5. Etudes de cas

Le transport par route

Patrick Hamelin
INRETS, France

La durée de travail des conducteurs professionnels comme enjeu de la flexibilité et de la compétitivité des transports routiers de marchandises

Résumé du rapport introductif

En 1981, puis en 1987, dans des articles de revues scientifiques (références 7 et 8), il a été montré que la variation du risque relatif d'implication des conducteurs professionnels dans les accidents de la circulation était liée au moment de la conduite (opposition entre conduite de jour et conduite de nuit) et à la durée antérieure de l'amplitude de travail. Le niveau de risque augmente singulièrement au-delà de 11 heures de la durée de l'amplitude. De plus, la sensibilité du niveau de risque aux différences entre les modes d'organisation productive a été mise en évidence (référence 10).

Les résultats de travaux récents en psychophysiologie (référence 4) montrent que les signes d'apparition du sommeil sont essentiellement corrélés avec la durée totale de l'activité productive des conducteurs professionnels. La durée de l'activité productive comprend le temps des travaux à l'arrêt (démontage et remontage des éléments du camion, arrimage, manutention et portage des marchandises, entretien du véhicule, démarches commerciales et administratives), le temps des courtes interruptions en cours d'activité (repas, pauses obligatoires) et le temps de la conduite du véhicule. Le moment de l'activité joue aussi un rôle. L'emploi du temps "de nuit" (20h30 à 7h30) est plus défavorable que l'emploi du temps "du soir" (18h30 à 4h00) à l'apparition des signes de la fatigue et à la sensation de celle-ci.

Les résultats des travaux des physiologistes et des sociologues convergent vers l'idée que, dans l'industrie du transport routier, la question fondamentale est celle de la durée et du rythme de travail et non celle de la seule durée de conduite. C'est pourtant la notion de conduite qui est au principe de la réglementation européenne de sécurité !

Cette dernière est considérée comme pouvant à la fois servir un objectif de sécurité routière et un objectif d'encadrement des pratiques économiques. Concernant l'objectif de sécurité, il y a une contradiction entre les résultats des recherches et le fait que la philosophie de la réglementation repose sur l'organisation du temps de conduite et de repos, sans aucune référence à la durée totale d'activité nécessaire à la réalisation des opérations de transport. Nous verrons qu'un paradoxe curieux lie les réglementations et les législations encadrant l'activité des conducteurs.

Le rapport complet est disponible, en français et en anglais, sur le site internet du BTS : www.etuc.org/tutb/fr/conference200063.html

Les industries du camionnage

L'industrie du transport de fret matérialise la fluidité et la liberté des échanges économiques. Le mode dominant des transports terrestres est le transport routier. Les trois quarts des opérations d'échanges physiques de marchandises sont réalisées par la route. Cette domination résulte de sa capacité d'adaptation aux transformations des formes de la production et du commerce, de sa disponibilité et de sa souplesse au cours d'une évolution maintenant bientôt centenaire.

La structure de cette industrie est marquée par de fortes relations d'interdépendance entre trois catégories d'acteurs économiques. Au plus près des opérations physiques, les transporteurs, très nombreux et dont la diversité répond à la multiplicité des agencements économiques à la source des échanges qu'ils favorisent, constituent une immense ressource de moyens et assurent la plus grande partie des opérations physiques d'enlevage, d'acheminement et de livraison dans tous les interstices des activités économiques aux confins des territoires les plus reculés et des besoins de transports les plus spécifiques. D'après certains, un grand nombre de transporteurs n'assumeraient pas de fonctions commerciales ! Au centre du dispositif socio-économique, les grands transporteurs, assumant des fonctions de groupeurs, affréteurs, transitaires, assurent, de fait, l'organisation et la répartition du fret à transporter. Les petits et moyens transporteurs dépendent de ces grands opérateurs de transports pour partie ou totalité du fret qu'ils acheminent. Ainsi, 85 % de la sous-traitance interne à cette industrie est générée par environ un cinquième des entreprises de transport. La troisième catégorie d'acteurs est constituée des chargeurs, c'est-à-dire de l'ensemble des firmes industrielles, commerciales ou agricoles qui font appel aux transporteurs pour réaliser les opérations physiques nécessaires à leurs approvisionnements et à leurs livraisons. Ces firmes peuvent à tout moment acheter ou louer des camions et assurer elles-mêmes leurs opérations de transports. Notamment lorsque les prix pratiqués par les transporteurs ne leur conviennent pas. Cette possibilité fonde les rapports de dépendances structuraux entre l'ensemble des firmes industrielles et commerciales (elles-mêmes, segmentées et structurées au gré de l'évolution des rapports économiques) et le secteur du transport.

La pression sur l'industrie du transport, constituée autour de pôles puissants de grands opérateurs contrôlant la répartition du fret à transporter par une multitude de petites et moyennes entreprises, est plus ou moins directement reportée sur les conducteurs eux-mêmes. En effet, la disponibilité, la souplesse et la fluidité des opérations de transports permettent à tout moment de programmer un transport le jour A pour réaliser la livraison le lendemain. La mise en œuvre de cette possibilité n'est entravée que par les prescriptions relatives aux conditions de conduite et de repos des conducteurs.

Le procès de travail des conducteurs se caractérise par une adaptation constante de leurs emplois du temps. Les aléas divers, retardant la progression du camion dans la circulation (embouteillages, intempéries, et cætera) ou vers l'opération de transport suivante (disponibilité des quais et/ou des moyens de manutention de la marchandise, disponibilité des autorisations d'entrée ou de sortie, conflits commerciaux entre expéditeurs et réceptionnaires sur la qualité des marchandises, contestations des droits aux passages des frontières, et cætera), sont quotidiens. Les conducteurs organisent la suite de leurs activités en fonction de ces aléas. Ils prennent le plus souvent sur les moments de repos "normaux" (au petit matin, à la mi-journée, le soir ou la nuit) le temps de rattraper les retards accumulés ou d'anticiper les pertes de temps prévisibles afin de réaliser les transports, composant leur programme journalier ou hebdomadaire. Anticiper sur le temps, afin de pouvoir absorber les pertes de temps inhérentes à la mise en relation concrète, matérielle de lieux diversifiés de production ou de commerce ayant chacun ses propres modes et procédures de fonctionnement, est la préoccupation constante des conducteurs. S'adaptant aux contraintes propres aux lieux qu'il sert, le conducteur doit ajuster son propre temps de travail, ses rythmes de repos à ces impératifs concrets. En conséquence, son temps de travail dépasse celui de la plupart des salariés.

Les conditions de travail des conducteurs

Les résultats des enquêtes françaises[1] réalisées en 1983, 1993 et 1999, directement comparables du fait de l'homogénéité de leur méthode[2] (référence 11), établissent que les durées hebdomadaires

[1] Les enquêtes françaises ont été conçues et dirigées par Patrick Hamelin avec la collaboration de Marie Josée Mure en 1975 pour le compte de l'ONSER, de Marie Josée Mure et Marie Ange Cambois en 1983 pour le compte de l'IRT/INRETS, de Marie Lebaudy en 1993 et 1999 pour le compte de l'INRETS.

[2] La méthode consiste à faire remplir un carnet de temps aux conducteurs, durant deux semaines. Ces carnets permettent de relever chronologiquement, quart d'heure après quart d'heure, cinq activités de travail et deux situations de repos et de sommeil. Les conducteurs sont choisis selon une méthode d'échantillonnage aléatoire. Les conducteurs interrogés sont salariés, travailleurs indépendants ou petits patrons, ils travaillent dans des entreprises de transport ou dans des entreprises industrielles, commerciales ou agricoles pour lesquelles le camionnage ne constitue qu'une activité secondaire. L'intérêt de cette méthode est d'autoriser la comparaison des situations les plus diversifiées. Elle permet, par ailleurs, de tenir compte (durant une même période de recueil de deux semaines) du fait que la durée de la journée ou de la semaine de travail résulte d'un enchaînement chronologique d'activités différentes ayant une influence les unes sur les autres.

Tableau 1 : Durée de travail hebdomadaire et répartition des activités des conducteurs de poids lourds *salariés*. Comparaison des résultats des enquêtes INRETS de 1993 et de 1999

Unité statistique : la semaine de travail des conducteurs

	Autres Secteurs				Secteur du transport					
	Retour chaque jour		Absents ≥ 1 nuit par semaine		Retour chaque jour		Absents 1 à 3 nuits par semaine		Absents ≥ 4 nuits par semaine	
	1999	99-93	1999	99-93	1999	99-93	1999	99-93	1999	99-93
Conduite	21,0	-1,4*	29,2	-3,4	27,4	-1,1	35,3	+0,2	39,3	-3,3*
Opérations marchandise	17,1	+2,1*	12,6	-0,3	15,4	-0,1	11,2	-1,8*	10,4	-1,6*
Attentes	1,4	0,0	1,4	-1,1	2,6	0,0	5,1	+1,2	4,6	-0,8
Autres travaux	3,8	-0,2	3,5	-2,2	1,7	-0,4	2,2	-0,2	1,8	-0,7*
Durée de travail totale	43,2	+0,5	46,8	-7*	47,2	-1,6*	53,8	-0,7	56,1	-6,4*
Nombre de conducteurs	(247)		(31)		(334)		(116)		(229)	
Taux de conduite	0,49	-0,03*	0,63	+0,03	0,58	0	0,66	+0,01	0,70	+0,02*

Les valeurs marquées d'une étoile indiquent que la différence entre les moyennes 1993 et 1999 est significative.

de travail des conducteurs de poids lourds et d'autocars (à l'exception des conducteurs de cars urbains) sont toujours plus importantes que celles des ouvriers sédentaires. Cela est vrai quel que soit le poste de travail occupé[3].

Les conducteurs salariés des entreprises de transport travaillent davantage que ceux des entreprises industrielles et commerciales transportant leurs propres produits. Les conducteurs "absents au moins deux jours" travaillent plus que leurs collègues "de retour chaque jour".

Les durées de travail des conducteurs de "retour chaque jour", employés dans des entreprises des "autres secteurs" de l'économie, ont baissé entre 1983 et 1993, pour ne plus bouger jusqu'en 1999. Les durées hebdomadaires de travail des conducteurs salariés du "secteur du transport" sont restées stables entre 1983 et 1993, elles ont baissé d'environ 1,6 h en 1999 pour les conducteurs de "retour chaque jour" et de 6,4 h pour les "absents quatre nuits ou plus". Il en est de même pour les conducteurs indépendants "absents plusieurs jours", tandis que les indépendants de "retour chaque jour" travaillent davantage qu'en 1993.

Le temps de conduite a baissé pour toutes les catégories, excepté pour les conducteurs du secteur du transport "absents une à trois nuits". La durée totale des différentes "activités à l'arrêt" a très peu changé pour les conducteurs de retour chaque jour et les conducteurs "absents une à trois nuits". Les temps de conduite et de "travail à l'arrêt" ont beaucoup baissé pour les conducteurs "absents quatre nuits ou plus" du secteur du transport (respectivement : - 3,3 h et - 3,1 h).

Entre 1993 et 1999, la productivité du travail a un peu augmenté pour la partie "acheminement" (kilométrages équivalents et temps de conduite réduit), elle est restée stable pour la partie sédentaire du travail pour tous les groupes, exceptés les conducteurs du transport de "retour chaque jour", pour lesquels elle a augmenté.

Les conducteurs de longue distance des pays de l'Union européenne ont des durées de travail élevées. Il y a toujours une difficulté à comparer des enquêtes menées selon des méthodologies différentes. Il faut pour cela trouver une unité pertinente de comparaison. Les informations recueillies dans les différentes enquêtes menées de 1975 à 1999 dans plusieurs pays selon des méthodologies différentes, auprès d'échantillons représentatifs[4] ou non[5], ont été comparées à partir de l'élément commun aux différents types de recueils qu'est la journée de travail. La proximité des ordres de grandeurs est flagrante. De plus, le temps nécessaire à chacune des activités de travail ne semble pas réellement bouger dans le temps !

Avec des journées de travail de 11 heures, les durées hebdomadaires de travail sont d'au moins 55 heures, ce qui est loin devant la plupart des pratiques et, *a fortiori*, de toutes les règles et conventions concernant les autres secteurs de l'activité économique.

Tableau 2 : La durée de travail hebdomadaire et la répartition des activités des conducteurs de poids lourds *indépendants*. Comparaison des résultats des enquêtes INRETS de 1993 et 1999

Unité statistique : la semaine de travail des conducteurs

	Conducteurs *indépendants*			
	Retour chaque jour		Absents ≥ 1 nuit par semaine	
	1999	99-93	1999	99-93
Conduite	25,8	-3,2	36,4	-0,8
Opérations marchandise	20,6	+5,1*	14,5	+1,4
Attentes	1,7	-1,8*	3,8	-1,5
Autres travaux	4,9	+1,5	1,9	-1,5
Durée de travail totale	52,9	+1,6	56,6	-2,4
Nombre de conducteurs	(32)		(17)	
Taux de conduite	0,50	-0,07	0,64	+0,01

Les valeurs marquées d'une étoile indiquent que la différence entre les moyennes 1993 et 1999 est significative.

[3] Pour l'ensemble des commentaires qui suivent se référer aux tableaux 1 et 2. Six grands groupes de conducteurs sont distingués selon que leur situation de travail leur permet d'être de "retour chaque jour" ou les oblige à être "absents au moins deux jours consécutifs". Des catégories plus fines sont aussi considérées, distinguant les conducteurs devant découcher de "une à trois nuits" ou "quatre nuits et plus", chaque semaine. Leur statut est celui d'un travailleur indépendant ou d'un salarié. Pour ces derniers, les conducteurs sont distingués selon qu'ils sont rémunérés par une entreprise de transport ou une entreprise industrielle ou commerciale, réalisant elle-même les transports de ses propres produits.

[4] Enquêtes menées en France en 1983, 1993, 1999.

[5] Enquêtes menées en France 1975, en Hollande 1986 et en Allemagne 1996.

La stabilité relative des résultats à vingt ans d'intervalle souligne le fait que les transports routiers publics doivent une grande part de leur réussite à une forme d'usage de la main-d'œuvre éloignée des pratiques habituellement observées, s'agissant des salariés des pays industrialisés. Cela n'est possible qu'à un certain nombre de conditions. Durant la période 1983 à 1993, la déréglementation des transports, en accroissant la concurrence, et le chômage, en pesant sur l'offre de main-d'œuvre, sont probablement à la source de la persistance de durées hebdomadaires de travail hors des normes communément admises. Ils ont notamment favorisé l'arrêt du lent mouvement de diminution des durées de travail, observé entre 1975 et 1983 dans le "secteur du transport".

Les mouvements sociaux, qui ont marqué les années 90, ont favorisé une prise de conscience de la fragilité du "compromis social implicite", sur lequel fonctionnait jusqu'alors le système routier de transport.

Dans la construction du "compromis social", qui s'est fissuré ces dernières années, la question de l'équilibre entre le niveau de la rémunération du travail et de l'autonomie dans la réalisation de celui-ci est centrale. Elle est liée à celle de la spécificité de la transaction à laquelle le transport donne lieu. Le transport est une opération physique en même temps qu'un échange, donnant lieu à des transactions commerciales et financières concernant les produits transportés comme l'opération même de transport. Ces différents niveaux de l'échange peuvent avoir une incidence sur les conditions pratiques de la réalisation des opérations physiques elles-mêmes. A tous les moments de l'établissement des différentes relations, participant à la réalisation de ces multiples transactions, il peut être nécessaire de mettre en œuvre des capacités de diplomatie pour surmonter les différents obstacles à la fluidité de l'acheminement de la marchandise. Les primes, les avantages en nature divers en sont la contrepartie.

Un anachronisme illustre cette idée. La hiérarchie des salaires ne suit pas la hiérarchie des horaires. Il faut faire l'addition du salaire et des "frais de route" (nombre de repas et de "découcher") pour qu'aux horaires les plus élevés correspondent les revenus les plus hauts ! Ainsi, les salaires des conducteurs des autres secteurs sont plus élevés que ceux des conducteurs du secteur du transport, alors qu'ils travaillent moins ! Parmi ces derniers, les conducteurs "absents quatre nuits ou plus" n'ont pas des salaires très différents des conducteurs "de retour chaque jour", alors qu'ils travaillent dix heures de plus par semaine !

Dans les entreprises de transport, si les conducteurs faisaient (et font encore) des heures rémunérées avec des "frais de route" plutôt qu'en exigeant le paiement de toutes les heures supplémentaires, c'est que la pratique d'un tel travail permettait d'avoir un niveau de vie que peu d'emplois ouvriers offraient, sauf à être très spécialisé (références 6, 14, 15). Ce petit avantage est la contrepartie de la "confiance obligée" accordée au conducteur qui, hors de portée de l'entreprise durant le temps de la rotation, était le seul à pouvoir assurer la fiabilité et la rentabilité des opérations de transport. N'a-t-on pas vu des conducteurs négocier des "frets de retour", trouver ainsi à équilibrer les trafics de leurs employeurs et, du coup, améliorer leurs propres revenus (primes d'intéressement au chargement et autres avantages négociés) ! Sans parler de la "défense" permise à tous ceux qui, rendant possible la transaction, assurent et garantissent la réalisation concrète de l'échange.

L'émergence des communications de masse, dans les années 70, ont permis un contrôle plus centralisé des opérations d'échange et de transport. La progression des véhicules est maintenant connue par l'entreprise, à l'heure près. L'entreprise est en contact direct avec les expéditeurs et destinataires, clients. Ainsi, l'autonomie des conducteurs dans l'exercice de leur métier s'est progressivement réduite. Il devenait absurde de se faire payer sur la base d'un forfait financier quand tout ou presque, petit à petit, devenait contrôlable. Troquer un travail harassant, réalisé selon un ordre choisi par le conducteur, du fait de la "confiance obligée" que le patron devait à son salarié, contre un travail aujourd'hui tout aussi harassant mais contrôlé dans ses moindres détails, impliquait de se faire payer toutes les heures à leur vrai prix. En fait, le dénombrement précis des heures travaillées, qui s'accompagne de leur paiement en totalité, est maintenant le seul élément de la transaction, contrepartie du rapport de subordination qui fonde le contrat salarial.

Patrick Hamelin

Une telle transformation des rapports entre conducteurs et employeurs ne va pas de soi. En effet, cela fait des décennies que les transporteurs se font payer aux kilomètres en charge. De plus, dans les réglementations, il était considéré comme normal de ne pas payer une partie des heures d'attente. Ainsi, les heures de conduite sont longtemps restées les seules heures considérées comme productives. L'émergence d'une nouvelle façon de fonder le contrat salarial sur la transparence des heures effectuées ne signifie pas pour autant que la disparité des situations économiques des diverses entreprises et des situations sociales, des différentes populations composant l'espace européen, ne freinera pas encore longtemps la généralisation d'une transformation notable des situations concrètes de travail des conducteurs.

La pérennité de la réalité du travail des conducteurs, soulignée dans ces enquêtes, est l'effet de propriétés structurelles spécifiques des processus de production des transports routiers. Malgré les transformations opérées par l'émergence de la logistique, une partie importante du marché du fret requiert pour être traité une grande diversité d'agencements singuliers d'activité dans la réalisation des "opérations". De la sorte, le transport reste une production "à façon". Les éléments pratiques de la prestation sont adaptés aux singularités des formes d'échange propres à chacun des chargeurs et destinataires, aux temporalités et aux espaces qui sont les leurs. Souvent, seul le prix en fonction de la distance est négocié. Les conditions pratiques de la réalisation de la prestation de transport, c'est-à-dire les conditions de l'enlevage et de la livraison des marchandises, comme celles de leur acheminement en tant que tel, ne sont pas systématiquement prises en compte dans le calcul du prix. La diversité des conditions concrètes des prestations réalisées par chacun des conducteurs devient alors une clé d'explication de la diversité des situations de travail qu'ils assument. Les niveaux élevés des indices de dispersion des durées des différentes activités des conducteurs en témoignent.

Jusqu'à présent, les conducteurs du "secteur du transport", réalisant des liaisons présentant une certaine régularité ou un minimum de spécialisation, avaient des durées de travail moins élevées que leurs collègues effectuant des opérations dont les contextes et les éléments étaient très diversifiés (la majorité).

Les résultats de l'enquête de 1999 montrent une atténuation de l'impact des propriétés singulières des processus productifs réalisés en propre par chacun des conducteurs. La forte progression de la proportion de conducteurs, dont l'usage du camion est banalisé (utilisé par plusieurs conducteurs), notamment dans les grandes entreprises, souligne l'importance des réorganisations des fonctions d'exploitations. De sorte que pour la première fois, dans une comparaison statistique, les durées de travail des conducteurs du secteur du transport de "retour chaque jour" et des conducteurs "absents quatre nuits ou plus" sont moins fortes dans les grandes entreprises que dans les petites. Elles sont inchangées pour les conducteurs "absents une à trois nuits".

Le rapport entre le travail et le repos hebdomadaire est aussi un facteur structurant dont dépendent les durées de travail. Les conducteurs ne disposant pas de deux jours de repos travaillent entre trois et quatre heures de plus que les conducteurs ayant deux jours de repos complets par semaine. Ces heures sont utilisées soit le samedi matin pour terminer une rotation, soit le dimanche soir pour s'avancer pour la rotation de la semaine suivante.

Autour des coûts de main-d'œuvre se cristallisent des enjeux très importants pour cette industrie. Le transport routier a pu bénéficier, longtemps, d'une réserve de main-d'œuvre abondante, régénérée par les déplacements engendrés par l'exode rural. Le différentiel de revenu et l'autonomie laissée aux conducteurs étaient des qualités attrayantes auprès des jeunes pour entrer dans ce métier, et pouvaient inciter certains des plus anciens à continuer à l'exercer. Maintenant, la sociologie de la main-d'œuvre a changé et ce sont essentiellement des fils d'ouvriers qui deviennent conducteurs. Ils comparent donc leurs situations à celles des autres ouvriers. L'avantage différentiel à faire ce métier n'a d'intérêt que pour autant qu'il participe à l'accroissement de garanties sociales concrètes en termes de retraites et de santé. Pour cela, le salaire devient plus important que les revenus ne donnant pas lieu à cotisations, tels les frais de route.

L'avantage différentiel en termes de genre de vie et de revenus que présentait le métier de conducteur pour une population rurale en exode potentiel intéressait les transporteurs. Cette source s'étant éteinte, la tentation est forte de trouver, aux périphéries de l'Union européenne, une main-d'œuvre

qui trouverait, avec un salaire considéré comme faible par un ouvrier français ou allemand, un niveau de revenu largement plus favorable que celui, beaucoup plus faible, auquel elle pourrait prétendre dans son pays d'origine. On retrouve là tout le débat sur la main-d'œuvre des pays de l'Est, considérée comme une ressource favorisant la baisse des coûts de main-d'œuvre.

Les risques et la santé comme coûts jouant sur la concurrence internationale ?

Néanmoins, les ajustements quantitatifs entre l'offre et la demande d'emploi de conducteurs du secteur du transport se réalisent au fil d'un mouvement aux mécanismes caractéristiques. Un très fort mouvement de départs de la profession (environ 15 % à 16 % par an) et une forte mobilité interne ont toujours existé. Cela concerne particulièrement les conducteurs ayant les durées de travail les plus longues et de mauvaises conditions de repos. Les conducteurs "absents quatre nuits ou plus" sont, bien sûr, les plus mobiles.

D'une certaine façon, il existe une véritable sélection sociale de ceux qui restent dans la profession. Le mouvement est à peu près le suivant. Entré dans ce métier soit par goût des camions, des voyages, de la mécanique ou de la conduite, soit pour "se faire une pelote" ou simplement gagner sa vie, le jeune passe par une épreuve. Affronter sur le tas les contraintes matérielles, administratives, commerciales et humaines du métier peut entraîner une désillusion relative. Ceux qui ne peuvent supporter le manque de sommeil, le stress des attentes et des négociations vont rapidement quitter le métier, tandis que ceux qui ont trouvé les ressources pour supporter la situation de travail et les multiples avatars et aléas qui s'égrènent durant les "voyages" vont rester. Et tout au long de la carrière va se poser la question de la capacité à supporter les rigueurs de ce métier. Ensuite, le jeune va expérimenter plusieurs entreprises, afin de trouver celle qui offre les meilleures chances de travailler sans prendre des risques démesurés pour un bon salaire et ainsi stabiliser sa situation.

L'alternative est simple, soit s'adapter aux rigueurs du métier, donc, apprendre et réactualiser quotidiennement les moyens de les affronter avec succès, soit s'y soustraire en le quittant volontairement ou sous la pression des ennuis de santé. Le flux important de départs de la profession et le remplacement aisé, jusqu'à ces dernières années, par de plus jeunes conducteurs ont permis une "externalisation" d'une partie des coûts sociaux liés à la santé.

L'exercice de ce métier entraîne une forte mobilisation des forces physiques et mentales étant donné que le déroulement des opérations est rarement conforme à ce qui est anticipé. Les conducteurs sont continuellement dans une situation de rattrapage du temps. Les rythmes sont discontinus. Il faut savoir passer de deux heures de conduite à une heure de manipulation de la marchandise, puis courir chercher les papiers de transport préparés par le client, avant de reprendre la route pour conduire quatre heures, afin d'arriver assez tôt au point suivant pour livrer, conduire à nouveau une demi-heure/une heure pour reprendre un autre chargement, avec la nécessité de négocier la durée et les conditions du chargement ou du déchargement à tous les points de rupture de charge. La succession de toutes les transactions, négociations et échanges liés à ces simples opérations crée un état de tension parfois extrême. Ces rythmes sont stressants et les bouffées de fatigue surviennent quand on s'y attend le moins, de même que les maladies.

Les pathologies des conducteurs

Pour éviter de dormir, pour tenir le coup ou supporter le stress, beaucoup de conducteurs fument. Les gros fumeurs se trouvent parmi ceux qui travaillent le plus (31 % des conducteurs du secteur du transport "absents quatre nuits ou plus" fument au moins 20 cigarettes par jour, contre 17 % des conducteurs de "retour chaque jour" des autres secteurs).

Le tabagisme, l'obésité et l'hypertension artérielle, facteurs de risque de maladies cardio-vasculaires, sont plus fréquents parmi les conducteurs professionnels que dans la population générale des actifs. Les taux élevés d'obésité et d'hypertension artérielle concernent davantage les plus anciens dans la profession. Les plus jeunes, eux, sont plus souvent gros fumeurs !

Le deuxième groupe de pathologies des routiers comprend les douleurs rachidiennes, cervicales et dorsales. Elles n'augmentent pas avec l'ancienneté. Mais, "elles sont bien corrélées avec la charge de

Patrick Hamelin

travail" (durée passée à conduire et à faire de la manutention).

Contre ces deux groupes de pathologies, une meilleure information des médecins du travail et des professionnels concernant les risques de maladies cardio-vasculaires est préconisée, ainsi qu'une réduction des horaires de travail pour atténuer les effets de la surcharge de travail en termes de douleurs rachidiennes, cervicales ou dorsales (référence 3).

Les risques d'accidents encourus par les conducteurs

S'agissant des accidents du travail, le camionnage est un secteur d'activité comptant davantage d'accidents particulièrement graves que les autres secteurs. Ceci est dû au fait que les accidents en circulation sont plus graves que les accidents sur les postes fixes. En France, entre 100 et 120 conducteurs professionnels meurent chaque année dans de tels accidents (y compris les conducteurs étrangers en transit) !

Parmi les accidents du travail, ceux qui surviennent sur la route ne sont pas seulement graves pour les conducteurs professionnels, ils le sont aussi pour les occupants des véhicules adverses. Le rapport entre la mortalité "interne" au camion et "externe", touchant les véhicules ou personnes adverses, est d'un pour presque dix ! Les éléments relatifs à l'état du conducteur pouvant avoir un rapport avec le risque d'implication des poids lourds dans les accidents constituent donc un enjeu important.

Tableau 3 : Le sommeil au volant

Presque endormissement au volant Hamelin, France, 1993 et 1999 : "au cours de votre carrière vous est-il arrivé d'avoir un court moment d'absence ou de somnolence ?"		**Oui**
■ Conducteurs de poids lourds de longue distance salariés des entreprises de transport (n = 345)	en 1999	62 %
■ Conducteurs de poids lourds de longue distance salariés des entreprises de transport (n = 212)	en 1993	58 %
Van Ouverkerk et al., Hollande (n = 650)	en 1986	60 %
Fuller, Irlande (n=44)	en 1978	45 %
Linklater, Australie (n=615)	en 1977	60 %
Tilley, USA (n=1500)	en 1973	64 %

Les conducteurs et le sommeil

Au titre des facteurs en relation avec les accidents, l'endormissement au volant préoccupe beaucoup, depuis une dizaine d'années. Le sommeil est un indicateur de la fatigue, mais surtout un signe pertinent de la dégradation de la vigilance.

Depuis très longtemps, les chercheurs se préoccupent d'évaluer ce phénomène (tableau 3). Plus de la moitié des conducteurs de longue distance a expérimenté l'endormissement au volant.

Le temps et le risque d'accident

Il y a maintenant plusieurs années, les liens entre la durée ou le moment du travail et les conditions temporelles de la survenue des accidents impliquant les poids lourds ont pu être mis en évidence, en calculant, pour un niveau d'exposition au danger connu, un risque relatif (références 7, 8, 11).

Le niveau de risque varie en fonction de trois propriétés essentielles, au regard du problème général de la fatigue. Il y a un sur-risque de perte de capacité et d'endormissement *la nuit*. Un sur-risque lié à la *durée de l'amplitude de travail* à partir d'un certain seuil et les *emplois du temps irréguliers* favoriseraient aussi l'apparition de troubles du fait de la difficulté à récupérer.

Le niveau de risque croît selon qu'aucune, une ou plusieurs des propriétés définies ci-dessus sont présentes. Le taux d'accidents est similaire au taux d'exposition et le facteur "temps" n'a pas d'influence sur le niveau du risque quand une seule propriété est présente. Si deux propriétés sont incluses, le niveau de risque est multiplié par au moins 3 en comparaison de la valeur la plus basse. Ramenés à une unité d'exposition commune, les conducteurs des entreprises du secteur du transport (graphique 1, barres I, D+I, N+I, D+N+I) connaissent un niveau de risque plus important que leurs collègues des entreprises des autres secteurs (graphique 1, barres 0, D, N, D+N).

Les conducteurs des entreprises de transport diffèrent profondément de leurs collègues travaillant dans des entreprises industrielles commerciales ou agricoles. Les longues durées et les rythmes de travail irréguliers des conducteurs du secteur des transports contrastent avec les horaires plus courts et réguliers qu'expérimentent les conducteurs des entreprises industrielles et commerciales.

Conclusions

Depuis déjà plusieurs années, la compétition internationale est extrêmement vive au sein de l'Union Européenne. Les prix de transport ne cessent de baisser. D'après les économistes, les conditions de la concurrence, en termes de coûts de production, tendraient à s'homogénéiser concernant les matériels de transport et leurs équipements. Par contre, les coûts de main-d'œuvre seraient très différents du fait de l'histoire sociale de chaque pays. De plus, les législations du travail des différents pays de l'Union ne sont pas homogènes, notamment dans la définition des notions comme la durée du travail et de ses référents (année, mois, semaine). Tout cela créerait des distorsions à l'origine des récriminations de la part des différents lobbies nationaux concernant le "dumping social" des "autres" !

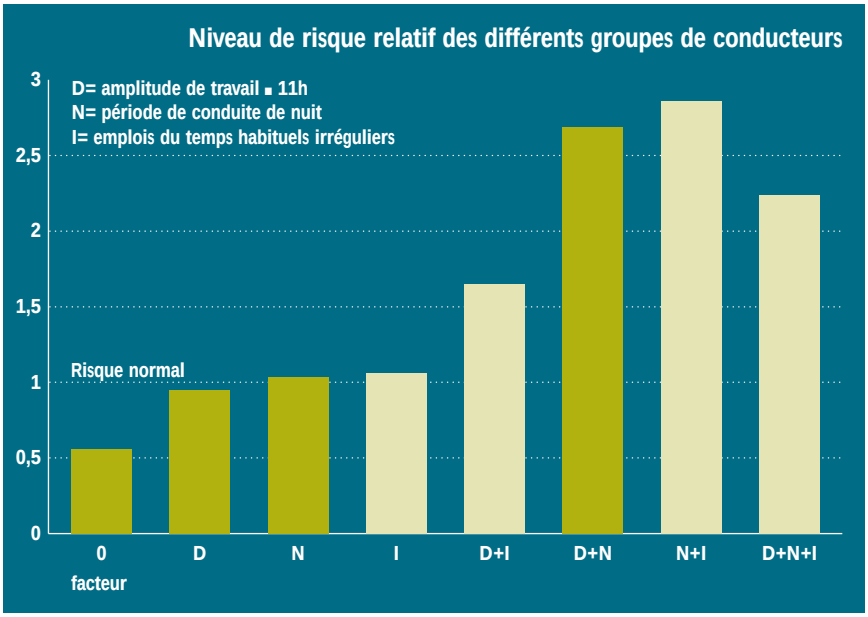
S'agissant des niveaux de rémunération, les distorsions sont réelles. Mais concernant la définition du temps d'activité, le fonctionnement quotidien semble avoir tranché ce débat quelque peu scolastique. Même si les lois réglementant le travail ne sont pas homogènes au plan européen, chacun des pays gardant sa législation propre, les conducteurs internationaux circulant en Europe n'en ont pas moins des durées de travail très comparables !

Dès lors, il convient de regarder les choses comme elles sont : la seule règle commune entre les transporteurs européens, sur le plan de la gestion de la main-d'œuvre, est le règlement CEE 3820/85, dit de sécurité. Les entrepreneurs calculent leurs coûts de revient dans les termes de la comparaison avec les autres transporteurs européens, pas en fonction de "l'exception nationale" que constituerait alors la législation du travail singulière de chacun des pays !

Le plus petit commun dénominateur entre les législations du travail est, de fait, le règlement communautaire de sécurité (tableau 4) qui s'impose à tous quels que soient le pays d'origine et le statut du conducteur (salarié et non-salarié).

Or, si l'on admet la pertinence du rapport observé dans les enquêtes entre la durée de la conduite et le temps total de travail, soit le taux de conduite, il est patent que la législation européenne permet de travailler 65,5 heures en appliquant ses

Graphique 1 : Niveau de risque et propriétés des conditions temporelles de travail des conducteurs



Source : référence 8.

prescriptions moyennes (tableau 5) et 80 heures si le maximum autorisé (56h de conduite) est utilisé une semaine sur deux. Formellement, sur plusieurs semaines consécutives, les choses se compliqueraient, du fait de l'obligation de se reposer au moins 36 heures après six jours de travail et de ne pas dépasser 90 heures de conduite sur deux semaines. Mais, la difficulté de reconstituer la cohérence de l'emploi du temps sur plus d'une semaine, lors des contrôles, de même que la rareté de ceux-ci laissent de la marge ! Il suffit de parler avec les agents de contrôles pour s'apercevoir qu'il est, en fait, extrêmement fréquent qu'une attestation de congés couvrant la semaine antérieure soit produite !

Contrairement aux affirmations de certains, la réglementation européenne est majoritairement appliquée. Pour autant, ni les législations nationales, ni même la future législation européenne sur les durées de travail ne le sont (tableau 6). La grande majorité des conducteurs du secteur du transport

Tableau 4 : Résumé des termes des législations européennes en matière de durée de la conduite

	Durée moyenne journalière de conduite	Conduite journalière maximum	Conduite hebdomadaire maximum	Durée moyenne hebdomadaire de conduite
Règlement CEE 3820/1985	9h/jour*6	10h/jour*2	56 heures	45 heures

Tableau 5 : Calcul théorique de la durée de travail que permet l'application des durées moyennes de conduite de la législation européenne

Salariés du secteur du transport conducteurs	Retour chaque jour		Absents 2 jours ou plus	
	Enquête 1993	Enquête 1999	Enquête 1993	Enquête 1999
Durée de travail hebdomadaire	48,8 h	47,2 h	59,7 h	55,3 h
- taux de conduite	58,6%	58,1%	67,0%	68,7%
Durées hebdomadaires de travail possibles en appliquant les normes du règlement 3820/85	45h/0,586 = 76,8 h	45h/0,581 =77,5 h	45h/0,67 = 67,1 h	45h/0,687 = 65,5 h

"absents, deux jours ou plus" travaillent au-delà des limites autorisées par les législations françaises et européennes. Parmi eux, un sur cinq enfreint la règle européenne des 45 heures de conduite.

Le rapport entre la durée de conduite et la durée de travail, commandé par la plus ou moins grande rapidité des "opérations de rupture de charge" (c'est-à-dire relatives à la vérification de la marchandise et des papiers, au chargement et au déchargement en tant que tel), a aussi des effets sur les rythmes journaliers.

Compte tenu des conditions concrètes de production, les durées de travail formellement autorisées par la réglementation européenne de sécurité sont en contradiction avec le savoir produit sur l'augmentation de la probabilité d'endormissement et la croissance du risque d'accident. Comme cela a été rappelé au début de ce texte, l'une et l'autre dépendent de la durée globale de l'activité productive. Ne légiférer que sur la durée de conduite entérine la prise d'un risque légal, mais ne le supprime pas.

Tableau 6 : Taux de conducteurs de chaque groupe ayant des durées de travail ou des durées de conduite hebdomadaires supérieures aux normes de l'accord de novembre 1994, à celles de la réglementation européenne et à la directive sur le droit du travail

	Distribution population totale %	Conducteurs > règle CEE, conduisant > 45h	Conducteurs > directive 2002/3 travail > 48h	Conducteurs > accord 94 travaillant > 52h	Conducteurs travaillant > 56 h	Conducteurs travaillant > 60 h
Salariés "Secteur transport"	67,5	10 %	61 %	46 %	32 %	18 %
■ Absents ≥ 1 nuit	34,3	17 %	81 %	66 %	45 %	27 %
absents 1 à 3 nuits	11,5	9 %	74 %	60 %	41 %	22 %
absents ≥ 4 nuits	22,8	21 %	83 %	69 %	47 %	30 %
■ Retour chaque jour	33,2	3 %	41 %	25 %	17 %	8 %
Salariés "Autres secteurs"	27,6	-	20 %	11 %	6 %	4 %
■ Absents ≥ 1 nuit	3,1	-	32 %	23 %	19 %	12 %
■ Retour chaque jour	24,6	-	19 %	9 %	5 %	3 %
Non salariés	4,9	6 %	73 %	59 %	49 %	20 %
E/Salariés +Indépendants	100 (1006)	7 %	51 %	37 %	25 %	14 %

Source des tableaux 5 et 6 : P. Hamelin, 1997, Le transport routier, un mode de production en tension, *in Les raisons de la colère*, éditions de l'Atelier & Rapport INRETS présentant les résultats de l'enquête de 1999 auprès de conducteurs de poids lourds.

En ne stipulant que des normes relatives à la conduite, la réglementation européenne autorise ce qu'interdisent la plupart des législations du travail, y compris celle actuellement en préparation dans l'Union européenne, et les invalide pratiquement. Cela n'est pas de nature à promouvoir une simplification de l'application de règles du jeu explicites.

Cette contradiction perdure parce que les logiques des différentes catégories de législations ne sont pas articulées entre elles. Il est nécessaire que les logiques de la législation du travail et celle de la réglementation de sécurité routière se rapprochent afin d'ouvrir la situation vers un avenir cohérent en terme de diffusion de normes de sécurité. Il est impossible de considérer qu'il est inéluctable que des conducteurs de longue distance aient en moyenne des amplitudes de travail de douze à treize heures en 1999 (14 à 15 h en 1993), alors que le risque d'accident est deux fois plus important après onze heures d'activité !

La législation européenne actuelle, à laquelle tout le monde est assujetti, est relativement plus simple à contrôler que la législation du travail. Elle est aussi plus largement respectée. C'est en jouant sur une limite temporelle au cycle global de production assumé par un seul conducteur que l'on peut espérer réduire le champ de variation des pratiques et écrêter les cas aberrants. Le temps global de production et le temps de conduite sont très liés. En moyenne, les conducteurs de longue distance du secteur du transport conduisent 38 heures et travaillent 55 heures. On est certain de travailler plus de 48 heures, dès que l'on conduit plus de 40 heures, alors dans sept cas sur dix on travaillera plus de 56 heures et dans trois cas sur dix plus de 60 heures. A partir de 40 heures de conduite, dans les trois quarts des cas, les amplitudes journalières moyennes sont supérieures à 12 heures.

Le problème n'est-il pas simplement qu'en autorisant 45 heures de conduite en moyenne, la règle européenne de sécurité entérine, de fait, les excès ! Plutôt que de légiférer sur une durée de travail maximale de 48 heures, applicable aux

seuls salariés et impossible à contrôler de façon homogène sur le territoire européen, et d'autoriser, dans le même temps, de conduire en moyenne 45 heures, ce qui équivaut à rendre impossible de ne travailler que 48 heures, ne vaudrait-il pas mieux ramener la durée de conduite à des normes compatibles avec la sécurisation des conditions de la conduite des poids lourds !

Patrick Hamelin

Références

(1) I. D. Brown, 1994, *Driver fatigue*, Human factors, 36(2), pp. 298-314.

(2) P.T. Cairney, 1991, *Improving truck safety in Australia*, Special report, n° 46, ARRB SR 46, Australian road research board.

(3) M. Chiron, 1990, *La santé des conducteurs de poids lourds*, l'enquête INRETS, revue Recherche Transport Sécurité, n° 25, Paris.

(4) G. Göran Kecklund and T. Äkerstedt, 1993, *Sleepiness in long distance truck driving : an ambulatory EEG study of night driving*, Ergonomics, Taylor & Francis, London, vol. 36, n° 9, p. 1007.

(5) C. Germain et V. Blanchet, 1995, *La fatigue des routiers et ses conséquences en termes de sécurité*, Recherche Transport et Sécurité, n° 49, INRETS, Paris.

(6) G. C. Griffin *et al.*, 1993, *Job satisfaction of US Commercial Drivers,* Upper Great Plains Transportation Institute, North Dakota State University.

(7) P. Hamelin, 1981, *Les Conditions de Travail des Conducteurs Routiers et la Sécurité Routière*, le Travail Humain, P.U.F, volume 44, n° 1, Paris.

(8) P. Hamelin, 1987, *Lorry drivers' time habits in work and their involvement in traffic accident*, Ergonomics, Taylor & Francis, London, Vol. 30, n° 9, p. 1323.

(9) P. Hamelin *et al.*, 1989, *Working conditions of drivers in road transport*, actes INRETS n° 23, Paris.

(10) P. Hamelin, 1990, *Les activités de camionnage et la sécurité routière*; OECD, International Road Safety Symposium : *Enforcement and rewarding, strategies and effects*, Copenhagen 19 & 21 septembre 1990.

(11) P. Hamelin, 1992, Surveys about professional truck drivers, *in Selected readings in Transport Survey Methodology*, ed. Eucalyptus Press, Melbourne.

(12) P. Hamelin, 1992, Réglementation du travail et pratiques, un écart, une interrogation, *in Transports 93 : Professions en devenir*, ed. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts & Chaussées, Paris.

(13) P. Hamelin, 1993, *in Les routiers, des hommes sans importance : ils roulent pour tous*, éditions Syros, Paris.

(14) P. Hamelin, 1997, *Les conditions 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*, ed. INRETS, Paris.

(15) P. Hamelin, 1997, Le transport routier un mode de production performant en tension *in Les raisons de la colère*, ed. de l'Atelier, Paris.

(16) P. Hamelin, 2000, Les conditions de travail des conducteurs de poids lourds *in Notes de Synthèses du SES*, publication bimestrielle, ISSN 1277-5711, numéro de juillet-août 2000.

(17) N. McDonald, 1984, *Fatigue, safety and the truck driver*, Taylor & Francis, London, 218 p.

(18) F. Van Ouverkerk, 1988, *Conditions de travail des routiers internationaux*, atelier du sous-thème 4, *la qualité de la vie et les coûts sociaux* du 11e Symposium international la C.E.M.T. *Les ressources des transports de demain*, Bruxelles.

(19) US Congress, Office of Technology Assessment, 1988, *Gearing up for Safety, Motor Carrier Safety in a Competitive Environment*, Congress of the United States, OTA-SET-382 (Washington, DC : U.S. Government Printing Office, septembre 1988).

Etudes de cas
Le transport par route

Autres exposés disponibles sur notre site web : www.etuc.org/tutb/fr/conference200063.html

- **Les représentants régionaux en sécurité et la nouvelle économie dans le secteur du transport par route**
  Kaj Frick, Institut National pour la Vie au Travail, Stockholm, Suède
- **Optimiser les conditions de travail des indépendants dans le secteur de la livraison de colis**
  Gabriel Moreno Jimenez, Responsable de la Santé au Travail et de l'Environnement, Fédération nationale des communications et du transport, CC.OO, Espagne
- **L'organisation du travail et ses répercussions sur la santé dans le secteur du transport par route**
  Joël Le Coq, Secrétaire général de l'Union fédérale Route FGTE CFDT, France