

Connaissance de l'emploi

Le 4 pages du Centre d'études de l'emploi et du travail
Novembre 2025

214 le cnam
ceet

SOUS PRESSION SUR LA ROUTE : LES ROUTIERS FACE AUX TRANSFORMATIONS DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL DANS LE TRANSPORT

Anatole Lamy

Cnam, CEET et UVSQ/Paris Saclay, Printemps

Les routiers sont connus au travers de multiples représentations qui peinent pourtant à montrer les évolutions récentes de ce métier. La libéralisation des marchés, la numérisation du processus de transport ou encore l'externalisation croissante ont eu un profond impact sur l'organisation de ce métier rassemblant environ 300 000 salariés en France.

Ce numéro de *Connaissance de l'emploi* s'appuie sur une méthodologie mixte, alliant données quantitatives et enquête de terrain, pour retracer les quelques grandes évolutions du monde des routiers et présenter leurs conditions de travail. Loin des images passées, le métier de routier est marqué par une moindre autonomie et une pénibilité horaire forte. Cependant, il continue d'attirer des hommes de classes populaires grâce à d'autres avantages en termes de conditions de travail et d'emploi.

Les routiers sont une profession souvent représentée à travers des images du passé. Des artistes et des chercheurs ont contribué à dépeindre les conducteurs de poids lourds comme des travailleurs solitaires, endurants et bravant les dangers de la route. En France, cette description fait écho à une profession dotée d'une image prestigieuse. Les routiers sont des voyageurs qui ont bénéficié d'une large autonomie dans l'organisation de leurs trajets, qu'ils ont souvent effectués vers l'étranger. Ils ont eu une sociabilité professionnelle remarquable autour des restaurants routiers et d'émissions de radio qui leur étaient dédiées.

Le travail sur la route a pourtant connu de profonds bouleversements (Desfontaines, 2005). Les traités européens ont ouvert les trajets internationaux à la concurrence, réduisant le champ d'activité des routiers français. Les réglementations françaises puis européennes limitent la maîtrise du temps par les conducteurs en encadrant plus strictement la conduite. Elles sont accompagnées d'une modernisation des camions, introduisant à leur bord des dispositifs numériques de contrôle des conducteurs. Dans le même temps, des mobilisations sociales portent toujours des revendications autour de la

pénibilité de ce métier. Les représentations passées n'aident pas à saisir les conséquences de ces évolutions sur les routiers.

Dans le même temps, les routiers constituent un métier essentiel, au cœur de transformations productives donnant une place croissante aux activités de services à la production, comme la logistique ou le transport (Amossé et Erhel, 2023 ; Benvegnù et Gaborieau, 2020). Ces services emploient surtout des classes populaires auxquelles les routiers appartiennent : ils sont à 98 % des hommes, 95 % des personnes ayant un baccalauréat ou moins et plus des deux tiers sont issus de ménages populaires (Enquêtes Emploi 2021 à 2023). Compte tenu des effectifs importants de ce métier (plus de 300 000 routiers au début des années 2020), il constitue ainsi une destinée professionnelle importante pour des hommes de classes populaires.

Ce numéro de *Connaissance de l'emploi* interroge l'état de cette profession : à quel point les routiers ont changé par rapport à leur image prestigieuse et passée et comment les conducteurs actuels vivent-ils leur métier ? Le métier change d'abord par les trajets effectués qui se raccourcissent sous le coup de la concurrence internationale. Dans le même temps, ce métier continue d'être pénible, notamment du fait de temps de travail élevés, renforcés par une externalisation du transport. Le numérique contribue aussi à réduire l'autonomie des conducteurs, mais ce contrôle connaît des limites et n'empêche pas les routiers de trouver des sources de satisfaction dans leur travail et leur emploi.

Encadré : méthodologie

Ce numéro de *Connaissance de l'emploi* repose sur une enquête aux méthodes mixtes menée durant une recherche doctorale (Lamy, 2024). Les données quantitatives sont tirées des enquêtes Emploi (2021 à 2023) et Conditions de travail (2013 et 2016) et celles qualitatives d'une enquête par entretiens menée auprès de 31 routiers, interrogés entre 2019 et 2022. Ces chauffeurs ont été contactés via les réseaux sociaux et par le biais du magazine Les Routiers. Les entretiens ont été menés par téléphone. Ce mode de passation est adapté pour interroger des travailleurs souvent en déplacement et s'insère aisément dans leur journée de travail. Enfin, il faut noter que ce numéro porte sur les routiers travaillant sous contrat français uniquement et n'inclue pas les routiers étrangers passant en France.

● Des trajets plus courts

Le voyage de longue distance est au cœur de l'image passée des routiers. Cette représentation est héritée des voyages en «inter», pour international, qui correspondent aux conducteurs partant livrer des clients étrangers dans des trajets de plusieurs semaines. Au cours des quarante dernières années, le transport français a pourtant dû se recentrer sur des trajets à l'intérieur des frontières. L'ouverture à partir de 1989 des marchés du transport entraîne le déclin de l'activité internationale à cause d'une concurrence entre des pays européens aux niveaux de salaire inégaux. Les routiers font donc des trajets plus courts, puisqu'entre 1996 et 2016, les trajets de plus de 500 kilomètres passent de 40 % à 25 % de l'activité du secteur (Lutinié, 2017). Cette ouverture des marchés du transport reste cependant partielle et les trajets intérieurs sont moins concurrencés.

En effet, le cabotage, le fait pour une entreprise étrangère de faire des livraisons entre deux clients résidant en France, reste fortement restreint. Les routiers français sont donc de plus en plus limités à des trajets plus courts. Lors de l'enquête, les voyages internationaux sont rapportés par les routiers proches de la retraite alors que les autres conducteurs ne franchissent que rarement des frontières nationales. Cette réduction des trajets internationaux va de pair avec une plus grande place des chauffeurs étrangers en France.

À l'heure actuelle, c'est à peu près 43 % du transport qui est effectué par des routiers étrangers de passage, ne faisant que quelques livraisons en France avant de repartir ou étant simplement en transit par la France (SDES, 2024). Les routiers enquêtés tendent à exprimer une empathie à l'égard de leurs collègues étrangers qu'ils perçoivent comme travaillant trop pour des salaires faibles. Les règles du transport présentées dans la suite de ce numéro devraient malgré tout s'appliquer à tous les conducteurs. En pratique, les routiers des pays à bas salaires subissent les effets d'une pression salariale importante, de chaînes de sous-traitance et de contrôles limités, empêchant une application suffisante du droit du travail européen.

Les trajets plus courts ne signifient pas pour autant une activité réduite pour les routiers en France. Au contraire, ils continuent de conduire beaucoup. Les routiers se divisent entre «nationaux» et «régionaux». Les trajets «nationaux» consistent à relier plusieurs points de livraisons dans un trajet de plusieurs centaines de kilomètres, durant plusieurs jours. Les routiers dorment alors à l'arrière de leur cabine de conduite dans un espace aménagé. Un cas typique est un routier chargeant des marchandises dans un centre de distribution d'une entreprise pour ensuite aller vers plusieurs clients dispersés dans le pays. Dans ce cas, les routiers partent le plus souvent du lundi matin très tôt jusqu'au vendredi après-midi. À l'inverse, les «régionaux» font des tournées dans un rayon d'environ cent kilomètres autour du point de départ, leur permettant de rentrer tous les soirs chez eux. Le cas le plus typique est un routier reliant la centrale d'achats d'une enseigne de la grande distribution à ses supermarchés.

Entre 2013 et 2016, d'après les enquêtes Conditions de travail, 34 % des routiers déclarent dormir hors de chez eux pour des raisons professionnelles au moins une fois par semaine, ce qui correspond à la proportion des routiers travaillant sur des trajets nationaux, 17 % déclarent le faire plus rarement. Enfin, 49 % déclarent ne jamais devoir dormir hors de chez eux pour le travail, ce qui représente cette fois la proportion faisant des trajets régionaux. Ainsi, l'image du chauffeur de longue distance est à nuancer, car elle ne concerne pas la majorité des chauffeurs. Aujourd'hui, une grande partie des routiers font des trajets à la journée, une minorité significative fait des trajets à la semaine sur tout le territoire français et seuls quelques-uns ont l'opportunité de faire de longs voyages à l'international.

● Un temps de travail toujours élevé

S'il y a moins trajets de longue distance, cela ne signifie pas que les routiers conduisent moins. À partir des années 2000, des règlements nationaux puis européens conjugués à l'arrivée

de dispositifs numériques dans les véhicules ont abouti à un régime temporel spécifique pour le transport routier (Desfontaines, 2005). Les temps de conduite sont strictement définis : un routier peut conduire 9 heures par jour maximum, sauf exception permettant de monter à 10 heures. Il ne doit pas dépasser les 4 h 30 d'affilée et une pause obligatoire d'au moins 45 minutes doit permettre du repos. Les journées sont limitées à 11 heures d'amplitude, sauf exception permettant de monter à 13 heures, car la conduite n'est pas la seule activité des chauffeurs qui doivent aussi surveiller les chargements ou tout simplement attendre qu'une place se libère pour garer leur véhicule aux docks des entrepôts.

Cette nouvelle régulation entraîne de nombreuses conséquences dans le travail routier. La nouveauté réside d'abord dans l'exécution de ces règles. Auparavant, les moyens de contrôle limités empêchaient une application des réglementations. Or, les règles mentionnées précédemment se sont accompagnées de la généralisation du tachygraphe. Ce dispositif numérique, faisant suite à d'autres appareils de contrôle, est placé sous scellé dans le camion et enregistre l'état et la vitesse de celui-ci au cours des 28 derniers jours. Une carte associée à chaque conducteur enregistre ces données qui sont faciles d'accès pour les forces de l'ordre. Les temps de conduite sont maintenant comptés, contrôlés et plutôt bien respectés par les routiers, une nouveauté pour un secteur qui a souvent eu recours à la fraude.

Cette régulation encadre la journée des routiers, mais maintient aussi des temps de travail élevés. Le transport routier a longtemps été marqué par de très longs temps de travail, bien au-delà des limites légales en vigueur. La régulation actuelle instaure un plus grand contrôle des temps de conduite, mais ne vise pas à intégrer les routiers à la norme salariée de 35 heures hebdomadaires. Ainsi, les temps évoqués précédemment amènent les routiers à travailler au-delà du temps de travail moyen d'un salarié. D'après les enquêtes Emploi, entre 2021 et 2023, les routiers déclarent travailler 44,3 heures en moyenne par semaine contre 37,1 heures pour les ouvriers qualifiés, leur catégorie de rattachement dans les nomenclatures socioprofessionnelles. Une grande part des chauffeurs interrogés déclarent avoir un temps de travail organisé mensuellement autour d'une base de 186 heures, avec des heures supplémentaires, pouvant faire monter le total à 220 heures par mois, contre 151,5 heures pour un salarié à 35 heures hebdomadaires.

Le régime temporel du transport a par ailleurs une autre particularité. En pratique, certains routiers y échappent s'ils travaillent dans le secteur internalisé et non dans le secteur externalisé. Le premier correspond aux entreprises décidant d'embaucher leurs chauffeurs, d'acheter leurs camions pour véhiculer leurs marchandises vers leurs clients ou leurs filiales. Dans ce cas, il n'est pas rare que ces routiers internalisés soient soumis aux réglementations du secteur qui les embauche, que cela soit l'industrie, l'agroalimentaire ou le commerce, par exemple. Dès lors, leur temps de travail se rapproche de celui des autres salariés de ces secteurs. À l'inverse, d'autres entreprises jugent plus avantageux d'externaliser à un transporteur spécialisé dans cette activité et véhiculant les marchandises des autres. La régulation du transport vise surtout à encadrer ce secteur, qui concentre les temps de travail élevés. Ainsi, un routier externalisé déclare travailler

45,8 heures par semaine en moyenne contre 39,6 heures pour un routier internalisé, d'après les enquêtes Emploi entre 2021 et 2023. Or, les entreprises externalisent de plus en plus leurs conducteurs. D'après les enquêtes Emploi, au cours des années 1980, il y a près de 200 000 routiers internalisés pour 100 000 externalisés. Ces derniers voient leur nombre croître fortement jusqu'à atteindre 220 000 chauffeurs actuellement, tandis que les effectifs internalisés diminuent et ne représentent plus que 110 000 conducteurs. L'externalisation participe d'une stratégie astreignant une part croissante des routiers à un régime temporel dérogatoire qui permet de les faire travailler plus longtemps.

● Des travailleurs moins autonomes

Outre des conséquences directes sur les temps de travail, le régime horaire du transport produit des effets indirects sur l'organisation du travail routier. Les routiers travaillent le plus souvent seuls. Pendant longtemps, cette solitude a rimé avec une grande autonomie dans l'organisation du processus de transport. En l'absence de moyens de suivi, les chauffeurs décidaient quand conduire, quand s'arrêter et par où passer (Hamelin, 1989). L'application stricte des temps de conduite à l'aide des tachygraphes amoindrit la maîtrise de l'organisation du transport, mais elle est aussi à la base d'une extension du contrôle patronal. Les routiers déclarent *« avoir des horaires à tenir »*, car les entreprises se servent des temps de conduite légaux comme d'une base pour planifier les trajets. Ils sont alors contraints par des tournées établies à l'avance et par des horaires d'arrivée prévus chez les clients. Les entretiens se remplissent de frustrations sur la rigidité des temps de conduite, mais aussi sur les conversations téléphoniques parfois tendues avec la hiérarchie, sur les craintes de ne pas tenir les délais fixés par le patron ou les clients et les remontrances qui peuvent s'en suivre.

Par ailleurs, ces entretiens montrent qu'être seul à bord ne protège plus les routiers d'être contactés par leur employeur. D'autres appareils numériques ont suivi le tachygraphe dans le camion (Kogan, 2016), et en particulier le téléphone mobile. Les routiers se disent *« tout le temps au téléphone »*, notamment pour des appels professionnels. Il sert aussi bien d'outil de contrôle si l'employeur veut faire un rappel à l'ordre, qu'à prévenir les clients ou à prendre de nouvelles consignes pour adapter les trajets en fonction des aléas ou des nouveaux contrats. La géolocalisation des véhicules ou le traçage des marchandises informent aussi l'employeur de l'avancée des routiers sur leurs trajets ou de l'état de remplissage de leur remorque, permettant ainsi d'adapter au fil de l'eau les tournées.

Cette numérisation du travail routier pave la voie à un suivi à distance des véhicules et de leurs conducteurs, ainsi qu'à une organisation flexible du processus de transport. Cependant, il ne faut pas voir dans ces possibilités technologiques un contrôle permanent des routiers. S'ils se plaignent des appels, ils sont peu nombreux en entretien à dire être régulièrement rappelés à l'ordre par leur patron. Comme le dit un routier, son patron ne l'appelle que si son activité *« ne va pas dans le sens du travail »*. Il y a toujours des aléas sur la route et chez les clients qui nécessitent une adaptation pensée par le routier, les marges de manœuvre n'ont pas complètement disparu.

Il s'agit moins d'un contrôle permanent que du transfert de la planification du transport des conducteurs aux directions d'entreprise.

● Amoindrir les contraintes du salariat subalterne

Malgré des temps de travail élevés, moins de trajets internationaux et une autonomie réduite, un grand nombre de candidats passent leurs permis poids lourds pour devenir routiers (SDES, 2024). Ce métier continue d'être attrayant, notamment pour des hommes de classes populaires, qui peuvent y trouver des moyens de s'émanciper, en partie du moins, des contraintes du salariat subalterne.

Le métier de routier continue de bénéficier d'un attrait certain grâce à la stabilité de l'emploi et aux niveaux de rémunération. Accéder à un poste de routier revient souvent à intégrer une position professionnelle stable pour des hommes de classes populaires, dont les destins professionnels sont souvent marqués par la précarité. Ainsi, les routiers, externalisés comme internalisés, connaissent peu la montée des emplois de courte durée : selon les enquêtes Emploi, entre 2021 et 2023, 91,8 % sont en CDI contre 84 % des ouvriers qualifiés et 65,4 % des non qualifiés. Ensuite, les rémunérations des routiers sont relativement conséquentes, s'établissant à 2070 € par mois environ sur la même période. Cependant, ce chiffre tend à minorer les revenus du travail des conducteurs. Il n'est pas rare en entretien d'entendre un routier déclarer des revenus mensuels nets bien supérieurs à 3000 €, en particulier quand il part à la semaine, et plus proche des 2300 € quand il fait du régional.

Ces sommes reposent d'abord sur la rémunération des temps élevés de travail qu'ils effectuent. Elles dépendent ensuite des « frais de route » qui sont les dédommagements versés pour les repas et les nuits passées dans le camion. Leur quantité varie en fonction des trajets, mais un routier peut espérer en accumuler pour plusieurs centaines d'euros et s'il part à la semaine, ils peuvent même constituer un « deuxième salaire ». Ces « frais de route » ne sont cependant pas du salaire et bien un dédommagement, mais les routiers les voient comme partie intégrante de leur rémunération. En valeur absolue, ces niveaux de rémunération offrent la possibilité de toucher des sommes élevées contrastant leur position subalterne.

Si les conditions de travail sont analysées au travers de la réduction de l'autonomie, les entretiens menés avec les routiers amènent à relativiser ses effets sur la perception du métier. Cette perte n'est que rarement déplorée en entretien. Lorsque c'est le cas, il s'agit surtout de conducteurs âgés ayant connu l'avant et l'après du contrôle accru des chauffeurs. Les autres routiers mettent plutôt en avant une certaine « tranquillité » dans leur travail. Moins qu'une autonomie supposant un contrôle sur l'organisation du travail, cette notion renvoie plutôt à des routiers se disant heureux « de ne pas être entre quatre murs » et de « n'avoir personne sur le dos ». Certes, les chefs peuvent appeler et il y a des horaires à tenir, mais pour ces hommes

de classes populaires, travailler dans la cabine de conduite signifie aussi mettre à distance la domination rapprochée de la hiérarchie, souvent expérimentée auparavant dans un travail en atelier ou en entrepôt. Seuls dans la cabine, les routiers ne décident pas du processus de transport, mais peuvent profiter d'une certaine « tranquillité ». Certains mettent en avant le plaisir de conduire, d'autres apprécient de pouvoir rêver en admirant les paysages. Enfin, être seul dans la cabine offre l'opportunité de mener des activités en parallèle de la conduite, comme écouter la radio ou passer des appels téléphoniques à ses proches. Devenir routier permet alors une relative mise à distance de la domination dans le travail.

Le métier de routier a évolué de manière à remettre en cause une certaine image aventureuse du chauffeur solitaire. Les trajets se sont raccourcis sous l'effet de la concurrence européenne et l'autonomie s'est réduite à cause d'une régulation publique accrue et d'un contrôle patronal étendu, tous deux permis par des outils numériques. Le métier de routier reste tout de même attrayant pour des hommes de classes populaires. Si les temps de travail sont élevés, cela alimente aussi des niveaux de rémunérations conséquents, renforcés par les « frais de route ». De la même façon, la réduction de l'autonomie ne confine pas les routiers à un travail entièrement contrôlé, mais laisse des marges de manœuvre pour une certaine « tranquillité » à bord.

RÉFÉRENCES

Amossé Thomas, Erhel Christine. 2023. « Des métiers essentiels, mais une faible qualité du travail et de l'emploi ». P. 484-97 in *Que sait-on du travail ?*, *Que sait-on ?* Paris : Presses de Sciences Po.

Benvegnù Carlotta, Gaborieau David. 2020. « Les mondes logistiques ». *Travail et Emploi* n° 162, p 5-22.

Desfontaines Hélène. 2005. « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises ». *Travail et Emploi*.

Hamelin Patrick. 1989. « Le temps d'un piège ». *Travail* (18) : pp 24-33.

Kogan Anne-France. 2016. « Tic, tac, tic, tac... Du temps traqué au travail contrôlé : le cas du transport routier de marchandises ». *Tic & société* (Vol. 10, N° 1).

Lamy Anatole. 2024. « Tracer sa route comme chauffeur dans le transport routier de marchandises : trajectoires et stratification au sein des classes populaires ». Paris-Saclay, Guyancourt.

Lutinié Bruno. 2017. *Le transport routier de marchandises français entre 1996 et 2016 : impacts de la crise économique et de la concurrence*. Commissariat général au développement - Service de la donnée et des études statistiques durable.

Service des données et des études statistiques (SDES). 2024. *Bilan annuel des transports 2023*. Ministère de la Transition écologique, de l'Énergie et du Climat. Paris.

Les actualités du Centre d'études de l'emploi et du travail (dernières publications, colloques et séminaires) sont en ligne sur le site : ceet.cnam.fr
Elles sont également disponibles via le compte X @CeetEtudes et LinkedIn Cnam-CEET.

Centre d'études de l'emploi et du travail

Conservatoire national des arts et métiers - 61, rue du Landy - 93210 Saint-Denis

Directrice de publication : Christine Erhel - Responsable éditorial et relations Presse : Bilel Osmane - bilel.osmane@lecnam.net

Mise en page : Ad Tatum - Dépôt légal : 1805-066 - Novembre 2025 - ISSN : 1767-3356

Ce numéro est en accès libre et sous licence Creative Commons

