

# *Etudes et Documents*

**n° 61 - 2026**

## Tenir la route

## **Hiérarchies et luttes pour la respectabilité chez les chauffeurs routiers**

## Margot Roisin-Jonquières

“Centre Maurice Halbwachs



# Tenir la route

## Hiérarchies et luttes pour la respectabilité chez les chauffeurs routiers

Dr. Margot Roisin-Jonquieres

[margot.roisin-jonquieres@ens.psl.eu](mailto:margot.roisin-jonquieres@ens.psl.eu)

*Exposé introductif de soutenance, le 22 septembre 2025*

*Thèse dirigée par Sylvain Laurens (CMH) et Julie Pagis (IRIS)*

Madame la Présidente

Mesdames et Messieurs les membres du jury

J'ai le plaisir de défendre aujourd'hui ma thèse en sociologie intitulée « Tenir la route. Hiérarchies et luttes pour la respectabilité chez les chauffeurs routiers ». Je tiens d'abord à vous remercier d'avoir accepté de faire partie du jury. Je remercie également toutes les personnes venues assister à ce moment si important pour moi.

Ma thèse porte sur la recomposition de la quête de respectabilité des chauffeurs routiers. Elle analyse, d'abord, leur perte de prestige professionnel sous l'effet de la libéralisation du transport routier de marchandises à l'échelle européenne. Elle éclaire, ensuite, les pratiques ordinaires par lesquelles les chauffeurs continuent à affirmer leur valeur sur la scène du travail et dans la sphère domestique. Elle interroge, enfin, les conditions de politisation de ces quêtes individuelles et collectives de respectabilité.

Mon propos se déroulera en quatre temps. Dans un premier temps, je réinscrirai cette thèse dans mon itinéraire de recherche. Je préciserai ensuite mon approche et mes choix méthodologiques, avant d'exposer les grands résultats et apports de la thèse. Je conclurai sur une limite et un prolongement que j'entrevois pour ce travail.

### Itinéraire de recherche et genèse de l'objet

À première vue, la logique par laquelle j'en suis arrivée à enquêter auprès des chauffeurs routiers n'apparaît pas comme évidente. La genèse de cette recherche ne s'ancre pas, comme on me le demande souvent, dans un intérêt biographique. Mais, si les routes empruntées ces dix dernières années paraissent sinueuses, il me semble possible d'en dégager une certaine cohérence.

Ma rencontre avec la sociologie des classes sociales et des mondes ouvriers débute lors d'un mémoire de recherche réalisé sous la direction de Julie Pagis, retracant l'histoire d'un groupe de militants maoïstes établis en région parisienne dans les

années 1970. J'y analysais les relations tissées entre ces jeunes étudiant·es, et des ouvriers rencontrés dans des usines et des foyers de travailleurs immigrés. Je me demandais alors ce que signifiait pour les premiers, « aller au peuple » ; et comment ces pratiques de décloisonnement social avaient pu transformer leur rapport au monde. À la fin de ce mémoire de master, en 2018, j'étais désireuse de tourner mon regard du passé vers le présent ; et des établis vers la classe ouvrière.

De fil en aiguille, en discussion avec Sylvain Laurens, j'ai alors soumis un projet de recherche à la Délégation interministérielle de lutte contre le racisme, l'antisémitisme et les LGBT-phobies (la Dilcrah). Ce projet, qui m'a permis d'obtenir un contrat doctoral, portait initialement sur la montée de comportements « anti-migrants » chez des conducteurs de poids-lourds reliant la France et le Royaume-Uni. Je proposais alors d'interroger comment des militants et des élus d'extrême droite parvenaient à capter des enjeux propres à ce monde professionnel, tels que les recompositions du groupe, son ouverture à la concurrence internationale et les conditions de travail à la frontière franco-britannique. Puis, inspirée par mes lectures d'ethnographies du travail et des mondes populaires, et par le mouvement des Gilets jaunes, j'ai progressivement élargi mon questionnement à la position occupée par les chauffeurs routiers dans l'espace des classes populaires, leurs rapports au travail et à la politique.

Rétrospectivement, il est frappant de voir combien mes recherches comportent des figures ouvrières construites en miroir les unes des autres. Alors que mon mémoire avait éclairé les représentations populistes que certains établis pouvaient avoir de la classe ouvrière, tout au long de ma thèse je me suis retrouvée confrontée à leur envers : les « mauvaises » classes populaires, celles qui sont désignées comme xénophobes, sexistes, homophobes, ignares et autoritaires. Ce parcours scientifique explique sans doute pour partie mon attention à la question des luttes de représentation du « populaire » et des assignations sociales et symboliques qui en sont au principe.

## L'enquête

Cependant, c'est avant tout une approche inductive du terrain, à laquelle j'étais sensible, qui a fait émerger les questions au cœur de ce manuscrit. Je vais donc à présent vous présenter mon objet par l'enquête, en retraçant mes principaux points d'entrée dans le monde des chauffeurs routiers.

En décembre 2019, après quelques premiers tâtonnements pour entrer sur le terrain, je suis d'abord entrée en relation avec une conductrice de poids lourds qui résidait en Île-de-France. Les observations que j'ai menées dans la cabine de son camion constituent un double pas de côté par rapport à la définition canonique du métier. D'abord, parce qu'elles sont menées auprès d'une femme, alors que depuis les années 1980, la part de femmes parmi les conducteurs de poids lourds n'a jamais excédé les 5 %. Ensuite, parce que cette enquêtée opérait en courte distance, alors que la longue distance constitue toujours le segment le plus valorisé de cet espace professionnel.

Mais j'aimerais insister sur deux éléments que m'ont enseigné ces observations exploratoires menées depuis les marges du métier. D'une part, elles m'ont permis de saisir comment les ressorts de la valeur professionnelle des chauffeurs se transformaient. En effet, j'ai été surprise par l'importante dimension relationnelle du travail de cette enquêtée : les sociabilités ordinaires qu'elle entretenait avec les employés des sociétés clientes, les nombreux appels téléphoniques avec des collègues et amis chauffeurs. J'ai ainsi compris qu'avec la réduction chronique des distances parcourues par les chauffeurs, aujourd'hui l'idéal professionnel réside moins dans la capacité à endurer la fatigue et la solitude que dans la capacité à maintenir sa valeur

dans des réseaux d'interconnaissance. D'autre part, en me donnant à voir certains leviers de la structuration générée des espaces et des collectifs de travail, ces observations m'ont révélé l'envers de ce monde masculin. Je pense ici au manque d'infrastructures adaptées comme les toilettes et les vestiaires mais aussi à l'existence d'un continuum d'interactions sexualisées – allant de la séduction au harcèlement. Partir d'une expérience minoritaire m'a ainsi permis d'ouvrir la boîte noire des modalités de reproduction d'un inégal accès au prestige professionnel.

Mais le gros de l'enquête a été mené du côté des hommes. Afin de faire face à la double contrainte de mon dispositif d'enquête (enquêter auprès de travailleurs par définition extrêmement mobiles mais aussi enquêter en tant que femme dans un bastion masculin), j'ai privilégié une entrée institutionnelle en menant un mois d'observations dans un centre de formation situé en Normandie. Ce choix méthodologique s'est révélé particulièrement fécond. La formation professionnelle a été un poste d'observation central des transformations du groupe et des luttes de valeur qui le structurent. J'y ai saisi les logiques institutionnelles d'imposition d'une définition ennoblie du métier et les résistances qui leurs sont opposées.

À ces observations s'ajoutent des entretiens consacrés aux trajectoires sociales et professionnelles d'une trentaine de conducteurs de poids lourds. Environ la moitié de ces entretiens ont été menés à distance pendant le premier confinement, moment où les travailleurs et travailleuses subalternes sont sortis de l'invisibilité pour être temporairement reconnus comme « essentiel·les ». En fait, cette crise sanitaire a joué un rôle catalyseur des revendications en respectabilité des enquêtés. Mais plus largement, ces entretiens permettent de comprendre comment ce qui se joue en situation est le produit de l'articulation entre une configuration sociohistorique donnée et des trajectoires sociales. Des modes de catégorisation indigènes en apparence anodins, tels que les « mange-gamelles » ou les « tourneurs de volants », apparaissent ainsi comme la réalité émergée d'une lutte de définition du métier entre différents segments du groupe.

À ce stade du propos, il peut être utile de préciser les contours de ma population d'enquête : finalement, de qui parle cette thèse ? La réponse pourrait sembler aller de soi, tant les conducteurs de poids lourds sont bien repérés par l'administration. Cette identification est le produit d'un travail historique de représentation des intérêts du groupe que la première partie de ma thèse restitue. La piste de travail que j'ai suivie pour construire mon échantillon est à l'interface entre une posture nominaliste focalisée sur la genèse et les usages de la catégorie de « routier » et une posture substantialiste, considérant que le groupe des chauffeurs routiers existe tel qu'il est défini institutionnellement. Ainsi, si mes enquêtés ont en commun de conduire des véhicules de plus de 3 tonnes 5, et d'être salariés d'entreprises de transport, mon enquête s'attache à montrer les conditions dans lesquelles se dire « routier » est perçu comme valorisant : qui s'approprie cette désignation ? Qui préfère celle, socialement plus neutre, de « conducteur de poids lourds » ?

Afin de prendre du champ et d'objectiver les biais inhérents à ce type d'enquête, j'ai mis en regard les matériaux ethnographiques avec le traitement de quatre grandes enquêtes de la statistique publique : les enquêtes Emploi, Conditions de travail, REPONSE et l'enquête européenne sur les conditions de travail. Préciser la position des chauffeurs routiers français dans le quart « en bas à droite » de l'espace social national, comparer leurs contraintes de travail et d'existence avec d'autres catégories socioprofessionnelles et d'autres nationalités m'ont ainsi permis de conjuguer une approche ethnographique des mondes populaires au travail avec une approche structuraliste des hiérarchies sociales.

Pour terminer cette présentation de l'enquête, rappelons que la question de la respectabilité a traversé mes modes d'entrée sur le terrain et les relations d'enquête. Certains enquêtés se sont saisi des entretiens pour parler au nom d'un « nous » routiers quand d'autres ont mis un point d'honneur à s'en distinguer. D'un autre côté, mon positionnement sur le terrain en tant que jeune femme blanche étudiante a été marqué par l'ambivalence entre paternalisme et sexualisation. Je me suis efforcée d'intégrer ces contraintes à l'objet de recherche, proposant une contribution à la réflexion sur l'ethnocentrisme de classe et l'androcentrisme dans la recherche en sciences sociales. Ce choix d'écriture traduit mon positionnement et ma volonté d'adopter, autant que possible, une approche intersectionnelle des respectabilités populaires. J'ai, en effet, souhaité montrer comment la masculinité et la blanchité des enquêtés étaient mobilisées comme ressorts : non seulement d'une stratégie collective de défense de leur valeur mais aussi des rapports de pouvoir dans les sphères professionnelle et familiales.

## Les résultats

Venons-en au cœur de la thèse. J'ai cherché dans ce manuscrit à comprendre comment les chauffeurs routiers pouvaient « tenir la route » malgré le déclin apparent du métier. Par là, outre la question de la soutenabilité d'un travail pénible et faiblement reconnu, j'entends aussi poser celle de la reproduction « par en bas » de l'ordre social, inspirée par les travaux de Paul Willis<sup>1</sup> et Beverley Skeggs<sup>2</sup>. J'ai opté pour cela une définition extensive de la respectabilité comme l'ensemble des ressorts pratiques et subjectifs par lesquels les enquêtés cherchent à affirmer leur valeur au regard de différents ensembles d'assignations. Ces trois ensembles sont :

- Premièrement : des conditions d'existence marquées par des contraintes économiques et matérielles ;
- Deuxièmement : une position subalterne dans la division du travail ;
- Troisièmement : des jugements moraux émanant des classes moyennes et supérieures.

Cette définition permet de penser la respectabilité non comme un attribut ou un qualificatif (qui conduirait à opposer les classes populaires dites « respectables » à celles qui ne le seraient pas) mais comme un ensemble cohérent de pratiques et de visions du monde.

Quatre résultats de ce travail sont particulièrement saillants.

Premier résultat : la définition d'une identité respectable n'est pas homogène ni univoque ; elle est un enjeu de luttes. J'ai mis en lumière l'hétérogénéité des pratiques de respectabilité dans cet espace professionnel en identifiant trois habitus routiers : une noblesse de la route en déclin, un pôle intellectuel valorisant les dimensions gestionnaires et commerciales de l'activité, et un pôle qui cherche à tenir à distance l'emprise du travail.

Plus qu'une simple diversité interne, c'est bien la dimension processuelle de cette hétérogénéité, que j'ai démontré. En effet, c'est une fragmentation croissante du groupe qui est à l'œuvre. Les chauffeurs les plus anciens se rassemblent autour d'un récit louant une autonomie collective fondée sur des solidarités de métier et des conduites

---

<sup>1</sup> Paul Willis, *L'école des ouvriers. Comment les enfants d'ouvriers obtiennent des boulot d'ouvriers*, traduit par Bernard Hoepffner, Marseille, Agone, 2011, 456 p.

<sup>2</sup> Beverley Skeggs, *Des femmes respectables. Classe et genre en milieu populaire*, traduit par Marie-Pierre Pouly, Marseille, Agone, 2015, 424 p.

hédonistes (comme par les consommations collectives dans les restaurants routiers). Les pratiques des plus jeunes sont au contraire marquées par le sceau de l'ascétisme (comme manger seul dans son camion).

J'ai ainsi adopté une lecture des pratiques au travail comme des pratiques culturelles distinctives. Ce faisant, je m'inscris dans une sociologie des styles de vie populaires informée par les luttes de valeur se jouant sur la scène du travail.

Deuxième résultat : la quête masculine de respectabilité reproduit la division sexuelle du travail et l'ordre hétérosexuel. J'ai éclairé les soubassements genrés soutenant les aspirations masculines à l'autonomie sur la route, qui reposent souvent sur un surtravail ménager, domestique et parental assuré par les conjointes et largement invisibilisé. Afin d'éviter d'imposer un regard misérabiliste aux femmes auprès de qui j'ai enquêté ponctuellement, qu'elles soient conductrices de poids lourds et/ou en couple avec des chauffeurs routiers, j'ai cependant tenu à souligner les formes d'autonomie matérielle et symbolique dont elles font preuve malgré les systèmes de contraintes dans lesquels elles évoluent. Certaines peuvent trouver des ressources dans l'éloignement du conjoint, en matière d'appropriation de savoir-faire, du temps et de l'espace du foyer. De même, les femmes de la route, toujours minoritaires dans ce métier, mobilisent diverses stratégies d'ajustement de leurs dispositions genrées pour se forger une respectabilité professionnelle.

Cette approche des féminités populaires permet, dans la lignée de travaux récents, de dénaturaliser la virilité en la dissociant de la masculinité. C'est ce même mouvement qui a guidé l'analyse des principes de divisions qui structurent les luttes de définition d'une masculinité légitime : le rapport au travail, bien sûr, mais aussi le rapport au corps, à la famille et à la sexualité. Plus largement, en décrivant les transformations d'un modèle localisé de masculinité hégémonique, ma thèse contribue à la sociologie du genre.

Un troisième ensemble de résultats vient enrichir la sociologie du travail subalterne en deux temps. En premier lieu, ma thèse éclaire la recomposition des respectabilités routières sous l'infexion des transformations du travail. Je réinscris l'évolution de l'archétype du « routier » vers la figure du « professionnel de la route » promue par les représentants du secteur dans la transformation des organisations et des dispositifs de mise au travail. Faisant l'objet d'une surveillance croissante à l'appui de la géolocalisation et de l'informatique embarquée, les chauffeurs sont soumis à une injonction à la responsabilisation les poussant à mettre en œuvre une conduite dite « rationnelle ». Mais c'est aussi une nouvelle division internationale du travail, sous l'effet de la libéralisation du secteur à l'échelle européenne, qui transforme les identités professionnelles. Avec l'intégration européenne, les chauffeurs d'Europe de l'Ouest ont perdu le privilège d'une mobilité internationale valorisée et valorisante. Les distances qu'ils parcouruent se réduisent tandis que les pénibilités liées aux interactions et aux relations de service augmentent.

En second lieu, je montre que la respectabilité, loin d'être un allant de soi, suppose un travail quotidien pour rester digne. Ce travail repose d'abord sur la mise en œuvre de normes professionnelles largement informelles, comme accumuler des ressources internationales, respecter des gestes élémentaires de civilité, se montrer actif en permanence. Ce travail s'observe ensuite dans des pratiques plus privées comme tenir sa cabine de camion propre et ordonnée ou faire du sport sur la route. Il passe, enfin, par la reproduction quotidienne des frontières du groupe, et notamment par l'exclusion, matérielle et symbolique, des femmes, des travailleurs des entrepôts, des chauffeurs livreurs, et de leurs homologues étrangers, immigrés et racisés. Ce travail d'entretien de la valeur nous renseigne donc sur les relations de contrôle, de coopération ou de concurrence entre groupes sociaux et en leur sein.

Cela m'amène au quatrième et dernier grand résultat de la thèse. Mon travail montre que la quête de respectabilité suscite des alliances et des solidarités mais aussi des fractures croissantes au sein des classes populaires nationales et européennes. Celles-ci s'observent au sein de différents types de comportements politiques, à commencer par les comportements électoraux. Si le rapport des chauffeurs au champ politique institué est d'abord un rapport de distance, voire de défiance, j'ai mis en lumière qu'une fraction plus politisée manifeste son adhésion aux visions conservatrices et racialisées du monde social portées par l'extrême droite.

Ces clivages se retrouvent aussi dans les pratiques contestataires et les mouvements sociaux. La même quête de respectabilité peut conduire les chauffeurs routiers à construire des alliances avec d'autres groupes de travailleurs subalternes, comme pendant la mobilisation des Gilets jaunes, tout en cherchant à en exclure leurs homologues étrangers et les classes populaires instables et/ou racisées. La conscience sociale racialisée des chauffeurs s'opère ainsi selon une double mise à l'écart : de « ceux d'en bas » dans l'espace social national et de « ceux d'en bas » dans un espace professionnel transnational. Finalement, en interrogeant les effets politiques de la mise en concurrence sur la scène professionnelle de groupes dominés, ma thèse offre une contribution à la sociologie politique des classes populaires.

### **Limites et prolongements**

Pour conclure, je souhaite revenir brièvement sur une limite et un prolongement envisagés pour ce travail. Les contraintes de l'enquête que j'ai déjà exposées m'ont conduite dans un premier temps à privilégier une approche transversale de cet espace professionnel. Ceci peut conduire à gommer les effets spécifiques de certaines organisations du travail, en fonction de la taille de l'entreprise, des politiques de recrutement et de la gestion des carrières, et du type de marchandises transportées. Un prolongement intéressant pourrait alors consister à enquêter plus avant un sous-espace du transport routier de marchandises. À cet égard, il serait particulièrement fécond de faire le cas d'un segment soumis à controverses, comme le transport d'animaux vivants. Cette idée m'a été inspirée par le cas d'un couple d'enquêtés, Antonia et Éric Mourier<sup>3</sup>, qui ont conduit ensemble des bétailières pendant plus de trente-cinq ans. Tous deux m'ont raconté leur désarroi lorsqu'ils ont été interpellé sur la route par des militants de la cause animale, les accusant d'être (je cite) des « ordures » et des « meurtriers ». Selon les données croisées de TRACES et Eurostat, ce sont plus de quarante millions de porcs, bovins et moutons qui sont transportés chaque année lors de voyages entre États membres de l'Union Européenne. Des organisations non gouvernementales dénoncent notamment la violation du droit communautaire sur l'alimentation d'animaux non sevrés, en interpellant directement certains transporteurs. Ce cas permettrait ainsi d'interroger plus avant la façon dont la respectabilité des chauffeurs évolue face au développement de nouvelles injonctions économiques, réglementaires, sanitaires et écologiques.

Je vous remercie de votre attention et me réjouis de pouvoir à présent échanger avec vous.

---

<sup>3</sup> Il s'agit de pseudonymes.