

Comment les enjeux politiques impactent-ils les conditions de travail des chauffeurs?



Photo: Laurent Misbaner

En Suisse, la politique des transports privilégie le rail et taxe lourdement les poids lourds. Dans quelle mesure les enjeux politiques et environnementaux impactent-ils les conditions de travail des chauffeurs? C'est l'une des questions à laquelle un nouveau projet de recherche scientifique tentera de répondre.

La profession de chauffeur a beaucoup évolué au cours de ces trente dernières années. Si cette évolution a fait l'objet de plusieurs recherches scientifiques à l'étranger, cela n'a pas encore été le cas en Suisse. Le sociologue Patrick Ischer comblera cette lacune avec un projet de recherche qui débutera le 1^{er} septembre et qui s'appuiera sur des entretiens réalisés aussi bien auprès de transporteurs que de chauffeurs.

Le projet de recherche de Patrick Ischer, docteur en Sciences humaines et sociales, traitera notamment des chauffeurs et des transporteurs routiers suisses «face aux enjeux environnementaux, politiques et

économiques contemporains». Collaborateur scientifique à la Haute école de gestion Arc de Neuchâtel, Patrick Ischer nous a expliqué qu'il était fils et petit-fils de conducteurs de camions (lire ci-dessous) et que son étude évo-

querait les trois aspects suivants: 1. Comment les entreprises actives dans le transport routier composent-elles avec les contraintes contemporaines environnementales, politiques et économiques en vigueur en Suisse? 2. Quelles influences les contraintes environnementales, politiques et économiques ainsi que les stratégies mises en place par les transporteurs ont-elles sur les conditions de travail des conducteurs de véhicules lourds? 3. Comment les identités professionnelles des conducteurs de

Patrick Ischer, à la fois sociologue et chauffeur de camions

Pourquoi le sociologue Patrick Ischer (photo) a-t-il décidé d'effectuer une recherche scientifique sur les transporteurs et les chauffeurs en Suisse? Les raisons sont multiples mais le fait qu'il soit lui-même chauffeur de camions n'y a pas été étranger. «J'ai grandi dans un milieu de transporteurs. Mon grand-père, mon père et mon oncle ont été actifs dans le transport de bois», nous a expliqué Patrick Ischer. «Mon père a ensuite monté sa propre entreprise qui a compté jusqu'à 25 camions. En 2009, à l'âge de 31 ans, j'ai passé moi aussi mon permis poids lourds. C'est parallèlement à mon emploi d'assistant-doctorant à l'Université de Neuchâtel que j'ai appris à conduire avec mon père. A la fin de l'année 2011, je suis parti une année à New York afin de poursuivre la rédaction de ma thèse de doctorat en sociologie. A mon retour, comme je n'avais pas encore terminé ma thèse, j'ai cumulé deux activités professionnelles: enseignant dans un centre de formation professionnelle et chauffeur. Pendant plus de trois ans, je me suis familiarisé avec le métier de chauffeur dont j'ai pu saisir les enjeux et les difficultés.»

Au mois de décembre 2019, Patrick Ischer prend connaissance de «Practice to science», un nouveau subside du Fonds national suisse de la recherche scientifique. Il propose alors un projet de recherche sur les transporteurs et les chauffeurs suisses «face aux enjeux environnementaux, politiques et économiques contemporains». Ce projet, déposé l'été passé, a été retenu cet hiver. Son objectif général est de comprendre comment les enjeux politiques (notamment la politique suisse des transports qui privilégie le rail et taxe lourdement les poids lourds), économiques et environnementaux impactent les conditions de travail (salaire, concurrence avec les chauffeurs étrangers, santé, recrutement d'apprentis...) et l'identité professionnelle des conducteurs de véhicules lourds. (L. M.)



Photo: DR

véhicules lourds sont-elles construites? Nous lui avons demandé de détailler certains points de son étude.

Patrick Ischer, vous évoquez dans votre projet de recherche les «identités professionnelles» des chauffeurs et la manière dont celles-ci se construisent. Pouvez-vous nous en dire davantage?

Ces identités se construisent par la reconnaissance sociale qui peut être accordée par trois types d'acteurs ou d'institutions. Premièrement, il y a la reconnaissance par les autres collègues. Lorsque les chauffeurs discutent entre eux, le travail de celui qui effectue des transports exceptionnels est par exemple davantage considéré que celui d'un chauffeur qui effectue tous les jours les mêmes livraisons. Deuxièmement, il y a la reconnaissance d'une formation professionnelle. Avant, il n'y en avait pas pour ce métier. Ce n'est plus le cas depuis plusieurs années puisque la profession de conducteur de véhicules lourds a droit à une formation sanctionnée par un Certificat fédéral de capacité. Troisièmement, l'identité de la profession se construit également sur l'image que la population a de cette profession.

Dans la présentation de votre projet, vous écrivez que «les conditions de travail difficiles peuvent altérer le processus d'identification au métier». Que voulez-vous dire?

Le métier est de plus en plus cadré, notamment par des processus de rationalisation. Il y a désormais davantage de technologie embarquée. Or celle-ci permet un suivi permanent du véhicule et implique bien souvent une pression de la rentabilité. Dans quelle mesure? Les entretiens que j'effectuerai dans le cadre de ma recherche, aussi bien auprès des transporteurs que des chauffeurs, apporteront plusieurs éléments de réponse.

Quand effectuerez-vous ces entretiens?

J'ai prévu de m'entretenir avec 15 transporteurs de janvier à avril 2022. Je compte



Photo: Annie Dayer

La perception du métier de chauffeur varie fortement selon le type et la taille des entreprises.

ensuite rencontrer, de janvier à octobre 2023, un total de 25 chauffeurs. Ces rencontres avec les chauffeurs ne feront pas seulement l'objet d'entretiens mais seront également complétées par des observations sur leur lieu de travail. Cela pendant une demi-journée ou une journée. Enfin, le résultat de cette recherche scientifique sera publié le 31 août 2024.

Qu'attendez-vous de l'association des Routiers Suisses?

Qu'elle me mette en contact avec des chauffeurs de différents secteurs. Etant donné que mon père est transporteur et que j'ai travaillé moi-même en tant que chauffeur de 2012 à 2015, pendant deux à trois jours par semaine parallèlement à la rédaction de ma thèse de doctorat et à mes activités d'enseignant, je connais déjà plusieurs chauffeurs. Je souhaite toutefois que ma recherche s'appuie sur un spectre relativement large de chauffeurs. Ils devront provenir de grandes

entreprises, mais également d'entreprises de plus petite taille, des PME ou des entreprises individuelles. Ils devront également être actifs dans plusieurs catégories de transports.

Des études sociologiques réalisées en France ont en effet démontré que la perception du métier de chauffeur variait fortement selon la taille des entreprises et les catégories de transports. Quelles recommandations votre recherche transmettra-t-elle aux transporteurs et aux chauffeurs?

Il y aura certainement du positif et du négatif. J'ai hâte de découvrir les résultats. Ce que je peux déjà annoncer, c'est que mon travail n'a pas seulement l'ambition de faire progresser la recherche scientifique en apportant des connaissances empiriques sur ces deux professions. Mon travail sera en effet également orienté vers l'application puisqu'il transmettra des recommandations aux différentes parties prenantes. (Laurent Missbauer)

Le regard des sociologues sur un secteur économique en profonde mutation



Photo: Daimler Trucks

Le secteur des transports routiers est en pleine mutation. Les camions à conduite autonome, à l'image de celui que Mercedes-Benz avait dévoilé en 2014 (photo ci-contre), ne circulent certes pas encore sur nos routes, mais la technologie embarquée permet déjà de localiser en permanence le véhicule. «L'arrivée de ces nouvelles technologies a bousculé la liberté d'organisation qui était l'un des éléments caractéristiques du métier», estime une étude sociologique menée en France. «Ces technologies ont fortement diminué la liberté du chauffeur, par exemple sa décision dans le choix de l'itinéraire et des arrêts. Ces transformations ont accéléré, voire provoqué, une crise identitaire qui crée de fortes tensions au sein de la profession. La relation de confiance entre l'entreprise et le chauffeur s'est effritée. Le chauffeur est devenu un exécutant sous contrôle. Ce secteur est en outre marqué par une culture de chauffeurs fiers de leur

indépendance. Les syndicats représentent mal la profession. Certaines disparités sont également apparues entre les anciennes et les nouvelles générations de chauffeurs. Les jeunes possèdent des formations diplômantes alors que les anciens se sont formés sur le terrain. Pour les anciens, le métier s'acquiert au volant du camion. Et pour les jeunes conducteurs à travers également d'autres compétences, par exemple linguistiques et informatiques. Ces différences de qualification creusent les écarts générationnels, isolent les plus anciens et rendent difficile la construction d'une cohésion collective.» La recherche scientifique que mènera à partir du 1^{er} septembre le sociologue Patrick Ischer arrivera-t-elle à des conclusions similaires à celles de cette étude française? On le saura lors de sa publication le 31 août 2024. (L. M.)