

LES FORÇATS DE LA ROUTE

Malgré une réglementation de plus en plus sévère, les accidents de poids lourds font régulièrement la une de l'actualité. Nous avons parfois du mal à rencontrer ces salariés compte tenu de leurs horaires de travail. En pratique, je les vois le plus souvent le samedi en fin de matinée et leur demande de me raconter par le détail ce qu'a été leur dernière semaine de travail pour essayer de repérer les risques pour la santé liés à l'organisation du travail, au type de travail selon la nature du frêt (plus ou moins de manutentions), aux contraintes temporelles et à leur gestion (travail avec rendez-vous) etc.

Je le connais depuis longtemps, ce chauffeur routier. Je l'avais perdu de vue ces dernières années, car la petite entreprise qui l'employait avait fait faillite. À l'époque, en me parlant de son travail, il me disait « *Moi, j'essaie de faire durer mon camion jusqu'à ma retraite* », car il savait bien que l'entreprise était dans une situation précaire. Parallèlement, les mécaniciens d'un atelier de réparation voisin me faisaient part de leurs inquiétudes : « *Quand on voit l'état de certains camions qu'il faut réparer, on se fait parfois du souci.* » Devenu chômeur de longue durée il avait dû accepter un petit boulot, pour faire durer son allocation chômage : chauffeur/porteur dans une régie municipale de pompes funèbres. Cette activité ne lui plaisait guère, mais peu à peu il s'y était habitué et il a conservé cette charge très occasionnelle quand je le revois dans le cadre de son nouvel emploi : il a presque 55 ans et l'état de son dos ne lui permet pas de reprendre un emploi en journée en messageries : trop de manutentions et de contraintes temporelles qui entraînent des épisodes de cruralgies. Il a donc accepté d'être lignard, c'est-à-dire qu'il prend un camion remorque chargé entre 20 h et 21 h et qu'il conduit ce véhicule en direction de Paris. À mi-chemin, il échange son véhicule avec un autre chauffeur. Lui rentre dans son entreprise entre 4 h et 6 h avec le chargement qui sera *dispatché* dans la région et dans la journée par d'autres chauffeurs. Ils sont deux lignards dans cette entreprise. Mais ils sont nombreux sur les routes : il suffit d'emprunter la RN7 la nuit pour s'en rendre compte !! La première fois que je le revois, il me dira, « *Je voudrais pas mourir maintenant, mais c'est dur vous savez, j'ai vraiment peur de m'endormir au volant.* » S'endormir au volant, « la panne de paupières », comme ils disent, voilà la principale peur de ces chauffeurs et si la réglementation plus sévère a permis de limiter certains excès, il n'en demeure pas moins que conduire la nuit et dormir le jour est toujours problématique, surtout quand il faut être à l'heure au rendez-vous où se fait l'échange de véhicule. Là seulement on a le droit de « faire sa coupure », tant pis si le coup de pompe, c'était une heure avant. « La loi fait dormir le camion, le gendarme est content ».

J'évoquerai avec lui lors de notre dernière rencontre, les courses qu'ils organisent entre eux pour rester réveillés, car c'est ainsi que ces chauffeurs qui se reconnaissent sur les routes luttent contre le risque d'endormissement et maintiennent leur vigilance. Il me dira, « *Je ne le fais plus mais c'est dur vous savez. Dans les villages, je suis à 50, les autres sont à 70, ils klaxonnent derrière moi. Mon collègue, il est fou: si on part en même temps, il me met une heure. S'il part après, il faut qu'il me rattrape. L'autre fois, je l'avais repéré dans le rétroviseur, il m'avait fait des appels de phare et il a commencé à attaquer ; je suivais une voiture, c'était des allemands, ils roulaient à 80 km/h, j'avais pas essayé de les dépasser. Il s'est mis à me doubler, un camion-remorque, qui double un camion-remorque, ça prend du temps, il faut calculer. Il avait ni la visibilité, ni le temps ; j'ai tenu ma vitesse un moment, puis j'ai freiné pour qu'il puisse se rabattre. Tout de suite après, il a doublé les allemands et il leur a fait une de ces queues de poisson : le gars s'est arrêté dans le bas côté. Quand je l'ai doublé après, j'ai vu à sa tête qu'il avait eu très peur. Après, sur une portion à trois voies, mon collègue a continué, il avait franchi la ligne continue il doublait dans une courbe là où ce sont ceux d'en face qui ont la priorité sur deux voies : imaginez un gars en face, qui connaît la route et qui sait qu'il a cette portion pour doubler, soit en train de dépasser.* »

« *Une autre fois, pareil, il était parti après moi mais tant qu'il ne m'a pas rattrapé et doublé ça ne va pas ; il a commencé à dépasser, alors que je voyais des phares qui arrivaient en face, n'importe quoi ; au début je n'ai pas voulu freiner, il est trop con. Quand j'ai vu qu'en face c'était une voiture, j'ai freiné pour qu'il se rabatte. C'aurait été un camion, je ne sais pas si je me serais rabattu. Ça aurait fait deux connards de routier en moins. Cette année, j'ai vu quatre voitures dans le bas-côté avec ces conneries.* »

Il me reparle alors de son autre activité, celle de chauffeur/porteur dans un service de pompes funèbres. Les autres porteurs viennent de m'expliquer que la semaine dernière, « *Ça a été très dur, la petite de 12 ans, on a tous pleuré* ». Lui me dit que le plus dur ça a été d'aller chercher deux corps près de Montélimar « *Un accident, quatre morts, quatre jeunes, encore un connard de routier* ». Il va arrêter cette activité, il a donné sa démission.

Il vient d'ailleurs de cesser son travail pendant une dizaine de jours pour des problèmes de douleurs cervicales et de vertiges. C'est le traitement anxiolytique qui a été le plus efficace sur ces symptômes. Toujours cette inquiétude qui persiste : « *Il faudrait pouvoir partir à 19 h, 20 h dernier délai pour être de retour à 4 h. Entre 4 h et 6 h, c'est trop dur. C'est toujours moi qui part le dernier, faut attendre que toutes les*

tournées soient rentrées. Remarquez, je préfère que mon collègue soit devant, je ne le vois pas faire. Quand j'arrive, il est parti, ça vaut mieux, sinon ça finirait mal, je lui casserais la gueule ».

C'est un membre de ma famille qui me racontera sa peur au volant sur cette RN7 où circulant vers minuit, elle a vu face à elle quatre phares qui se rapprochaient. Tétanisée par la peur, elle ne pouvait réagir ; c'est sa passagère qui empoignera le volant pour mettre la voiture sur le bas-côté et éviter le choc frontal avec le poids-lourd en train de dépasser une file de camion.

Quand j'évoquerai cette stratégie de lutte contre le risque d'endormissement en faisant lire mes notes à un proche, jeune retraité de ce secteur d'activité de la région de Montélimar, instantanément, sur l'accident évoqué ci-dessus, un nom d'entreprise, une portion de route, un type d'organisation fuseront.

Dans cette observation, on peut repérer une des stratégies défensives contre la peur de l'endormissement au volant, stratégie développée par ceux qui roulent la nuit. On retrouve les mêmes caractéristiques que dans les stratégies défensives du bâtiment : le jeu, la prouesse technique, le défi à la réglementation, la confrontation aux collègues et l'efficacité productive. Les mots sont ceux utilisés dans les compétitions de vitesse « attaquer ». On repère aussi comment cette stratégie mise en échec peut conduire à la maladie et au risque d'exclusion du collectif.

D'autres chauffeurs me raconteront comment ils ont décidé un jour d'arrêter le travail de nuit : « On s'est tous retrouvés un jour sur la barrière de la troisième voie. Quand on a des enfants, on arrête. » — « J'ai changé d'entreprise : un de mes collègues s'est tué, le dernier mois où j'ai travaillé chez eux ; trois fois, j'ai failli me faire tuer par des collègues qui s'endormaient. Le plus dur, c'est en été, il fait trop chaud dans les camions, on ne peut pas dormir ; on a fait la coupure mais on ne s'est pas reposé. »

Un autre : « En juillet dernier, j'étais fatigué, la chaleur, la fin de l'année, je ne sais pas, j'ai perdu 10 kg, pas moyen de récupérer le week end ; je n'ai pas voulu m'arrêter, on perd trop d'argent. Mon médecin m'a donné du Cortancyl^o, après ça a été mieux. Effectivement, il fait l'Italie : à cause de la réglementation il faut parfois s'arrêter à 17 h et faire sa coupure dans la vallée. Trop chaud, pas moyen de dormir, on ne met pas la climatisation, les collègues à côté ça les gênerait, on sait ce que c'est de dormir à côté d'un frigorifique. Si on pouvait rouler 1 h de plus et dormir en haut, à la fraîche tout le monde serait gagnant. Voilà comment on peut mourir et tuer des gens en respectant la loi. » Pour tenir, il faut donc se doper.

Ils ont tous repéré les premiers signes de fatigue qui imposent l'arrêt immédiat. Pour l'un, c'est quand il commence à se gratter la tête ; pour l'autre, c'est une épaule qui devient lourde et une espèce de douleur qui remonte ensuite dans le cou ; ou encore des fourmis dans les cervicales, ou bien encore quand il croit voir des silhouettes d'animaux qui traversent la route devant ; c'est aussi quand on ne rappelle plus les endroits où

l'on est passé ou quand on sent les cernes sous les yeux qui se forment. « On se fixe des objectifs, on prévoit jusqu'où on peut aller, il faut bien se connaître. On dort à la commande, on l'impose au corps. On a pris l'habitude de l'imposer au corps. On s'est conditionné. »

Ils sont inquiets pour les plus jeunes d'entre eux. « Les jeunes ne connaissent pas les folies qu'on a connu. Quand on a fait des folies, on a appris à se connaître. Si je dois partir le soir, je m'impose de dormir le jour. »

Un autre : « Vous vous rappelez, j'étais parti de la boîte, je suis revenu mais j'ai posé mes conditions : je veux tant... de salaire et je dors quand je veux. »

« Quand je suis trop fatigué, je me gare dans un endroit fréquenté pour être rapidement réveillé par le passage des autres poids lourds, je mets un coussin sur le volant et je plonge un moment. »

« Une fois, j'ai dormi trois heures d'affilée, j'avais juste eu le temps de me garer et de m'écrouler sur le volant, je n'avais même pas coupé le moteur. C'est un collègue qui s'est arrêté, il a cru que j'avais un malaise. »

La réglementation qui impose des temps de repos au véhicule mais ne prend pas en compte la physiologie humaine peut se retourner contre eux : les temps dits de « mis à disposition » sont comptés en temps de repos pour se garder « des marges de manœuvre » pour la poursuite de la tournée.

« Si on se met en mis à disposition, certains jours on ne roulerait que quatre heures. » — « Le lundi, en arrivant à Mulhouse, pour aller en Allemagne où ils ne nous font pas de cadeau, je reprends mon disque du samedi, ça me donne huit heures de plus. Je mets la date après. Il faut savoir tricher pour s'en tirer. »

On comprend alors mieux les mouvements de grève qui ont émaillé les dix dernières années au fur et à mesure qu'une réglementation plus sévère supprimait des marges de manœuvre et mettait en échec les stratégies défensives de métier, dans un contexte d'augmentation et de concurrence et de contrainte temporelle.

Un chauffeur, pourrait-il faire valoir le droit de retrait d'une situation dangereuse pour aller dormir si besoin ? Seul le chauffeur connaît son état de fatigue et peut apprécier le moment optimum pour dormir : peut-on imaginer un cadre réglementaire qui prenne en compte le point de vue du chauffeur et les rythmes physiologiques ou doit-on compter sur le seul rapport social dans l'entreprise ?

Dans l'évaluation des risques pour les professionnels de la route contrôlés par le biais de leur véhicule, la question de l'organisation du travail est donc fondamentale pour éviter le risque majeur constitué par l'endormissement au volant. Il ne s'agit pas bien sûr d'ignorer les risques liés aux manutentions et aux vibrations mais d'écouter attentivement ce que nous disent ces « nouveaux forçats de la route » obligés de recourir au « dopage » (prise de Cortancyl^o) pour arriver à l'heure et tenir.

Annie Deveaux