, faut le réfléchir. » (1997. 35 ans, polyvalent transport national.)

Yves Schwartz à propos du travail aux usines Peugeot évoquait l'omniprésence de cette « grande chaîne » que « chacun a dans la tête et qui défie les opérateurs⁵⁸». Le développement généralisé du « time is money » engendre chez le conducteur la constitution d'un nouvel habitus composé de comptabilité et de rigueur face à des temps définis précisément. Le temps est devenu comptable à des fins de rationalisation productive. L'utilisation précise et rigoureuse du chronotachygraphe ainsi que l'instauration de la feuille de route et d'une annexe au bulletin de salaire contribuent à l'intégration des normes temporelles et donc, à la constitution de ce nouvel habitus. L'apparition de la notion de salaire horaire a forgé chez les conducteurs une nouvelle représentation du travail et de sa rémunération. Les conducteurs, en intégrant le principe d'une comptabilité du temps intègrent aussi le principe d'une productivité du travail et du matériel.

Pour autant, la période actuelle est une période de confrontation des rationalités en présence. Les jeunes « recrues » formées à l'école dans le respect des règles, ont tendance à travailler plus vite. Les plus anciens eux, cherchent à construire un équilibre entre temps de travail et charge de travail. En prenant plus de temps pour faire le même travail, ils évitent une potentielle intensification du rythme de travail et préservent une relative et minime marge de liberté. Cet espace d'autonomie est toujours en sursis, toujours à conquérir et à maintenir par la « mise au parfum » des conducteurs remplaçants ou nouvellement entrés dans le métier. Travailler à un rythme plus lent que ne l'impose l'organisation du travail peut s'apparenter à des pratiques de résistance face au changement. Ce peut être aussi une forme de freinage afin de maintenir un niveau de salaire jugé convenable par le chauffeur. Certaines navettes, certains circuits totalisent un nombre d'heures juste ou à peine suffisant pour atteindre par exemple, une durée de huit heures de travail. C'est pourquoi un chauffeur « *traîne (...) un petit peu là-bas [à l'endroit de destination] pour essayer de gratter quand même un quart d'heure* ». Ainsi qu'il conclut : « *un quart d'heure le matin et un quart d'heure l'après-midi,*

⁵⁷ ou 11 heures par dérogation.

⁵⁸ *Les caprices du flux, op. cit.* p 145

*ça me fait mes huit heures. Je veux pas travailler en dessous*⁵⁹». Afin de ne pas être découvert, le chauffeur a mis au courant son collègue qui le remplace occasionnellement. Celui-ci travaille donc au même rythme afin de ne pas éveiller les soupçons. Ce même conducteur, comme beaucoup d'autres, freinait auparavant son rythme de travail pour une autre raison : lorsque l'organisation du travail se cantonnait à une répartition au coup par coup du transport à réaliser, les chauffeurs s'arrangeaient pour ne pas rentrer à l'entreprise avant dix-huit heures⁶⁰, évitant ainsi un voyage supplémentaire et une fin de travail tardive. Désormais, l'enjeu pour le transporteur comme pour le chauffeur réside dans le paiement des temps de travail, le premier pour que le travail coûte le moins cher possible ; le second pour s'assurer d'une rémunération « correcte ». La logique de métier a laissé la place à la logique de l'emploi.

Conclusion

A partir des années 1990, les formes d'organisation du travail et de mobilisation de la main-d'œuvre roulante⁶¹ empruntent au système taylorien-fordien et au modèle dit flexible : le temps, comme principal vecteur de régulation, est devenu un instrument de mesure, d'évaluation et de contrôle de la prestation en même temps qu'il conditionne les formes organisationnelles et la mise au travail. Les conducteurs sont soumis dans l'exécution de leur travail, à un temps disciplinaire et paradoxalement incertain : ils vivent la coercition dans la flexibilité. Les changements, même si certains s'inscrivent dans une continuité de disponibilité, sont pour les chauffeurs routiers assez drastiques dans leurs formes comme dans leurs conséquences. D'ouvriers possédant des savoirs indispensables à la réussite de l'entreprise, les conducteurs ont tendance à devenir de simples agents de conduite, des ouvriers d'exécution dépendants d'une organisation productive. Le travail y est largement prescrit et ils ne disposent plus que d'une relative autonomie dans l'exécution quotidienne de leur travail. Ils ont dû apprendre à travailler dans un cadre temporel rigide et contraint. Les chauffeurs y jouent là une identité salariale au détriment bien souvent d'une identité de métier, du moins telle que construite originellement. Autour de la mesure du temps, se cristallisent deux enjeux : la productivité du transport et le rapport de pouvoir et de contrôle du transporteur sur les chauffeurs. Dans cette période d'imposition des règles comme normes, l'enjeu identitaire transparait très nettement à travers la lutte pour la maîtrise des temps. Ce qui se joue dans le travail a des incidences hors du travail ainsi que le suggère implicitement les propos suivants : *« C'est un système de vie qui change totalement, c'est-à-dire qu'on devient ni plus ni moins que des ouvriers. C'est plus une vie de chauffeur comme on l'a connu nous »*.

Hélène Desfontaines⁶²

⁵⁹ 2001. 58 ans, 28 ans d'expérience. Ancien grand routier international. Rentre maintenant tous les soirs, réalise un trafic régulier.

⁶⁰ Nous l'avons nous même vécu lors d'une observation. Par ailleurs, un certain nombre de chauffeurs nous ont rapporté ce fait durant nos entretiens.

⁶¹ ... telles que nous avons pu les voir à l'œuvre dans les entreprises dont nous avons étudié le fonctionnement

⁶² Travail & Mobilités. Paris X-Nanterre.

Bibliographie

M. ALALUF

- Le temps du labeur. Formation, emploi et qualification en sociologie du travail. *Ed de l'Université de Bruxelles*. 1986.

A-J ARNAUD

- « Le droit comme produit. Présentation du dossier sur la production de la norme juridique », *Droit et Société*, 27-1994, 293-301.

A. ARTOUS. P. SALINI.

- *Comprendre l'industrialisation du transport routier. Une modernisation contradictoire*. Ed Liaisons. 1997

A. ARTOUS.

- *Le transport de lot, une activité en pleine mutation*. Les études du SES. DAEI. mars 2001

P. BERNOUX.

- « La résistance ouvrière à la rationalisation : la réappropriation du travail », 1986-2, 76-90

P. BESSON. M. SAVY. A. VALEYRE. P. VELTZ.

- *Gestion de production et transport. Vers une nouvelle économie de la circulation*. Paradigme. Caen. 1988.

P. BOUFFARTIGUE. H. ECKERT.

- « Travailler sans compter son temps ? Les cadres et le temps de travail. » *Travail et emploi*, n°7437-50

- « Les métamorphoses d'un salariat de confiance : les cadres dans le tournant des années quatre-vingt-dix ». *Travail et emploi* n°86, avril 2001, 107-125.

P. BOURDIEU

- « La société traditionnelle. Attitude à l'égard du temps et conduite économique ». *Sociologie du travail*, janv-déc 1963, vol 5, 24-44

- « Le temps convertible en monnaie » in *Le déracinement. La crise de l'agriculture traditionnelle en Algérie*. P. Bourdieu. A. Sayad. Ed de Minuit. 78-82

S. CARRE

- « Un exemple de pluralisme juridique : l'accord « grands routiers » du 23 novembre 1994 ». *Revue juridique de l'Ouest*, 1999/3, 377-394

- « L'état du droit dans le transport routier de marchandises : une réglementation en trompe-l'œil » *Droit et société*, 46-2000, 597-614

- « le rôle de la sécurité routière dans l'émergence d'une réglementation sociale internationale relative aux chauffeurs routiers », *Le droit ouvrier*, mars 2001, n° 631. 89-97

- « La délicate appréhension du temps de travail des conducteurs routiers », *Les cahiers scientifiques du transport*, 39-2001, 3-14

Y. CLOT, J-Y. ROCHEX, Y. SCHWARTZ.

- *Les caprices du flux. Les mutations technologiques du point de vue de ceux qui les vivent*. ed Matrice, 1990. Paris.

J-M. CODRON. P.ROLLE.

- « L'emploi dans la production de légumes de serre en France et aux Pays-bas » in *La grande transformation de l'agriculture*. G. Allaire. R. Boyer. (eds.) Inra-Economica. 119-137

J. COLIN. C. FIORE.

- *La logistique, clé de l'introduction du temps réel dans la production*. Paradigme. 1986.

J. COLIN.

- « Du conteneur à la logistique. Vers une dissolution des modes de transport ? » *Cultures techniques*, numéro spécial transports, 216-224.

- « Exigences logistiques des chargeurs et constitution de chaînes-transport : le cas du fret intérieur de biens de grande consommation », *Travailleurs du transport et changements technologiques. Résultats de recherche en sciences humaines*. Actes du colloque, juin 1982. 81-95
- M. DEBOUZY
- « Aspects du temps industriel aux Etats-Unis au début du XIXe siècle », *Cahiers internationaux de sociologie*, juil-sept 1979, vol LXVII, 197-220.
- A-C. DECOUFLE
- « La face cachée de l'histoire des durées du travail : temps de labeur et contrôle de l'emploi », *Droit Social*, sept 1984, 79-86
- A-C. DECOUFLE. N. SVENDSEN
- « Contribution à une histoire des durées du travail dans l'industrie française du milieu du XIXe siècle à la seconde guerre mondiale » *Droit Social*, juin 1984, 57-71
- J. DOFNY. C. DURAND. J-D. REYNAUD. A. TOURAINE.
- *Les ouvriers et le progrès techniques. Etude de cas : un nouveau laminoir*. J. Colin. 1966.
- DROIT SOCIAL,
- « *Droit du travail et nouvelles technologies de l'information et de la communication* », Dossier, n°1, janvier 2002
- CL. DURAND
- *Temps de travail et temps libre*, De Boeck Université, 2001
- N. ELIAS
- *Du temps*, Fayard 1996
- M. FORTE. E. TRIBY.
- *Temps de travail, temps de vie*. Eds. F. Meyer. E. Triby. Presse Universitaire de Strasbourg. 2000
- M. FOUCAULT
- *Surveiller et punir*. Gallimard. 1975
- C. GERMAIN.
- *Le conducteur routier : gestionnaire de contraintes*. Thèse de Doctorat. CNAM. Paris. 1988.
- *Le routier n'est-il qu'un conducteur de camion ?* Rapport INRETS n° 114, février 1990. 88p
- C. GERMAIN. P. NIERAT.
- *Traction routière en longue distance : les navettes, une organisation particulière*. Rapport Inrets n° 91. Février 1989.
- W. GROSSIN,
- « Sur la relation entre temps de travail et valeur : la valorisation du temps par le travail humain » ; *Revue d'histoire économique et sociale*. 2/1966, 222-241.
- *Le travail et le temps*, Anthropos. Paris. 1969. Préface de P. Naville
- « Le temps industriel : une représentation du temps désormais contestée ». *Sociétés*. 9/1986. 35-37
- Evolution technologique, temps de travail et rémunérations. *Informations sur les sciences sociales*. 29, 2, 1990, 357-376
- « Les nouvelles formes de rémunérations ». *Echange et projets*. N° 58, 43-51
- *Pour une sciences des temps. Introduction à l'écologie temporelle*. Octares. Toulouse. 1996
- « Synchronisation/désynchronisation : deux aspects complémentaires de la société industrielle » *Informations sur les sciences sociales*. 35 (4) 1996, 681-694
- « Le temps au prisme de quelques interrogations actuelles ». *RFAS*, 3/1998,
- P. HAMELIN,
- *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* ; I.N.R.E.T.S. mai 1997, 90 p + annexes.

- « *La durée du travail des conducteurs* » *Les aspects sociaux du transport routier*. Conférence Européenne des Ministres des Transports. Paris. 1999. 72-96
- « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds ». *Notes de synthèse du S.E.S. D.A.E.I. n°130*, juil/août 2000. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.
- M. HAUTDIDIER. P. RAMACKERS
- « La durée du travail est-elle encore contrôlable ? Réflexion sur une évolution à partir de l'exemple des transports routiers » *Droit social*, n° 4, avril 1995, 333-343
- D. LINHART
- *La modernisation des entreprises*, La découverte, 1994
- *Le torticolis de l'autruche. L'éternelle modernisation des entreprises françaises*, Seuil, 1991
- « À propos du post-taylorisme » *Sociologie du travail*, 1/93, 63-74
- « Le taylorisme n'est pas mort », *Sciences humaines*, n° 38/avril 1994, 32-35
- F. MEYER. E. TRIBY.
- *Temps de travail, temps de vie*. Presses Universitaires de Strasbourg. 2000.
- A. MOUTET
- « Une rationalisation du travail dans l'industrie française des années 1930 ». *Annales*, 5/1987, 1061-1078.
- *Les logiques de l'entreprise. La rationalisation dans l'industrie française de l'entre-deux guerres*. Ed de l'EHESS. 1997.
- N. NEIERTZ,
- *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*. Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999
- F. OCQUETEAU, J-C. THOENIG
- « Mouvements sociaux et action publique : le transport routier de marchandises, *Sociologie du travail*, n° 4/97, 397-423
- D. ROY.
- « Deux formes de freinage dans un atelier de mécanique : respecter le quota et tirer au flanc ». *Sociétés contemporaines*, 2000-40, p. 33-56.
- G. ROT
- « Autocontrôle, traçabilité, responsabilité » *Sociologie du travail*, 1/98, 5-20
- Y. SCHWARTZ,
- *Expérience et connaissance du travail*. Terrains/Editions sociales, 1988, Paris.
- A. SUPIOT.
- *Critique du droit du travail*. PUF. 1994.
- « Temps de travail, pour une concordance des temps », *Droit social*, n° 12, décembre 1995-
- *Le travail en perspective* (eds.) L.G.D.J. 1998.
- F.W. TAYLOR.
- *La direction scientifique des entreprises*. Dunod. 1971.
- L. TANGUY,
- « Les savoirs enseignés aux futurs ouvriers », *Sociologie du travail*, 3/83, 336-354
- « Pierre Naville, 1942-1960 : une sociologie des relations ». in *Naville, la passion de la connaissance*, Presses universitaires du Mirail, 1997, 55-69
- J. THOEMMES
- « La construction du temps de travail : normes sociales ou normes juridiques ? » *Droit et Société*, 41-1999, 15-32
- *Vers la fin du temps de travail ? Puf Le travail humain*, 2000.
- J-Y. TOLLET. C. GAVINI.
- « La durée du travail : construction et déconstruction d'une norme », *Droit Social*, n° 4, avril 1994, 365-370

E P. THOMPSON.

- « Temps, travail et capitalisme industriel », *Libre*, 1979/5, 3-63

A. TOURAINE,

- *Les travailleurs et les changements techniques*. OCDE, 1965

- *La conscience ouvrière*. Seuil. paris. 1966

P. TRIPIER.

- *Travailler dans le transport* . (eds.) L'Harmattan. Logiques sociales. 1986

- « La sociologie à travers ses paradigmes » *Traité de sociologie du travail*. Eds. M. de Coster. F. Pichault, de Boeck université. Bruxelles, 1994.