



HAL
open science

La cabine de poids lourds : Usage et opinion (Phase unique) : Rapport d'enquête

Patrick Hamelin, F Paran

► To cite this version:

Patrick Hamelin, F Paran. La cabine de poids lourds : Usage et opinion (Phase unique) : Rapport d'enquête. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 1983, 127p. hal-03520511

HAL Id: hal-03520511

<https://hal.science/hal-03520511>

Submitted on 11 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MARCHE IRT/ONSER 1983
LA CABINE DE POIDS LOURDS
USAGE ET OPINION
Phase unique
Rapport d'enquête

Avril 1983

P. HAMELIN
F. PARAN

651

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
Introduction	3
Chapitre I - <u>LA CABINE COMME POSTE DE CONDUITE</u>	8
1. Le positionnement au volant.	9
1.1. Le confort du siège.	
1.2. Les réglages sièges et volants.	9
1.3. Les pédales.	10
1.4. Les commandes du tableau de bord.	11
2. La boîte de vitesse.	12
3. Le circuit de freinage.	13
4. La visibilité et l'éclairage.	15
5. La suspension.	16
Chapitre II - <u>LA CABINE COMME HABITACLE</u>	17
1. L'espace et les aménagements.	18
a) L'espace en général.	
b) Les couchettes.	19
c) Les éléments de rangement.	20
2. Isolation.	
a) Isolation phonique.	21
b) Isolation thermique.	22
3. Accès à la cabine et équipement de sécurité.	
a) L'accès à la cabine.	24
b) Equipements de sécurité.	25
Chapitre III - <u>PROBLEMES GENERAUX</u>	
1. Le choix des véhicules	28
2. Le problème du chargement-déchargement.	28
3. Les habitudes de sommeil.	30
4. Les effets de la fatigue cumulée.	30
5. Les accidents.	32
6. Les ennuis de santé.	33

.../...

S O M M A I R E (Suite)

	<u>Pages</u>
<u>ANNEXES</u> : les interviews retranscrites sont les plus intéressantes.	
A0 ANDRE N. 33 ans, artisan, conduit un tracteur Volvo F10.	1 à 18
A1 GUY F. 32 ans, salarié d'une entreprise de 650 salariés (interview complète). Il conduit un Renault de 310 Chevaux.	19 à 28
A2 JOSE S. 35 ans, salarié d'une entreprise de 6 salariés, conduit un vieux Scania de 320 Chevaux.	29 à 32
A3 JEAN-FRANCOIS F. 24 ans, salarié, il travaille dans une entreprise de 14 personnes, il conduit un Mercédès 1928 S (38 tonnes).	33 à 38
A4 ANATOLE 55 ans, il est le seul salarié d'une entreprise de 3 personnes.	39 à 41
A5 PAUL N. 60 ans, à la retraite depuis une semaine lors de l'interview, travaillait dans une entreprise de 25 salariés, il conduisait un Mercédès 1926.	42 à 48
A6 ROBERT C. 40 ans, déménageur, salarié d'une entreprise de 106 salariés, il conduit un porteur Berliet de 19 tonnes.	49 à 52
A7 ANDRE C. 46 ans, salarié d'une entreprise "privée" de 9 salariés, il conduit un Mercédès 1926.	53 à 59
A8 ANDRE M. 46 ans, salarié d'une entreprise "privée" de 30 salariés, il conduit un porteur Berliet 320 GR.	60 à 65
A9 GUY L. 35 ans, salarié d'une entreprise "privée" de 150 salariés, il conduit un porteur de 17 tonnes.	66 à 74
A10 JEAN A. 52 ans, salarié d'une entreprise de 25 salariés, il conduit un Saviem SM 280.	75 à 80
A11 MAXIME G. 30 ans, salarié d'une entreprise de 17 salariés, il conduit un tracteur Renault 305.	81 à 87
A12 GILBERT J. 33 ans, salarié d'une entreprise de 620 salariés. Il conduit un Saviem SM 240.	88 à 95
A13 JEAN-CLAUDE D. 28 ans, salarié d'un abattoir privé de 106 salariés, camion porteur Saviem SM 240.	96 à 102
A14 MICHEL V. 36 ans.	103 à 108
A15 JOSEPH A. 35 ans et MICHEL D. 37 ans, salariés d'une entreprise de 300 salariés, conduisent des Mercédès.	109 à 114
A16 HIPPOLYTE T. 51 ans, entreprise "privée" de 150 salariés, conduit un Berliet 280.	115 à 121
A17 JEAN-PIERRE 37 ans, entreprise de 300 salariés, conduit des Berliet, et des Mercédès.	122 à 127

PREAMBULE

A la demande d'ergonomes plus particulièrement chargés d'étudier les modalités précises de l'adaptation homme-machine, il était convenu de rendre compte des formes d'usage des cabines de poids-lourds maxicodes par les conducteurs routiers professionnels.

Deux éléments principaux d'information sur l'usage de la cabine sont à analyser dans ce rapport :

- les éléments d'observation qui ressortent de l'expérience de voyages "in situ" opérés lors d'études antérieures centrées sur la description du procès de travail qu'accomplissent les conducteurs de longue distance ;
- les éléments d'enquêtes menées dans le cadre de cette étude particulière demandée par les ergonomes.

Les interviews réalisées étaient centrées sur le véhicule, l'usage qu'en font les conducteurs, l'opinion qu'ils en ont.

Avant la lecture de ce rapport quelques remarques doivent être faites sur les difficultés de mise en perspective du problème qui est exposé. Tout d'abord il y a des difficultés de méthode à prendre pour sujet central les informations relatives à la cabine des poids-lourds auprès de gens qui subissent des contraintes de travail très fortes. En effet la cabine de poids-lourd en tant que telle peut être améliorée de mille façons et les suggestions qui sont faites sont souvent extrêmement pertinentes. Il n'en reste pas moins certain que ce facteur reste au second plan dans les préoccupations et dans les priorités concernant le mouvement d'amélioration qu'il serait nécessaire d'entreprendre pour transformer les conditions de travail des conducteurs de longue distance.

Outre le brouillage du sujet lié au statut des problèmes de la cabine par rapport à l'ensemble des contraintes subies l'on sait que la verbalisation de l'usage quotidien d'un outil technique est toujours difficile. Les "astuces", les "tours de main", les "manières de faire" forment un réseau de significations sur les rapports des hommes aux choses, une sorte de méta-langage qui n'a pas besoin du langage pour se dire et signifier. Cela présentait une difficulté de méthode, constituait la limite du présent travail et accentuait l'importance accordée aux problèmes d'organisation du temps et du travail par rapport à ceux de la cabine.

La deuxième difficulté tient à la différence entre les préoccupations des "routiers" et celles des concepteurs, chercheurs, techniciens, organisateurs institutionnels divers qui, d'une manière ou d'une autre, façonnent le cadre de la vie de travail des conducteurs. Si en effet, il est possible de rendre compte de la signification du discours des conducteurs concernant les différents aspects qu'ils évoquent en restant le plus près possible de leurs préoccupations, il n'empêche que les

"significations" sont marquées du point de vue des auteurs de ce travail. C'est pourquoi nous avons pris le parti de rendre compte en annexe du maximum des énoncés de base et intégralement de deux interviews "riches".

Si les auteurs, au même titre que d'autres, sont sous le reproche de faire une place trop grande à leurs propres prénotions, ils pensent malgré tout que cette expérience de compte rendu des préoccupations des routiers peut être utile à d'autres chercheurs qui ayant à traiter de sujets apparemment plus techniques font, qu'ils le veuillent ou non eux-mêmes, une hypothèse sur l'opérateur humain qui se sert des objets techniques qu'ils conçoivent, en cela ils ont aussi des prénotions.

L'objet de ce travail est de tenter de réduire autant que faire se peut la distance qui sépare les préoccupations des usagers des objets techniques de celles des concepteurs de leurs moyens de travail.

Rappelons que ce qui est dit et commenté ne concerne que les cabines de P.L. des maxicodes et gros tonnages. Les conditions de confort dans les véhicules plus petits mériteraient une étude particulière.

PREAMBULE

A la demande d'ergonomes plus particulièrement chargés d'étudier les modalités précises de l'adaptation homme-machine, il était convenu de rendre compte des formes d'usage des cabines de poids-lourds maxicodes par les conducteurs routiers professionnels.

Deux éléments principaux d'information sur l'usage de la cabine sont à analyser dans ce rapport :

- les éléments d'observation qui ressortent de l'expérience de voyages "in situ" opérés lors d'études antérieures centrées sur la description du procès de travail qu'accomplissent les conducteurs de longue distance ;
- les éléments d'enquêtes menées dans le cadre de cette étude particulière demandée par les ergonomes.

Les interviews réalisés étaient centrés sur le véhicule, l'usage qu'en font les conducteurs, l'opinion qu'ils en ont.

Avant la lecture de ce rapport quelques remarques doivent être faites sur les difficultés de mise en perspective du problème qui est exposé. Tout d'abord il y a des difficultés de méthode à prendre pour sujet central les informations relatives à la cabine de poids-lourds auprès de gens qui subissent des contraintes de travail très fortes. En effet la cabine de poids-lourd en tant que telle peut être améliorée de mille façons et les suggestions qui sont faites sont souvent extrêmement pertinentes, il n'en reste pas moins certain que ce facteur demeure malgré tout marginal dans le mouvement d'amélioration qu'il serait nécessaire d'entreprendre pour transformer les conditions de travail des conducteurs de longue distance. Cette proposition ressort de tous les interviews que nous avons pu faire, y compris de ceux qui ont été réalisés dans le cadre de ce contrat.

La deuxième difficulté tient à la différence entre les préoccupations des "routiers" et celles des concepteurs, chercheurs, techniciens, organisateurs institutionnels divers qui d'une manière ou d'une autre façonnent le cadre de la vie de travail des conducteurs. Si en effet il est possible de rendre compte de la signification du discours des conducteurs concernant les différents aspects qu'ils évoquent en restant le plus près possible de leurs préoccupations, il n'empêche que les "significations" sont marquées du point de vue des auteurs de ce travail. En toute objectivité, il est un niveau d'interprétation qui ne se résoudrait que dans une équation pour paraître détaché des multiples facettes du réel et notamment pour donner lieu à un rapport et à un raisonnement. C'est pourquoi nous avons pris le parti de rendre compte en annexe du maximum des énoncés de base et intégralement de deux interviews "riches".

.../...

Si les auteurs au même titre que d'autres sont sous le reproche de faire une place trop grande à leurs propres prénotions, ils pensent malgré tout que cette expérience de compte-rendu des préoccupations des routiers peut être utile à d'autres chercheurs qui ayant à traiter de sujets apparemment plus techniques font qu'ils le veuillent ou non eux-mêmes une hypothèse sur l'opérateur humain qui se sert des objets techniques qu'ils conçoivent, en cela ils ont aussi des prénotions.

L'objet de ce travail est de tenter de réduire autant que faire se peut la distance qui sépare les préoccupations des usagers des objets techniques de celles des concepteurs de leurs moyens de travail. Si de la confrontation des points de vues peut sortir de nouvelles conceptions ou à tout le moins des attitudes nouvelles face aux problèmes à traiter, ce rapport aurait contribué à amener les uns et les autres à sortir de ce cercle vicieux car improductif qui consiste à invalider la parole de l'autre au nom des normes qui valorisent sa propre pratique.

.../...

INTRODUCTION

Il existe une littérature abondante sur les différents problèmes qui se posent à l'opérateur humain chargé de conduire un véhicule poids-lourds. Qu'il s'agisse de l'optimisation des positions au volant en fonction de la taille de l'individu, de l'optimisation du confort postural pour minimiser la fatigue ou l'effet des secousses, pour maximiser la visibilité, pour faciliter la conduite, etc.. Les caractéristiques de cette littérature sont liées aux points de vue qui y sont pris. Or, deux points de vue sont dominants :

- a - celui des techniciens qui maîtrisant un certain nombre de paramètres techniques les mettent en relation pour leur donner le maximum d'efficacité. Or cela fonctionne comme un modèle sans que jamais celui-ci soit confronté à l'évaluation des pratiques réelles des gens, lesquelles sont fort nombreuses et ne peuvent se réduire au simple modèle de l'"opérateur humain" decontextualisé des conditions réelles par rapport auxquelles se détermine son propre vouloir, donc sa propre pratique adaptée aux moyens matériels qu'ils utilisent ;
- b - celui des institutions organisant dans un discours à caractère "moralisateur" les jugements d'experts synthétisés dans une suite de recommandations proposées à ceux qui agissent les règlements et la réalisation des objets techniques sans que soit "recommandés" dans le même temps les moyens sans autre forme que les souhaits, de faire de ces recommandations des éléments de transformation des pratiques de production, des moyens techniques et de contrôle de leur usage.

Il a semblé intéressant de laisser la parole aux utilisateurs des moyens techniques que sont les cabines de véhicules poids-lourd, afin de savoir ce qu'ils en font, ce qu'ils en pensent et peut être de faire bouger notre propre vision des problèmes liés à ces cabines.

Non pas que nous croyions que laisser la parole (dans des conditions malgré tout assez limitées, mais en serait il autrement à une autre échelle et selon d'autres moyens !) soit la pierre philosophale au traitement correct des problèmes ou que les autres formes d'abord des problèmes énoncés en (a) et (b), soient elles-mêmes malgré leurs limites sans intérêt, mais simplement que cette approche peut en compléter d'autres. Dans d'autres circonstances (que nous ne connaissons malheureusement pas) la parole est donnée aux utilisateurs, notamment par les constructeurs, mais dans le but de "coller" à la demande et de rapprocher l'offre et la demande pour mieux vendre. A chacun son travail et ses responsabilités. N'ayant institutionnellement rien à vendre mais à défendre. un objectif général où les conditions de vie et de travail seraient améliorées, nous avons le seul mérite de présenter un autre point de vue sur les cabines de poids-lourd, à partir de l'expérience que nous avons du milieu des conducteurs de ce qu'il nous a été donné d'observer et de ce qu'ils nous ont dit.

.../...

METHODE

Indépendamment des informations antérieurement recueillies à l'occasion d'enquêtes et d'observations en situation réelle effectuées dans le cadre de travaux ayant trait à la description des conditions de travail et des phénomènes qui les produisent telles qu'elles sont, 25 interviews systématiques (et 5 interviews généraux pour définir le guide d'entretien) ont été menées auprès de conducteurs routiers de longue distance dans le but de recueillir des informations sur l'usage qu'ils font de leur cabine de poids-lourds, les inconvénients et les avantages qu'ils y voient, les améliorations qu'ils y ont apporté et celles qu'ils considéreraient comme indispensables.

Le guide d'interviews était conçu de la manière suivante : après une prise de contact consistant en une description de l'environnement social et professionnel du conducteur, celui-ci décrit les grands traits de son travail des trajets qu'il effectue, des contraintes qui sont les siennes. Ensuite sont abordées les conditions de repos et de sommeil en voyage (à ce propos la description des lieux d'arrêt, les considérations sur le confort de la cabine pour se reposer sont recueillies). Puis sont abordés les problèmes de conduite, la position au volant, les conditions d'accès aux commandes, la qualité des rapports de vitesses, du freinage, celle du confort, de la visibilité etc.. Les conditions de chargement et déchargement avec ceux des accès sont aussi évoqués. Ensuite l'on demande au conducteur de décrire les aménagements particuliers qu'il a apporté à sa cabine en lui demandant ce qu'il pense des conducteurs qui décorent et aménagent leurs propres cabines. Enfin à travers l'expérience qu'il peut avoir des autres modèles de cabines différentes de la sienne, on tente de le faire se positionner par rapport à ce qu'il lui semblerait être des améliorations essentielles de la cabine.

Après ce travail d'interviews individuels dont la durée était environ d'une heure (mais bien souvent le contact durait plus longtemps "off record" comme on dit, lorsqu'un rapport de confiance est établi la relation humaine se conforme rarement à la technicité d'un simple interview) un premier rapport a été rédigé. Ensuite une réunion avec des gens choisis pour leur compétence et leur connaissance de l'usage des cabines sera organisée afin de confronter nos observations à celles qu'eux mêmes ont pu faire afin que les ergonomes puissent se faire une idée aussi complète que possible de l'importance relative de chaque problème.

ATTITUDE DES CONDUCTEURS

a) - l'attitude des conducteurs face à notre questionnement.

Celle-ci est par elle-même significative du statut assez secondaire pour eux des problèmes de confort de la cabine de poids lourds par rapport aux autres problèmes qu'ils rencontrent dans leur travail.

Non pas qu'ils ne soient pas intéressés par l'amélioration du camion ni par la manière générale dont il est conçu, mais tout se passe comme si les inconvénients qu'ils signalent étaient vraiment peu de choses par rapport aux inconvénients beaucoup plus pénibles pour eux d'un métier dans lequel somme toute, ils sont tributaires de beaucoup de contraintes. La contrainte principale est leur captivité par rapport au temps des autres, dans la mesure où ils veulent rentrer chez eux au moins pour le week-end, il faut qu'ils anticipent sans en maîtriser totalement le déroulement, le temps, des différents actes qu'ils ont à accomplir. Ainsi ils doivent assez souvent dans un délai commandé par

l'urgence, livrer le lendemain matin un chargement embarqué en fin de matinée. Ils ont en principe le temps d'effectuer les 600 ou 900 kilomètres nécessaires, ils les font et vont dormir quelques heures avant de vider à l'usine ou au super marché, là on va leur annoncer qu'ils arrivent trop tôt, les faire attendre une demie ou une journée avant de vider le camion, mettant en cause toute l'anticipation du temps du reste de la semaine. Pour gagner du temps ils vont donner la main pour vider le camion, alors que "ça n'est pas leur boulot".

Par ailleurs les contraintes liées au passage des frontières, les retards divers liés à d'autres aléas que les attentes dans les entreprises et leurs horaires de fermeture, tels que les ennuis mécaniques, la recherche des lieux de chargement etc.. sont autant d'occasion de perdre du temps donc de mettre en péril les prévisions organisant leur temps. Dans un tel contexte dominé par la course contre la montre, notamment celle des autres, qui elle fonctionne avec des horaires partageant l'activité et l'absence d'activité (donc de possibilité pour eux de vider ou de charger), la contrainte majeure est celle du temps. Ainsi les contraintes de rythme temporel liées à la dépendance aux horaires et à l'organisation du travail des autres, expliquent que le camion roulant sur la route soit un moment de relative paix et liberté car confronté aux autres entre prises, dépôts, magasins, douanes, bureaux, contrôles, le routier est d'abord l'intrus et celui dont on ne considère jamais que son temps est compté. Au moins est-ce le sentiment qu'ils en ont, cela explique en partie pourquoi la cabine du poids-lourd n'est pas pour eu un espace dont les contraintes seraient au premier plan.

b) - Les différents contextes dans lesquels ils situent les problèmes de la cabine

Si leur attitude générale est largement tributaire des effets des contraintes temporelles de leur travail, il en est de même des différents points où se situe leur usage de la cabine qui est référé aux éléments du contexte de leur travail.

- Le contexte du travail et les conditions du repos.

Des éléments tels que les rapports avec la clientèle qui d'une certaine manière scandent le déroulement réel de leurs tâches et de leur temps de travail déterminent bien souvent les moments et les lieux où ils peuvent prendre leur repos et dormir. Du coup le discours sur les nuisances et le confort lors du sommeil, sur les rythmes de la conduite et de la fatigue qui lui est parfois liée, s'intègre dans le cadre des stratégies qu'ils mettent en oeuvre pour organiser leur économie travail-repos dans une temporalité soumise à des contraintes d'urgence.

Ainsi les lieux où ils dorment, la quantité de sommeil qu'ils prennent, sont-ils la résultante des contraintes subies et des besoins de repos ou encore de la nécessité de préserver un minimum les conditions de ce repos. Du coup les éléments de critique de la cabine ou les appréciations positives qui en sont faites doivent être intégrées dans une perspective où globalement les conducteurs constatent une précarité de la qualité du repos pris en cabine. Précarité autant liée à la tension résultant des soucis de maintien d'un minimum de cohérence dans la réalisation d'un planning souvent remis en cause que de la différence indéniable du confort d'une couchette et de celui d'un lit.

Le contexte et le jugement sur le camion

Les attitudes sont là multiples mais elles sont fortement dépendantes du matériel qu'utilise le conducteur. Tel conducteur insistera sur certains éléments alors qu'un autre les passera sous silence en fonction des inconvénients ou des avantages de son matériel. D'une manière générale l'économie du discours ou sa logique place les problèmes sous l'angle de la plus ou moins grande adéquation du matériel utilisé au travail demandé. Ainsi les éléments de puissance du véhicule, de souplesse, sont très souvent abordés de façon positive par les plus anciens qui ont connu des matériels plus fatigants à conduire et moins confortables, de façon assez allusive ou sans commentaire particulier par ceux qui ont toujours connu le type de matériel avec des boîtes synchronisées et des sièges adaptés. Dans ce dernier cas, des éléments de critique affluent parfois, notamment sur le manque de reprise ou de puissance en côte.

Concernant le choix des véhicules les chefs d'entreprise insistent davantage sur l'adéquation coût-puissance-consommation-fiabilité au regard du travail qu'aura à effectuer la machine que sur les éléments de confort du conducteur. Ces derniers s'ils parlent parfois du matériel avec leurs patrons, indiquant tous que leurs jugements n'interviennent pas ou peu dans le choix final. Somme toute, ils trouvent normal que celui qui paye décide et pensent que cette décision est essentiellement liée à des critères économiques.

Le contexte général et l'attitude d'apparente résignation

D'une certaine manière mal considérés par leurs clients, s'ils en jugent par le peu d'empressement mis par ceux-ci à leur donner l'aide (organisationnelle et en main d'oeuvre nécessaire à la réalisation rapide des opérations de chargement mais surtout de déchargement), ils signalent qu'ils sont mal vus par les automobilistes, "les flics" et la presse. Subissant les contraintes et les aléas dans le déroulement de leur temps et du rythme de leur travail, ils ne cessent de parer au plus pressé selon les événements qui se présentent. En contrepartie, ils ne sont pas partie prenante, et ne veulent pas prendre en charge l'image négative tributaire des diverses nuisances (accident, encombrements routiers, décalages de leur temps par rapport aux rythmes d'activité de la plupart de leurs clients ou des services administratifs dans lesquels ou par lesquels ils doivent passer, créant ainsi une gêne pour ceux qui considèrent que leur travail ne doit être réalisé que dans des plages horaires définies) qu'ils occasionnent mais qui sont pour eux l'effet de l'organisation (ou de son manque) de l'activité transport par rapport aux autres activités. Du coup ils ressentent très mal les contrôles tatillons de leur temps et rythme de travail. Contrôles dont ils considèrent qu'ils sont un cautère sur une jambe de bois dans la mesure où précisément la définition juridique de leurs droits et devoirs en matière de travail et de repos participe davantage du formalisme administratif que de la réalité quotidienne des contraintes qu'ils assument. Non pas qu'ils considèrent qu'il soit nécessaire et normal de travailler beaucoup avec une tension forte, ils sont en général favorables à une détente de leur rythme et à une réduction de leurs durées de travail, mais ils trouvent inadéquate la procédure des contrôles à l'amélioration effective de leurs conditions de travail. En bout de chaîne d'une organisation du travail qu'ils subissent plus qu'ils ne la contrôlent ils trouvent très gênant d'avoir à subir en plus des pertes de temps occasionnées par des contrôles tatillons, qui par ailleurs les mettent en position d'avoir à assumer eux-mêmes les

sanctions sociales portées à un système dont ils ne sont que les agents d'exécution. Ainsi peuvent apparaître des formes d'agacement à propos des aberrations les plus manifestes du système économique institutionnels dans lequel ils se trouvent, mais généralement ils considèrent tout ça avec une certaine placidité, sinon résignation. Gardant en quelque sorte leur "quant à soi" par rapport à un système qui ne leur offre que peu d'avantages, ils tentent d'y adapter des comportements économiques visant à éviter au maximum les embêtements.

Tout se passe comme si l'organisation du transport, le matériel mis à disposition, étant ce qu'ils sont, il valait mieux tenter d'y préserver son autonomie personnelle et les moyens minimum du contrôle de sa vie quotidienne que de dépenser de l'énergie à le critiquer étant entendu qu'il n'y a pas de corrélation entre le droit à la parole et la transformation réelle des pratiques dont ils subissent les effets.

Placidité qui par la force de l'habitude deviendrait résignation ? Rien de moins certain. Par contre il est sûr que cette attitude commune aux producteurs directs explique dans le cas particulier des interviews réalisés le faible nombre de discours critiques et le caractère évasif de beaucoup de formulations, sur un problème somme toute annexe, étant entendu que pour le travail le matériel a été notoirement amélioré même si pour le repos il reste beaucoup à faire en matière de confort.

x x
 x

Ce rapport se présente de la manière suivante ; Le compte-rendu des interviews est divisé en 3 chapitres :

- I - La cabine comme poste de conduite
- II - la cabine comme habitacle
- III - problèmes généraux.

En annexe les entretiens les plus intéressants ont été retranscrits après qu'ils aient été réorganisés pour en faciliter la lecture.

.../...

I - LA CABINE COMME POSTE DE CONDUITE

Les différents thèmes évoqués n'ont pas le même statut dans le discours des conducteurs. Si en effet certains thèmes tels le chargement et la boîte de vitesse les rendent prolixes, d'autres thèmes, tel le positionnement au volant, sont plus difficiles à verbaliser car ils participent des choses du quotidien auxquelles on ne fait pas attention.

Les thèmes évoqués sont donc :

1. Le positionnement au volant
 - le confort du siège,
 - les réglages siège et volant,
 - les pédales,
 - les commandes du tableau de bord.
2. La boîte de vitesse.
3. Le circuit de freinage.
4. La visibilité et l'éclairage.
5. La suspension.

.../...

1. Positionnement

Ce thème n'est jamais abordé spontanément et la verbalisation est peu abondante. Néanmoins quelques remarques sur le déport de position en cas de longue séquence de conduite est signalé.

1.1. Généralités

Si dans la majorité des cas ils se positionnent face au volant, ils font remarquer que sur autoroute ou route facile, ils se déportent en prenant appui sur la portière gauche car "c'est long", "c'est monotone" (un accoudoir à gauche serait souhaitable). En observation directe on a pu constater que lorsqu'ils étaient très fatigués, certains chauffeurs se mettaient dans des positions absolument invraisemblables pour justement détendre le dos et les membres ankylosés par la position habituelle.

La distance estimée par rapport au volant, du ventre au volant, est très variable, entre 10 et 25 cm, les bras ne sont pas tendus. Les plus jeunes (moins de 35 ans) parlent plus souvent de position décontractée :

"en face du volant mais très décontracté..."

".. une conduite à l'aise, pas crispée, face au volant..."

1.2. Le siège et le volant

Les éléments constitutifs du positionnement résident dans la possibilité de réglage du siège et du volant.

Ils s'installent de façon à être bien calés sur le siège. Un siège enveloppant, relevé sur les côtés sans être franchement un siège baquet est (ou serait) apprécié.

Les sièges des Mercedes sont ressentis comme plus durs alors que ceux de chez Renault sont trop moelleux pas assez fermes du point de vue du matelassage. Les opinions sont là dessus divergentes, pour les uns : "sur le Mercedes où le siège est plus ferme on a tendance à ressentir davantage les vibrations" pour d'autre : "le Mercedes est trop ferme mais c'est mieux pour la colonne vertébrale. Quand le siège est mou, on navigue de droite à gauche sur le Mercedes on est mieux tenu..."

"Ils avaient des Mercedes avant, maintenant ils ont des Renaults, et bien ils préféreraient les sièges du Mercedes. Ils ont mal aux reins dans les Renault (Joseph et Michel)

"C'est un siège qui est quand même assez rigide du dossier, du bas, mais je pense que c'est ce qu'il faut parce qu'un siège trop confortable, il pousse à la somnolence" (J-Pierre).

.../...

Le rembourrage du siège avec de la mousse est assez satisfaisant mais pose un problème lorsque le siège est utilisé par plusieurs chauffeurs :

"... C'est assez souple, enfin moi.. quand j'ai repris le camion, le gars il pesait 40 kg de plus que moi, alors déjà, le siège avait pris la forme. Quand il a pris la forme c'est foutu !" (Guy F.)

Si le règlage du siège et du volant sont appréciés par les chauffeurs, cela ne va pas sans quelques problèmes :

".. Si quelqu'un me le touche, qu'on me décale le siège, parce que pour retrouver la position, l'inclinaison et tout, c'est assez délicat, on ne retrouve pas de suite disons.. c'est gênant" (Maxime G.)

Souvent la colonne de direction est également réglable en hauteur et en inclinaison. Ceux qui n'ont pas cette possibilité le regrettent, notamment les grands gabarits, lesquels ont des difficultés pour adopter une position confortable.

".. (Le collègue) fait 1m85 et a des très longues jambes.. le volant n'étant pas réglable et étant assez bas.. pour avoir une bonne position de conduite, il lui faut avoir les jambes en retrait du volant.. il a des problèmes avec ça dès qu'il faut qu'il lève la jambe pour mettre le pied sur une pédale" (Gilbert).

"Sur le Berliet.. on lève le siège mais le volant reste toujours à la même place en hauteur et c'est ça qui fait beaucoup mal au reins aussi .." (Michel).

Le volant de grande dimension est parfois ressenti comme un élément participant à la fatigue, par ailleurs certains estiment que leur véhicule ne permet pas un braquage suffisant.

1.3. Les pédales

Elles sont d'un accès relativement aisé à l'exception de la pédale d'embrayage parfois jugée trop haute, mais surtout la pression qui doit être exercée sur cette pédale lors des embouteillages est trop forte et crée des difficultés notamment pour ceux qui souffrent déjà de sciatique.

" Quand je suis dans un embouteillage, ça m'arrive d'avoir mal point de vue sciatique déjà.. ça fait mal jusqu'au bas du pied.." (Guy F.).

" Dans les embouteillages, la jambe de l'embrayage elle souffre.. surtout quand la pédale elle est bien haute.. et puis à la pression parce qu'il fallait laisser de temps en temps le pied dessus.. des fois, on laissait le pied dessus et là, faut le tenir... (Jean-François F.)

.../...

1.4. Les commandes du tableau de bord

La facilité d'accès par la proximité et de déclenchement par des gestes simples et rapides est nécessaire (ce qui est manoeuvrable d'un seul doigt est apprécié). S'ils sont opposés à la multiplication des "gadgets" sur le tableau de bord qui sont des sources d'ennuis (petites pannes) ils suggèrent néanmoins quelques améliorations :

- une commande de dégivrage des rétroviseurs,
- une commande pour abaisser la vitre côté passager,
- une troisième position pour les essuis glaces, position où ils pourraient les lancer de façon intermittente.

2. Boite de vitesse et levier

La position, la maniabilité du levier de vitesse sont des éléments du positionnement au poste de conduite mais la boite de vitesse est aussi considérée comme un élément de plus ou moins grande facilité de la conduite dans la mesure où l'organisation des rapports de boite en est un élément très important.

a) - la position du levier :

Le levier de vitesse est d'autant plus maniable qu'il est court et proche du volant. Sur certains camions les conducteurs le trouvent trop éloigné :

"c'est le type course, vous l'avez à côté de vous, vous le manipulez comme vous voulez. Moi j'ai un levier de vitesse qui fait 20 cm et c'est très très maniable" (Anatole).

"Une bonne position des leviers de vitesses, mais en principe un levier de vitesses assez court, les vitesses passent mieux"(André M).

Sur le Mercedes (1424) le levier est situé un peu trop loin, sur la droite :

"Le levier de vitesses est trop loin par rapport au PS20.. Toujours à bout de bras.. c'est fatigant.." (Joseph et Michel).

"Au début on trouvait que la gamme haute était placée trop loin, à bout de bras.. on s'y fait .." (Gilbert).

.../...

b) - Qualité des boîtes :

Toutes les boîtes sont synchronisées, néanmoins pour certains les vitesses sont difficiles à passer. Boîte à étage ou boîte à relais électrique, les avis diffèrent selon l'expérience des chauffeurs. Néanmoins le relais électrique s'il est apprécié reste néanmoins plus ou moins pratique selon le nombre de vitesses possibles.

Si les boîtes à 8 vitesses sont jugées insuffisantes (manque de reprise dans les côtes), les boîtes qui ont 12 vitesses sont jugées satisfaisantes, elles permettent un bon étalement des reprises, cela est vrai jusqu'à 16 vitesses, au-delà c'est jugé trop sophistiqué et d'un emploi laborieux.

" C'est une boîte à 8 vitesses plus le relai, voyez ça fait 16 vitesses. Alors ça permet d'obtenir une utilisation optimale du moteur avec une manière d'économiser le carburant au maximum. On a une très petite plage d'utilisation tour-moteur, et on joue énormément sur la boîte de vitesse. D'ailleurs, c'est l'une des principales qualités que l'on demande à un camion, ce n'est pas de tourner à 200 à l'heure... C'est pouvoir quand on est dans une côte, si on s'arrête à pleine charge, de pouvoir rattraper la vitesse initiale à laquelle on aurait du la monter si on ne s'était pas arrêté.. Plus vous avez de vitesses dans un poids-lourd et meilleur c'est". (Anatole).

"C'est une boîte Volvo, 4x4 vitesses, 16 vitesses en tout avec overdrive. C'est bon. Dans les côtes pas de problème. Pour le F10, Volvo c'est un bon camion, un peu à cause de sa boîte parce que 280 CV c'est pas énorme mais avec une boîte 16 vitesses c'est bien, ça l'aide beaucoup. ça équi vaut bien 300 chevaux de toute façon, avec une boîte comme ça, c'est bon" (André).

"Je lui trouve un inconvénient (310), les vitesses sont très très dure, synchronisées mais très très dure à passer, à les enlever et un tarage de vitesses qui n'est pas .. disons qu'il y a trop de vitesses pour la boîte que c'est.

Y'a 27 vitesses, c'est la boîte à étage plus le relai électrique, mais l'inconvénient je trouve que c'est ça, y'a trop de manoeuvres de leviers de vitesses. Pour aller en 1300 tours il vous faut tomber en 1800 tours. ça vous fait gagner pas grand chose proportionnellement. Comparativement Mercedes en 12 vitesses, 6 mécaniques et 6 électriques, ça vaut les 27 vitesses de chez Renault. Maintenant ce qui paraît, ça s'arrange à la longue.. Pour faire une référence, pour faire une marche arrière, on appui sur l'embrayage, on se met debout et, pour accrocher une marche arrière, et tous les 310 c'est pas le seul, c'est tous, X en a 40, c'est pareil. C'est les fameuses boîtes ? qui sont très précises pour ne pas dire trop. C'est une gêne question conduite parce que vous arrivez dans un virage ou un truc comme ça, avoir à changer deux fois de vitesse dans un virage... Il faut tomber 5 vitesses ! ". (Jean-Claude).

.../...

Les boites 2 F sont très appréciées. Les boites Fuller semblent prolonger la durée de vie des boites mais elles occasionnent un trop grand nombre de changement de vitesses.

"C'est une boite 2F avec relai, alors là y'a rien à dire, c'est une très bonne boite. Le levier est court" (Gilbert)

"Moi il me semble qu'avec une boite 2F ça serait le rêve, question souplesse, ça serait plus agréable" (Maxime).

En fait, outre la facilité d'accès au levier de passage de vitesses, le problème des rapports de puissance est le point principal. Ils souhaitent tous avoir des camions puissants. Il y a là deux éléments qui se superposent : d'une part jouent les arguments habituels du rapport à la machine performante que l'on retrouve dans le cas des automobilistes, motards, aviateurs, etc.. d'autre part dans le cas de la boite de vitesses, l'argument des rapports de boite bien synchronisés permettant de conserver le plus possible une vitesse constante est de fait un argument qui renvoie à la facilité de la conduite en évitant les ralentissements trop importants qui obligent à des opérations fatigantes et qui réactivent plus ou moins l'anxiété de la perte de temps.

"Il faut du rendement quand même, faut pas rester sur la route, ça fait pas plaisir des fois que certains camions ils passent à côté quand on attaque des côtes, ils sont chargés comme vous et ils marchent" (Guy L.)

"Dans les côtes avec la remorque vous savez, ça traîne.. c'est beaucoup moins pénible pour le chauffeur quand on a la puissance. C'est pénible quand il faut toujours changer la vitesse, on est tout le temps le champignon au plafond.. Quand y'a pas la puissance c'est quand même plus dangereux quand il faut doubler.." (André c).

3. Les freins

Le problème du freinage sur les véhicules lourds, tracteurs et remorques, est essentiellement lié à celui de la fiabilité de la durée des réglages des rapports de freinage tracteur-remorque. En effet le problème principal est celui du moment de freinage de la remorque par rapport au tracteur (la remorque devant freiner quelques centièmes de seconde avant le tracteur pour éviter "les mises en portefeuille"). Il s'agit là d'un problème essentiel en matière de conception des véhicules (des exemples de conceptions défectueuses sur certaines séries ont été donnés) mais aussi d'entretien des véhicules, notamment en ce qui concerne la régularité de ces réglages. D'une manière générale le rapport frein de route (tracteur) / frein de remorque amène les conducteurs à juger insatisfaisant, du point de vue de l'efficacité, le système de freinage en cas de difficultés telles que les pluies, les routes accidentées.

.../... .

"A mon avis, il faudrait des freins un peu plus puissants.. c'est pas suffisant et efficace en rapport du poids.. tout vient de la vitesse aussi..

Il faudrait un frein de secours plus important que celui qu'il y a"
(André C.)

Pour palier aux mauvais réglages freins de route - freins de remorque, de nombreux chauffeurs suggèrent d'équiper les véhicules avec un ralentisseur électrique, le fameux TELMA. A leurs yeux ce ralentisseur n'use pas et n'échauffe pas les pneumatiques, il ralentit sans bloquer les roues et laisse au véhicule son adhérence au sol quelque soit le temps (pas de déport de la remorque). Par ailleurs, il est vécu psychologiquement comme une garantie de sécurité pouvant autoriser de maintenir plus facilement une vitesse constante. (Sur le plan pratique le TELMA est un frein électrique placé sur l'arbre de transmission. Il est très utilisé sur les autocars long-courriers, beaucoup moins sur les véhicules de transport à cause des risques d'étincelles, peu compatibles avec le transport de nombreux produits inflammables).

"Question tracteur il est bien, question remorque elle est pas terrible. Je l'ai portée une fois en travers.. mais ça vient pas du tracteur.. Ils viennent de refaire les freins à l'avant et à l'arrière, ils sont pas aussi bloqués. Quand je mets un coup de patin sur une route mouillée, c'est les roues avant qui commence à freiner.. Ils devraient trouver un système et ça, ça m'est arrivé sur un semi, normalement c'est la semi qui doit commencer à attaquer puis le tracteur. Ce qu'ils devraient mettre, le TELMA, ça doit être obligatoire d'office là dedans.. y'a même des TELMA qui se mettent sur la semi.. le TELMA c'est quelque chose de formidable ça.. Le telma ça devrait être obligatoire.. c'est un truc de sécurité.. Question sécurité le TELMA, je suis pour, mais en plus sur la semi, ça existe, si vous avez les deux.. vous restez droit" (Guy L.).

"Nous on a toujours eu des problèmes de freins sur ce modèle (HL 38 Saviem) mais alors dangereux.. on pouvait s'arrêter très bien le tracteur replié même, parce qu'il y avait toujours trop de freinage sur l'avant.. soit à gauche, soit à droite, et on a eu toujours ce problème là." (Gilbert).

A ce propos, il relate l'accident qui est arrivé à un collègue dont la fille a été tuée.

"Le TELMA, frein électrique, un ralentisseur électrique. ça, ça devrait être obligatoire sur tous les camions.. ça vous freine sur la transmission et non pas sur les roues, ça vous ralentit votre véhicule, c'est extraordinaire ça.. c'est en option".

"Les freins on les use pas et on les chauffe pas surtout.. ça ralentit tout en laissant votre adhérence, quand y'a beaucoup de vent, du verglas ou de la neige.. ça vous stabilise l'ensemble". (André M).

.../...

4. La visibilité et éclairage

a) - Visibilité :

La visibilité de face et sur le côté gauche est jugée bonne surtout sur les cabines avancées. Par contre sur le côté droit il y a des problèmes d'une part pour voir ce qui se passe au niveau des roues du tracteur (visibilité au tombant du véhicule) et d'autre part pour manoeuvrer à contre-main ou voir à un carrefour (notamment dans le cas où les vitres arrière de la cabine ont été supprimées). Ainsi pour les manoeuvres ou pour voir à un carrefour ils sont obligés "de casser légèrement puis de recasser dans l'autre sens" (André N.M.).

La suppression des surfaces vitrées au niveau des couchettes offre une meilleure isolation thermique de la cabine en hiver, est une gêne pour la visibilité compensée par les constructeurs par l'offre en option d'un deuxième rétroviseur latéral droit. Option souvent refusée pour des raisons économiques. Les chauffeurs voudraient que ces rétroviseurs double face soient obligatoires ou que la petite vitre arrière droit soit laissée. L'efficacité de ce deuxième rétroviseur ne fait pas l'unanimité des chauffeurs.

"... la visibilité elle était bonne, disons que ce qui manquait, c'était un deuxième rétroviseur sur le côté passager, pour voir si les voitures sont à notre hauteur ou si elles sont derrière ...

... je voyais mal et puis ça dépendait de la position de la remorque, c'est surtout dans les marches arrière ou dans les carrefours bien embouteillés...

... ceux qui arrivaient à hauteur de la cabine, je ne les voyais pas".
(Jean François F)

"Quand on manoeuvre à contre-main, c'est-à-dire à contre-sens, sur l'arrière la cabine est toute en tôle, y'a pas de vitre, ce qui fait qu'on voit pas, faudrait qu'ils mettent des rétro à double face, mais même avec le double face on voit pas non plus. Il aurait fallu qu'ils mettent un coin cabine sur le côté droit avec une petite vitre rien que pour voir où la semi s'en va...". (Guy F)

b) - Eclairage :

Si l'éclairage est suffisant par temps normal, il est jugé comme insuffisant par temps de pluie, de brumes a fortiori par brouillard. Ils souhaiteraient avoir des feux ayant une plus longue portée à défaut d'anti-brouillard car la fatigue visuelle est ressentie par mauvais temps.

"L'éclairage, alors là, ça, c'est un peu faible. C'est des phares normaux... pas à iode, j'ai les anti-brouillard c'est tout, mais enfin, il faudrait quand même des phares plus puissants, en code par exemple, alors... autrement dit, des phares à iode quoi, parce que... chez Mercedes c'est je crois un défaut ça. Enfin, ... quand il pleut ou qu'il fait mouillé, on y voit rien... franchement, et comme la plupart du temps on ne peut pas mettre les anti-brouillard... c'est beaucoup plus pénible, on est très captivé par la route". (André C)

.../...

5. Suspension de la cabine

L'amélioration des sièges déjà évoquée est largement liée à celle de la suspension de la cabine en général considérée comme la grande amélioration du confort de ces dix dernières années.

"Avant on avait un siège fixe, là il fallait mettre des coussins comme on pouvait. Il fallait avaler les trous et les bosses. Maintenant, c'est fini ça. On avait mal au dos, maintenant non". (Jean A)

"Au début, j'avais souvent mal aux reins car les camions n'étaient pas suspendus comme maintenant, ils étaient durs". (Paul N)

Les sièges à suspension hydraulique ou pneumatique sont efficaces contre les fameux "coups de raquette". Néanmoins les à-coups de la remorque contre le tracteur sont ressentis lorsqu'ils roulent à vide, lorsque le chargement est mal équilibré ou qu'ils sont en surcharge au passage des trous et bosses.

"... heureusement ils ont mis un siège suspendu à air, ça amorti le coup mais pas tout le temps". (Guy F)

"... ça secoue, sans plus, l'histoire des trous et des bosses ça dépend à combien vous roulez, c'est toujours le même problème...
... je ne les sentais pas beaucoup parce que j'avais un siège bien réglé, on les sentait un peu quand la remorque passait, parce que là, le coup de la remorque dans le tracteur, le tracteur il balançait".
(Jean François F)

Si les sièges des conducteurs sont satisfaisants ceux du ou des passagers ne sont pas suspendus.

"C'est une vraie planche". (Maxime G)

"Dans ce camion il faut pas être le passager, c'est pas étudié". (J.F.F.)

Pour les conducteurs le problème des vibrations serait beaucoup plus lié au type de suspension de la cabine qu'à celui du siège.

"Une très bonne suspension... très confortable, on dirait que vous voyagez dans une gondole. C'est une suspension à lames... qui fait presque 3 mètres de long... 3 lames par ressort". (Anatole)

"J'ai choisi Volvo surtout pour sa souplesse, étant donné que j'ai fait une sciatique, il me fallait quelque chose de souple, très souple... même trop souple, elle penche trop dans les virages". (André N.M.)

"Y'a d'une part les secousses, on fatigue beaucoup plus sur un véhicule qui secoue, j'ai eu pendant longtemps un tracteur... TB 231 ... on prenait les coups de raquette dans le dos, et bien on avait mal dans les côtes, mais vraiment mal, ... ça devenait intenable... il fallait faire 150 km avec et s'arrêter...". (Jean Pierre)

II - LA CABINE COMME HABITACLE

Lieu de vie autant que lieu de travail la cabine doit comporter les éléments nécessaires à un mode de vie somme toute fatigant. Si pour ce qui concerne les éléments techniques du véhicule les chauffeurs conçoivent que les prérogatives techniques et économiques puissent influencer sur certains choix de conception pour les éléments de confort de la cabine comme habitacle, ils considèrent qu'ils sont les mieux placés pour en parler.

Trois chapitres principaux feront l'objet de cette partie :

1. Le problème de l'espace et des aménagements.
2. Le problème de l'isolation phonique et thermique.
3. Les accès et les équipements de sécurité.

.../...

1. L'espace et les aménagements

S'il fallait hiérarchiser les récriminations concernant la cabine ce sont bien les critiques sur l'espace de la cabine qui seraient les plus nombreuses et les plus virulentes.

Les conducteurs passent la plus grande partie de leur temps dans la cabine. Alors qu'ils considèrent que ce qui concerne le confort de la conduite a été notablement amélioré ces dix dernières années, ils remarquent aussi que le confort de la cabine comme habitacle n'a pas évolué et dans certains cas s'est même détérioré.

Ainsi la fabrication des cabines aux normes européennes amène une réduction de l'espace vital à un espace de service en un espace utilitaire. Il apparaît que ces normes ont été élaborées sans tenir compte de l'expérience et des desiderata des conducteurs.

Les principaux problèmes sont les suivants :

- . Impossibilité de tenir debout pour se déshabiller ou s'habiller le soir.
- . Impossibilité d'accéder à la couchette sans faire des acrobaties (problème du moteur intérieur ou encore de la double couchette).
- . Manque d'espace en largeur sinon en longueur dans certains cas de la couchette en tant que telle.
Pour palier à l'inconfort relatif de la couchette, ils la bricolent pour l'élargir et/ou mettent un deuxième matelas en plus du matelas d'origine (les couchettes font entre 50 et 70 cm de large).

a) - L'espace en général

"... Renault, la cabine européenne qu'ils ont sortie, elle ne me plaît pas du tout, moi je préfère la cabine Berliet, la grosse caisse". (Guy L)

"C'est des cabines qui manquent de hauteur.

C'est le manque de hauteur, on est pratiquement à 4 pattes... Pour y accéder, faut monter sur le capot moteur qui fait un renflement entre les 2 sièges. La couchette est plus haute que le capot moteur... c'est pas tellement facile, ni pratique, ça manque de hauteur...". (Gilber)

"Moi, je le concevrais comme le Bussing Man, camion allemand. Le moteur on ne l'a pas au niveau de la couchette, on ne l'a pas sur le côté, il est sur le côté de la caisse, donc il y a beaucoup moins de bruit, beaucoup plus de place, on tient debout dedans... sur 3 mètres vous marchez debout, sans baisser la tête, sans faire de gymnastique pour vous déshabiller...". (Guy F)

"Disons qu'avec le R 310, Renault a fait un bon progrès point de vue moteur, point de vue insonorisation, point de vue confort, mais niveau couchette... il faut un peu escalader hein, déjà pour se déshabiller, il faut un peu escalader, après pour se mettre dans la couchette il faut un peu enjamber tout, c'est pas l'idéal... C'est pas assez vaste ... sur les anciennes cabines Saviem, il y avait beaucoup plus de place. Au niveau couchette et habitabilité sur le 310, ils auraient pu faire mieux". (Guy F)

"L'accès est juste, surtout avec la couchette du haut... y'a 40, 45cm d'écart, on peut pas rentrer d'un seul coup, faut manoeuvrer pour se coucher.

Je trouve que les couchettes ne sont pas assez larges, il manque au moins 5, 10 cms".

(Verrait la cabine) "plus grande, comme ils ont fait chez Volvo, qu'on puisse tenir debout dedans, dans la cabine, c'est le seul, le globe trotteur, on tient debout dans la cabine, 1m93 de hauteur ...". (J. F.F.)

"Point de vue confort, Mercedes était mieux. La cabine était plus large... la couchette était plus large que sur le Berliet et y'en avait 2".
(Robert G)

"C'est Berliet, (la couchette) elle est grande, elle est large, elle est bien". ... "Elles sont grandes, entre les 2 sièges y'a la place, on peut se déplacer mais enfin debout, on se tient pas, faut pas être grand". (André M)

"Un Berliet, y'a une belle cabine là-dedans, là c'est beau ... on peut tenir debout dans le Berliet, le Saviem aussi que dans les autres on peut pas.
Le Mercedes vous avez le capot, il faut le sauter, vous avez le levier de vitesse au milieu, quand vous voulez aller vous coucher, vous accrochez partout, c'est pas si commode". (Jean A)

b) - Les couchettes

Elles ne sont pas assez larges et souvent les matelas sont insuffisants.

"... elles ne sont pas assez larges, il manque au moins 5, 10 cm. De toute façon, elles sont toutes comme ça. Autrement on peut pas trop dire qu'elles sont trop dures, mais j'avais mis un petit matelas dessus, même sans le matelas elle était bien parce que moi, de toute façon j'ai un problème de reins, plus c'est dure et meilleur c'est". (Jean François F)

"Non, non, la couchette c'est pas un lit, ça, la couchette c'est juste pour se reposer, pour s'allonger c'est tout, mais c'est pas pour dormir".
(Robert C)

"... On a de bons matelas ... la couchette elle est en plastique, c'est froid. Elle est confortable en été mais l'hiver non, c'est pas assez chaud". (André M).

"Elle fait 60 sur toute la longueur du camion, alors j'ai un matelas épais comme ça.

- Vous avez ajouté un matelas ?

oh oui parce que faut pas dormir sur la couchette, mais c'est pas possible. A l'usine j'ai mis une jolie planche vernie pour arrêter le matelas pour pas rouler...

- Suggestions

Qu'elle soit un peu plus fortable ... elle est trop creuse, elle est trop rigide, ... ils devraient mettre un joli matelas mousse, c'est faisable". (Hippolyte T)

"... Je me suis pris un matelas en mousse pour la rendre un peu plus confortable, et au point de vue confort c'est pas trop mal quand même, enfin il faudrait que ce soit légèrement un peu plus large quand même, elle fait 60, il faudrait qu'elle fasse 70". (André)

"Y'a le matelas d'origine, je me suis fait faire un matelas en laine qui fait 90, il est assez large, il frotte au ras des sièges, ...".
(Maxime G)

"L'espace c'est juste question largeur, c'est pas des grandes couchettes, c'est la couchette qui fait 65 je crois, 60 ou 65, c'est vraiment la petite couchette...". (Jean Claude M)

c) - Les éléments de rangement

Vivant dans la cabine toute la semaine ou plusieurs jours de suite, les conducteurs ont besoin de ranger les papiers liés aux transports, leurs effets personnels, de poser le paquet de cigarettes etc..

Ils pensent que des casiers astucieusement dimensionnés et placés permettraient de ranger les papiers de travail, les petits objets, tels que les cigarettes, briquets... qu'un emplacement spécifique permettant de pendre les vêtements et de les ranger serait nécessaire. On a pu remarquer en effet que beaucoup de routiers changent fréquemment de vêtements. Pour résumer, ils ont au moins deux tenues : le bleu de travail (souvent une combinaison) pour les chargements et déchargements ou les réparations éventuelles et une tenue pour la conduite souvent ils gardent aussi d'autres vêtements propres si le voyage se prolonge.

"... faire une plage de bord avec un petit renforcement pour poser des affaires sans qu'elles glissent... y'a rien... Pour poser un paquet de cigarettes, vous pouvez pas le poser là devant car c'est carrément comme ça sur le pare-brise, ça fait un 45° alors après faut le chercher,... et là sur le côté droit il y a la plage de bord avec le levier de vitesse, ben là, vous posez quelque chose, y'a pas de petits pourtours alors ça glisse derrière la couchette ... c'est à vous après de retrouver tout ça, tout en roulant, c'est pas facile ...

Avoir de quoi accrocher ses affaires... Ils devraient faire un renforcement avec un rideau, une petite tringle pour accrocher les portemanteaux ; le lendemain on s'habille, que ce soit pas tout chiffonné ou tombé par terre". (Guy F)

"Il devrait y avoir un peu plus de rangement, quoique ce soit difficile... y'a des modèles anciens qu'ils avaient prévus une espèce de petite poche sur les portières. Sur les modèles récents, ils l'ont supprimé, je ne sais pas pourquoi. C'est toujours appréciable du rangement dans le camion, on y met les cassettes, on est tenu d'avoir certains papiers pour la route". (André L)

"Pour ranger je me suis fait des casiers enfin je me suis arrangé. Si là, je me suis fait un emplacement pour mettre le thermos de café et si y'a pas mal de choses que l'on se fait,..." (Jean Claude M)

"Point de vue rangement y'a pratiquement rien, ou alors y'a un système pour basculer la couchette et le rangement c'est en dessus..." (Gilbert)

.../...

2. Isolation phonique et thermique

a) - Isolation phonique

Dans l'ensemble il n'y a pas de gêne liée au bruit du moteur excepté dans le cas des véhicules anciens ou détériorés et ceci d'autant plus que le capitonnage laisse à désirer, que les joints n'ont pas été remplacés, que le véhicule se met à vibrer... Un minimum de bruit reste nécessaire ne serait-ce que pour passer les vitesses sans s'occuper du compte-tours ou pour détecter un problème sur un bruit inhabituel, indice que "quelque chose ne tourne pas rond" ou qu'une panne arrive !

Les bruits en provenance de l'environnement sont plus souvent évoqués comme une gêne lorsqu'ils sont arrêtés pour dormir. Chauffeurs qui discutent sur les parkings, les départs et arrivés des camions, les vibrations occasionnées par le passage des autres véhicules... Aussi les chauffeurs cherchent-ils des emplacements tranquilles (au fonds des parkings, les petites places de villages...) mais en même temps il préfèrent ne pas rester seuls à un endroit. En tout état de cause ces parkings aux routes nationales et autoroutes sont trop petits, du coup les bons parkings sont trop peu nombreux.

"Niveau sonore, c'est moins qu'une voiture, on n'entend pas le moteur, c'est dépayasant ... c'est vrai" (Guy F)

"(Normalement, il n'est pas gêné par le bruit des autres véhicules la nuit sauf) 2, 3 fois par des camions frigo. Le frigo se met en route tout seul l'été, c'est automatique, alors on est gêné". (Guy F)

"Quand on couche au bord de la route, il y a des véhicules qui passent, ça fait du bruit... On se réveille quand même assez souvent. Des fois, c'est le bruit des autres, des fois c'est le confort du camion qui n'est pas assez confortable...

Là, on l'entend le bruit, ça nous fatigue quand on arrive en fin de journée on a une mauvaise tête parce que tout le temps entendre le moteur qui tourne devant, on l'entend bien. Les nouveaux, on n'entend rien dedans. Même le poste, des fois, quand on roule avec le bruit on l'entend presque pas". (José S)

"Maintenant, c'est insonorisé dans la cabine, on n'entend plus rien, y'a des moments vous n'entendez même pas le moteur, y'a des voitures qui font plus de bruit que le camion". (Paul H)

"... ça m'arrive de m'arrêter sur un parking routier ou sur les axes de grandes stations... mais c'est assez pénible surtout que moi j'ai un sommeil sensible, ça me gêne, ça m'empêche de dormir". (André C)

"... à ras d'autoroute c'est pas tranquille, y'a toujours du bruit, les secousses, pour moi, c'est pas calme. Moi, j'aime, il me faut vraiment la tranquillité pour dormir.

Le bruit du moteur, c'est pas excessif, ça va encore mais les alentours, les véhicules qui passent à côté, vous les entendez très bien. C'est une feuille de verre qu'on dit, ce n'est que de la tôle". (Maxime G)

.../...

"... tous, ils sont tous bruyants, Volvo, Scania... c'est pareil. Dans l'ensemble c'est tous, ils devraient faire un peu plus de progrès là-dessus. Il faut sentir le régime moteur qui tourne en dessous mais enfin question isolation, il devrait y'en avoir un peu plus, étanchéité ... pas trop quand même, faut pouvoir respirer...". (Guy L)

"... en principe si je m'arrête dans un centre routier je ne dors pas de la nuit, parce que toute la nuit ça circule...

... le bruit, ils discutent, ils sortent à minuit ou 1 heure de table, les mecs, ils sont à 3 ou 4 à discuter près d'un camion et puis le mec il est en train de dormir. Ca, vous savez, c'est flagrant ... Ces temps-ci j'étais au bureau de frêt à Nancy, j'ai pas dormi de la nuit. J'étais allongé, il faisait chaud parce que c'est un peu un temps de printemps et du bruit, du bruit, du bruit. J'ai pas dormi pour ainsi dire...". (André N.M.)

b) - Isolation thermique

Que le capitonnage intérieur soit élaboré ou non la nécessité d'un chauffage intérieur fonctionnant lorsque le camion est à l'arrêt est demandé par tous les chauffeurs. En effet, lorsqu'à l'extérieur il fait moins 15° il ne fait pas plus de 3 à 5° à l'intérieur. Si de plus l'arrière est vitré, la vitre se couvre de givre à l'intérieur. L'achat de ce radiateur semble être un luxe car peu sont équipés de cet élément en option. Quelques uns ont un "thermix" c'est quand même agréable d'avoir quelques degrés au-dessus de 0 pour s'habiller le matin !". Mais ce type d'appareil n'est pas sans danger semble-t-il : asphyxie, incendie... Un autre appareil le Debasto semble offrir une plus grande sécurité il est réglable et de plus il chauffe l'eau du moteur.

L'isolation par capitonnage intérieur semble insuffisant à beaucoup de conducteurs. En effet, l'hiver dès que le moteur est arrêté il faut de 15 à 30 minutes pour qu'il fasse très froid et l'été la cabine est un vrai four. L'humidité pénètre partout la nuit, sans parler du givre sur la tôle ! Enfin sur certains camions la ventilation est très mauvaise aussi bien l'hiver que l'été.

"Il me l'a pas donné (chauffage indépendant)... comme c'était en option et bien il opte pour rien du tout vous comprenez parce qu'ils n'ont pas de pognon soit disant...". (Anatole)

"Le froit de toute façon, quand il fait froid, vous savez, quand on prend des plantes, qu'il gèle un peu, elles sont mortes les plantes... mais enfin c'est quand même rare, y'a pas d'eau qui rentre dedans... Non jamais, je mettrai jamais le chauffage dans le camion. On ne sait jamais, le danger, je sais pas, l'asphyxie ou coup de jus ou court circuit ou n'importe quoi, on ne sait jamais". (Robert C)

"... l'hiver c'est pas assez chaud, on a le duvet mais pas le chauffage". (André N)

"... ils pourraient les capitonner un peu mieux quand même, derrière vous savez derrière, sur les côtés, c'est la tôle, bon derrière la couchette y'a un petit plastique avec je sais pas quoi, pas un contre-plaqué, un isorél quelconque ... ils devraient mettre un joli (?) avec de la laine de verre comme ils faisaient à l'époque sur le Scania.

"... faut se l'acheter et un Thermix ça coûte cher, mais c'est dangereux quand même, moi on m'a jamais conseillé.

Le mien il est capitonné mais... c'est du plastique avec des boutons et je sais pas, ils doivent mettre de l'isorel perforé dessous, vous savez on sent que juste, y'a rien entre". (Hippolyte T)

"... y mettre le chauffage, le Magirus, il marche sur le réservoir, chauffage spécial pour la nuit, tandis que nous on l'a pas, la cabine elle est vite froide. A la fin j'avais un petit Thermix, ça chauffe trop, c'est pas réglable, c'est pas bon ça. Bien couvert on a pas froid, mais enfin, si on dort déjà avec la pleine chaleur, on est moins fatigué que quand on est tout couvert... Y'a que ça, mais c'est toujours pareil, ils le mettent que sur option le chauffage...

Si ils sortaient tous les camions avec un chauffage, comme y'avait sur le Magirus, faudrait bien qu'ils (les patrons) le payent.

... le plus mauvais, c'est l'humidité la nuit. Elle monte la nuit, surtout à cette époque (hiver), ça rentre de partout parce que le matelas, il touche la tête de la cabine, c'est mauvais. Si c'était calfeutré entre les machines ça n'arriverait pas, ça... Cela devrait être plus hermétique au froid, parce que si elle l'est au froid, elle l'est au chaud. En été, si vous arrêtez sous un arbre pas trop gros, en plein mois d'août, dans 5 minutes vous allez pas pouvoir y vivre. Si c'était calfeutré avec de la laine de verre, ça vous fait comme un mur, on a déjà moins chaud... Le siège c'est une espèce de synthétique, pour s'y assoir là-dessus ! et le volant, il pique un peu". (Jean A)

"L'isolation, c'est un peu léger quand même, question par rapport au temps, aux intempéries, c'est un peu léger. Il faudrait que ce soit mieux isolé, parce que là j'ai l'impression qu'ils ne se cassent pas trop la tête là-dessus. Ils vous capitonnent une cabine mais ils ne mettent pas l'isolation. Ca, ça serait très nécessaire... même par rapport aux sons... ça y ferait beaucoup. On aurait une cabine beaucoup plus sourde, ça irait mieux et ça, à mon avis, c'est très important". (André C)

"Y'a rien, pas de capitonnage, rien. La nuit en hiver on gèle. Le Thermix c'est bien parce que ça chauffe, ça nous fait une cabine à 20, 25°... mais sous la couchette vous n'avez pas 20° parce que la tôle est en dehors. Ca arrive quand il givre, alors d'avoir du givre sur la tôle à l'intérieur, la tôle ça fait passer le froid, c'est l'inconvénient des camions non capitonnés...". (Jean-Claude M)

"Le capitonnage sur ce genre de cabine, c'est tout ce qu'il y a de plus simple, c'est tellement vitré que l'hiver, on a quand même un petit chauffage individuel par catalyse, c'est pas l'idéal... L'idéal c'est les chauffages au fuel". (Gilbert)

"Ce qui manquerait un peu dans notre cabine c'est l'été quand il fait bien chaud, la ventilation, un climatiseur... Y'a pas de ventilation dedans... Par rapport au Renault, le Renault il est beaucoup plus... si des fois on veut rouler vite mais les vitres ouvertes, ça souffle de partout, c'est... le courant d'air c'est très mauvais.

Pour être isolé, ils sont bien isolés, sont feutrés de A à Z, ... quand il fait froid et que le moteur ne tourne pas !, y'a quand même pas mal de vitres, le froid arrive à rentrer mais on est quand même bien isolé". (Joseph et Michel)

"Ce que j'ai pris, quand je l'ai acheté, c'est le fameux Debasto là, parce que ça c'est formidable. Dès qu'il fait froid vous mettez ça en route, ça vous chauffe la cabine en un rien de temps, ça vous chauffe l'eau du moteur, le matin vous mettez en route en un quart de tour, ça tire pas sur les batteries et tout... il faudrait que ce soit d'origine". (André N.M.)

"C'est pas assez capitonné autour quoi, ça devrait être capitonné, c'est isolé maintenant, parce que dans la nuit si vous touchiez à la fêraille et puis que c'était froid, ça vous réveillait tout de suite...". (Michel V)

"Ce qu'il devrait y avoir, c'est des ventilateurs pour l'été".
(Guy F)

"Question chauffage, c'est bien chauffé... 20 minutes après il fallait tout éteindre ou alors il fallait ouvrir la fenêtre parce qu'alors, il chauffait ! L'été on ouvrait les fenêtres, la trappe au-dessus... dans les embouteillages, y'a les deux fenêtres ouvertes par contre, il fait chaud, surtout l'été". (Jean François F)

3. Accès à la cabine et équipement de sécurité

a) - L'accès à la cabine

De toute évidence ce point ne fait pas partie de leurs préoccupations actuelles : il n'est jamais abordé spontanément et fait l'objet de verbalisations très brèves.

Pour montrer, que les marches soient dans l'axe ou légèrement en biais, ils s'en accommodent - "on est habitué" -.

Pour descendre, le reflexe pour la plupart d'entre eux c'est de sauter (les cabines étant surélevées). Parfois cela entraîne des "loupés", des glissades aux conséquences plus ou moins importantes, auquel cas ils essaient de faire plus attention. Il semble que s'ils disposaient d'un plus grand nombre de marches cela ne changerait en rien, ou peu, leur comportement.

"Pour les Renault, il est plus facile que Scania et les autres. Les marchepieds sont assez bas, c'est assez pratique". (Maxime G)

"Y'a des petites marches, pas très hautes, moins que pour une cabine avancée. L'accès à la cabine, ça va bien, y'a pas de mal,..." (José S)

"Ca va très bien, y'a pas à se tordre, ça va bien. Y'a 2 marches, c'est bien. Pour descendre, pareil, y'a des poignées partout, si de ce côté là, c'est des petits aménagements qui sont impeccables...".
(André M)

.../...

"Deux marches... elles sont pas larges, c'est plutôt en biais, on peut pas monter droit, on est obligé de prendre la poignée ... Elles sont trop à l'avant, juste devant la roue, on monte en biais, on est habitué ... C'est plus embêtant pour descendre que pour monter, ... on saute, ... y'en a un comme ça, fracture ouverte, y'avait du verglas aussi. Il serait descendu par le marchepied ça serait pas arrivé. Il a fait comme nous et tout le monde fait. Nous on prend pas le temps je ne vois pas pourquoi. Il faudrait faire comme les pépés, en marche arrière". (Joseph et Michel)

"Y'a 2 marches à monter ... Pour monter, pas de problème je prends qu'une seule marche sur les 2 ... Pour descendre je saute ... des fois, je suis mal tombé, un sabot de cassé en 2". (Guy F)

b) - Equipements de sécurité

La plupart des chauffeurs ne voient pas l'utilité d'une ceinture de sécurité en cas de choc puisque de toute façon sur cabine avancée le moteur ne fait plus écran et que par ailleurs le pare-choc situé trop bas n'est d'aucune efficacité. De plus, psychologiquement, l'idée de rester attaché toute la journée ne leur paraît pas acceptable.

Le véritable problème pour eux serait plutôt celui d'une protection particulièrement efficace contre les éventuelles collisions avec un autre camion. Protection qui pourrait être du type :

- retrait de cabine,
- renforcement de la tôle frontale, notamment à la hauteur des genoux des passagers,
- arceaux de sécurité placés à l'avant du véhicule et solidaire de la structure du châssis (la cabine est trop exposée).

"C'est vraiment de la bêtise de mettre une ceinture sur... une cabine avancée c'est... bon, la première loge, si on déraille, c'est les jambes, les genoux, le bassin...". (Michel V)

"Maintenant ce que l'on commence à regretter c'est qu'ils nous ont tous supprimé les cabines longues, qu'on est au ras du sol. On a plus le moteur devant comme avant. Enfin, je le regrette parce que le jour où j'ai un accident, si j'embrasse un autre camion j'ai une chance sur deux et qu'avec ça, avant on avait le moteur qui vous arrêtait". (Jean François F)

"Sécurité y'a rien. Y'a pas de ceinture, ça sert à rien sur le camion, sur une voiture, oui, c'est utile, sur un camion non. Sur un camion quand il y a un gars qui freine devant, qu'on vient lui rentrer dans le cul... c'est une cabine avancée, on est écrasé dedans ceinture ou pas, on n'est pas projeté contre le pare-brise, on est écrasé. Une voiture, y'a quand même le moteur devant... Le pare-choc c'est tout... Le pare-choc contre un semi ça fera rien du tout, même dans un arbre.

Les appuis-tête, c'est bien. On en a sur le 310... contre le coup du lapin. Moi je trouve que c'est bien les appuis-tête". (Guy F)

"C'est une cabine avancée... on est plus près du choc. Au point de vue sécurité y'a certainement une différence, quand vous avez un nez qui fait 1 mètre ou 1 mètre 50 de long, vous êtes plus loin du choc, c'est sûr...", (Gilbert)

.../...

PROBLEMES GENERAUX

Dans ce chapitre seront traités l'ensemble des questions qui ont été abordées dans les interviews mais qui ne concernent pas directement la conception des cabines quoique celle-ci puissent avoir une incidence importante sur quelques questions abordées.

1. Le choix des véhicules.
2. Le problème du chargement - déchargement.
3. Les habitudes de sommeil.
4. Les effets de la fatigue cumulée.
5. Les accidents.
6. Les ennuis de santé.

.../...

1. Le choix des véhicules

D'une manière générale les desiderata des chauffeurs ne comptent pas dans le choix des véhicules effectués par les chefs d'entreprise en fonction de critères économiques et de facilités offertes par les différents constructeurs tant en matière de financement que de remise mais surtout en ce qui concerne le service après-vente. S'ils ont un avis, sur les véhicules, les conducteurs trouvent absolument normal que le choix définitif revienne en fait à celui qui paye !

"La X est une grosse entreprise de transports routiers. Son activité s'exerce à partir de plusieurs succursales (5 à 6) sur la France. Le patron, domicilié à Y, et également concessionnaire Renault, ce qui explique que les véhicules de cette entreprise soient tous des Renault". (Guy F)

"C'est le patron, ils sont deux, le père et le fils... Des fois ils demandaient comme ça, mais enfin, en principe c'était eux qui décidaient, le marché, enfin vous savez comment c'est, les reprises, tout ça". (Paul N)

"Non on ne tient pas compte de notre avis, non je pense que le moins cher... un patron c'est ça, s'il veut acheter un camion, c'est le moins cher, y'a pas de problème", (Robert C)

Tient-il compte de votre avis ?

"Non, non, c'est lui qui paye, c'est lui qui achète, Il est content de Berliet, il continue dans le Berliet, C'est lui qui achète, s'il achète la puissance c'est qu'il veut que l'on fasse le travail parce que si vous n'avez pas la puissance on ne peut pas faire le travail". (Hippolyte T)

"Oui, y'en a des Scania et Volvo chez nous. Si j'avais combiné j'aurais sûrement un Scania ou un Volvo, c'est presque sûr, mais enfin, vous savez le patron il vous donne pas le choix, il vous donne celui-là, il vous demande pas s'il vous plait ou pas". (Jean A)

2. Chargement - déchargement

Les arrêts chargement-déchargement sont des passages obligés du déroulement du temps de travail-repos des conducteurs routiers. Ainsi les moments où ils roulent ceux auxquels ils se nourrissent, où ils dorment et où ils se détendent sont-ils largement fonction des impératifs de délai de la marchandise transportée ? Dans un tel contexte les difficultés qu'ils rencontrent lors des chargements et déchargements (heures d'ouverture des usines des entrepôts des magasins ; personnel de ces lieux affrété aux opérations de partage de la marchandise...) rejaillissent sur l'économie de l'organisation de leur temps. Tout décalage doit être compensé par un allongement de l'amplitude de travail (la conduite nocturne par exemple).

Il s'agit là d'un problème majeur évoqué spontanément, tous en parlent abondamment. Les grandes surfaces sont les lieux où le problème a le plus d'acuité ; les délais d'attente sont longs, l'aide est réduite, aussi bien en hommes qu'en matériel, S'il est un point sur lequel les chauffeurs sont d'accord avec la réglementation c'est celui qui stipule qu'ils ne doivent pas toucher à la marchandise au-dessus de 3 tonnes de charge. En fait ils sont obligés de donner un coup de main pour pouvoir quitter au plus vite l'endroit où ils sont arrêtés.

.../...

Les attentes et l'activité déployées pour charger ou vider sont parfois fatigantes physiquement mais toujours stressants. La fatigue nerveuse est là évidente. L'amélioration des conditions de travail des conducteurs dépend en grande partie de la transformation des conditions de chargement et déchargement.

"En principe on le fait pas mais vous savez comment c'est, on est toujours en retard dans ce métier alors on donne la main pour que ça aille plus vite". (Paul N)

"Vous avez très peu de temps pour effectuer votre déchargement-chargement alors vous êtes pratiquement obligé de donner la main sinon vous passez un temps fou, quoi". (Gilbert)

"On est obligé de participer au déchargement, y'a pas de problème, on est obligé ... pas tout seul mais enfin, on est obligé si on ne veut pas rester bloqué 8 jours, on est obligé". (André M)

"N'importe quelle grande surface, ça devient un calvaire, Si c'est des palettes on vous donne un fenwick ou un transpal pour le vider tout seul, si c'est en vrac, vous faites les palettes sinon ils vous laissent pas décharger, vous faites les palettes vous les mettez sur le quai une à une pour les compter et bien faites sinon il refuse de vous vider. C'est nous qu'on vide, alors là y'a quelque chose qui tourne pas rond".

"Chargement et déchargement, on a quand même pas mal de boulot, ... Là, on attend 1 heure, 2 heures pour décharger dans les Auchan, les grandes surfaces, Carrefour, et nous on est prioritaire en fruits et légumes, on fait que ça les fruits et légumes, le patron je crois il a signé un contrat avec Auchan, Carrefour on fait pas souvent, et je vois y'a des chauffeurs ça fait, qui arrivent du Nord ou du ..., les routiers, les gars ils attendent hein, ils ont tiré toute la nuit il faut qu'ils attendent 2 ou 3 heures, des fois 4 heures, 7 heures d'attente y'en a". (Michel V)

"Des fois vous restez une demi-journée dans une entreprise à tourner autour du camion en attendant qu'on vous décharge et pareil pour recharger.

On reste, on se déplace, on se place, on attend... Vous avez un type qui s'en va, faut se mettre là, et puis un camion remorque il faut la déplacer, c'est très rare les usines où vous avez deux quais, alors vous mettez la remorque, vous la sortez, vous l'emmenez ailleurs, vous remettez le camion, vous débâchez, vous recommencez tout, on n'a pas le temps de s'amuser ni de dormir là...
Quand ça veut bien aller, faut 3 heures plus l'attente. Autrement c'est indéfini". (André M)

Afin de mieux cerner dans quel contexte environnemental les chauffeurs routiers travaillent et quelle est l'importance du chargement et déchargement il faut se reporter aux interviews de Maxime G. (salarié) et André N.M. (artisan) choisies pour leur représentativité. On y trouve les problèmes liés aux déchargements (débâchage, aides, attentes), aux passages en douane, à la réglementation sociale et aux contrôles routiers, aux délais de livraison, au statut du chauffeur routier.

3. Sommeil

Selon la réglementation en vigueur les chauffeurs routiers doivent s'arrêter au minimum 8 heures. Les contraintes de travail et environnementales sont telles que ces 8 heures ne sont semble-t-il jamais effectives. Selon les chauffeurs le temps de sommeil varie de 3 à 6 heures. Bien que réparateur, il est donc souvent insuffisant et la couchette ne remplace pas un bon lit.

"Nous y'a pas de barrière entre la nuit et le jour, quand on a dormi 2 ou 3 heures par nuit, c'est le bout du monde. Vous savez moi ça fait 30 ans que je roule, j'ai jamais dormi 5 nuits consécutives. Le travail quand il marche, il vous laisse pas le loisir de dormir des nuits entières, c'est pas vrai.

Pour tenir le coup ? Vous tenez par l'habitude". (Anatole)

"Je dors 3 heures, 4 heures, pas beaucoup, et on repart, on roule trop, beaucoup trop". André M)

"Je dors pas beaucoup, alors je dormais 3 à 4 heures, 5 heures, ça dépendait". (Paul N)

"En moyenne, c'est dur à dire, on ne peut pas faire de moyenne... 4 heures, 4, 5 heures.

On dort mais à moitié, on dort, on dort ça y'a pas de problème, mais on n'a pas le même sommeil que si on est dans un lit... enfin au niveau de tout, au niveau du lendemain qu'il faut démarrer à telle heure pour être à telle heure à tel point... J'ai eu des matins du mal à me réveiller". (Guy F)

4. Les effets de la fatigue cumulée

La fatigue a des origines diverses : déchargements et délais d'attente prolongés, sommeil insuffisant... à laquelle s'ajoutent les heures de conduite.

Elle est tout d'abord ressentie au niveau du dos : rein, nuque, le long de la colonne vertébrale, homoplates et des bras. A un degré extrême c'est la vue qui baisse, les yeux qui picotent ou papillotent, les réflexes qui ne sont plus les mêmes et cela serait plus prégnant la nuit. A un tel stade de fatigue, en général, ils s'arrêtent car ces signes sont précurseurs de l'endormissement au volant*. Dans certains cas, peu fréquents semble-t-il mais qui existent, ils peuvent persister et prendre des risques par inexpérience et/ou parce que les consignes de la "boîte" sont telles qu'il faut rouler, gagner du temps (cf. Guy L. et Jean-François F.) ou encore parce qu'ils ne trouvent pas assez vite de parking pour s'arrêter et l'endormissement survient au volant.

"J'attends pas de... on le sent, on commence à... Les yeux, on a mal aux yeux en principe, enfin moi théoriquement j'ai mal aux yeux. Les yeux commencent à piquer alors il faut pas chercher à forcer, enfin moi je force pas. Je préfère m'arrêter 2 fois ou 3 fois que de... parce qu'on peut pas lutter contre la fatigue. Quand le sommeil, vraiment, il est là, on ne peut pas"..(André M)

.../...

* Assez souvent les signes de fatigue se traduisent par un ralentissement très net de la vitesse du véhicule.

"Ca se ressent au niveau de la vue, ça commence à piquer, si vous commencer à avoir sommeil aussi, alors là on va pas loin". (André C)

"On saute, ça secoue pas mal. C'est certain que la fatigue elle y est à la fin de la journée sur le frigorifique.

Mal au dos, dans la colonne vertébrale mais ça, bon, c'est possible que le siège y soit pour quelque chose mais c'est aussi nous pour la viande. Vous portez des morceaux entre 100 et 150 kg, ça fatigue pas mal, c'est très pénible, alors ça dépend. Vous avez un type qui peut vous déballe 9 tonnes en 2 heures et un autre en 4 heures. Celui qui déballe en 2 heures à la fin de la journée sera beaucoup plus fatigué que l'autre. C'est le principe du "coup de bélier" qu'on l'appelle, l'effort... J'ai roulé sur Nice pendant 1 an et demi, là c'est que des veaux entiers, minimum 100 kg, ça va jusqu'à 150, 180, 200 kg, ça arrive souvent. C'est un état d'esprit. Ce sont des trucs astreignants... 22 tonnes en viande, faut la demi-journée pour déballe. Ca arrive.

Oui, ça m'est arrivé, y'a 1 mois, 300 arrières de boeufs, j'ai commencé à 4 heures du matin, à 11 heures et demie j'avais fini et chargé d'un gros camion dans un petit et le petit camion dans (?) maintenant après, y'a plus personne (Jean-Claude M)

"Je sais que dans le 240 ou dans le 260, quand vous finissez votre journée vous avez mal partout, là, là, à la tête et aux reins, et toute la journée, vous passez sur une bosse et toute la journée, bang, bang, bang, ah oui, c'est incroyable faut voir !

J'ai déjà eu une scoliose avant de commencer mais ça ne me l'a pas arrangée, hein... une sciatique, j'ai les vertèbres lombaires en bas tassées... une sciatique du diable, des jours là comme ça, ça fait du bien le matin ! c'est très bon!". (Guy F)

"La fatigue, des heures de conduite il en faut. Moi ça me fait rien, il m'est arrivé de partir à 4 heures du matin et je fais presque le tour complet jusqu'à 2 heures du matin. Enfin, on sent les picotements au niveau des épaules, de la colonne vertébrale, ça commence à s'engourdir puis après y'a comme si vous aviez un picotement dans les yeux, là faut pas s'amuser. Une fois j'ai voulu insister, j'étais pas bien loin, il me restait 20 kilomètres, j'ai fini dans les haricots, ça m'a réveillé. Maintenant, j'y fait gaffe, je préfère m'arrêter un quart d'heure, une demi-heure et je repars". (Guy L)

"Je partais de Paris en général vers 11 heures du soir, et j'étais obligé de m'arrêter sur le coup de 3, 4 heures du matin parce que ça commençait sérieusement à baisser...

Le coup de barre, il arrive. Enfin, y'a pas ça partout, y'a ça parce que c'était une petite maison et qu'il fallait rouler.

Je touche du bois, non. Une fois c'est pas passé loin, mais enfin... Je me suis réveillé. Je me suis endormi, c'est le gars qui m'a doublé qui a branché son klaxon tout en me doublant qui m'a réveillé. Ca faisait un moment qu'il paraît qu'il me suivait, que le camion, il faisait des zig-zag sur la route". (Jean-François F)

.../...

"La pratique du chauffeur routier n'est pas la même que quelqu'un qui travaille derrière une machine. Il faut se connaître, moi je pense qu'il faut se connaître physiquement, faut pas dépasser les limites. Quelqu'un qui roule comme nous de nuit, il faut d'abord pouvoir se reposer dans la journée pour remplacer le sommeil qu'on n'a pas la nuit de jour, il faut s'adapter et puis je pense qu'il faut bien se connaître point de vue résistance physique pour pouvoir faire ça... parce que disons la fatigue physique certains ne la ressentent pas arriver, donc d'où les problèmes d'endormissement, des gars qui se plafonnent, je pense que ça vient de ça. Les gens ne se connaissent pas suffisamment.... ils poussent plus loin quand même, mais il est préférable de s'arrêter à temps. C'est certainement avec le nombre d'années qu'on arrive, de vraiment, bien dominer ça, c'est tout un apprentissage mais la fatigue physique chez le chauffeur routier n'existe pas très rapidement, si vous voulez, faut avoir une certaine condition, une certaine forme, parce que le sommeil de jour ne vaut pas le sommeil de nuit, c'est certain, et faut quand même garder une certaine condition pour pouvoir aborder une nuit disons tranquille quoi, pour partir en étant sûr que, bon je ne vais pas avoir de problème cette nuit, je suis en forme, impeccable, faut bien se connaître je pense... et bien réguler son sommeil, dormir un petit moment par ci, un petit moment par là hein !...

C'est le mal de dos, les bras et les épaules qui fatiguent, le reste non. Chacun ressent la fatigue peut-être dans son point faible ou ailleurs mais... moi c'est le dos, la nuque, les épaules, les bras qui à la longue" (Jean-Pierre)

5. Les accidents

Les conducteurs sont exposés à deux types d'accidents : ceux de la route et ceux du travail. Les premiers sont relativement peu évoqués mais les seconds le sont plus souvent.

Les accidents surviennent essentiellement au cours du débâchage (savoyarde) et à un degré moindre au cours du déchargement. Leur gravité est très variable selon les cas.

Parmi les causes avancées pour le débâchage, la pluie et le vent y auraient une place prépondérante. En général, lorsqu'un tel type d'incident ne leur est pas arrivé personnellement, ils citent l'exemple d'un collègue.

"Je suis tombé, une fois mais ça m'a suffi, y'a 3 ans et demi, je suis encore en accident d'ailleurs.

Oh, j'ai cassé des petits os dans la colonne vertébrale... Pour aider à décharger je suis monté, y'avait des ouvriers qui ont fait bouger des balles, parce que c'est des grosses balles et je suis parti avec, quoi, et je me suis réveillé à l'hôpital". (André M)

"Une fois je suis tombé du camion en débâchant, il faut bâcher et débâcher surtout en ce temps-ci, l'été encore on arrive à faire les voyages sans bâcher, et là c'est dangereux. Y'avait du mistral, je me suis laissé emporté par le mistral, j'ai pu m'accrocher à une barre que j'avais mise pour éviter que la bâche se coupe derrière, cette barre restant levée et moi je suis tombé par terre à la renverse. J'ai tenu 3 ou 4 jours, j'avais mal. Je suis tombé sur les fesses, j'ai rien signalé. C'est passé. Je suis tombé sur le coccyx. Ca fait un an et demi" (André C)

"Mais ce qui est plus dur c'est quand vous montez à une ridelle, vous montez à une autre et puis vous êtes obligé à chaque fois de sauter dans la ridelle et y'a quelques fois... quelques fois aussi on se retient de justesse, d'ailleurs moi ça m'est arrivé de me casser un bras faute d'échelle sur un camion. C'est en voulant refixer la bâche sur l'arrière mais ce n'était pas sur la remorque que j'ai en ce moment, c'était sur un camion avec débâchage rapide et y'avait un petit problème c'était pour fixer l'arrière, y'avait beaucoup de vent et la bâche se retournait à chaque fois, et c'était des parois lisses et y'avait pas d'échelle dans le camion. Mais quand même c'est un camion qui doit être équipé d'une échelle normalement. Je pense. Là y'en avait pas et au bout de la 3ème fois que je montais à la ridelle pour essayer de tirer la bâche, parce que le vent il la retournait à chaque fois, en reposant le pied sur le plancher, j'en ai posé un à côté, à l'arrière du véhicule et je me suis retrouvé par terre".
(Gilbert)

"Je prends un manche à balai, j'enlève tout ce qui est sur le côté, les tendeurs de bâche, avec le balai, ça va bien pour pousser sur les 2 premières ridelles, après c'est trop lourd, je ne peux plus. On est obligé de monter sur la rehausse au-dessus, pousser un côté, redescendre, remonter sur l'autre rehausse à côté, passer comme ça, ainsi de suite... C'est pas plaisant..."

Dangereux ! Oui, vu que les ridelles sont pas très bien fixées, on a toujours tendance un peu à bouger (les rehausses sont en aluminium). Je n'ai jamais eu d'accident mais j'ai eu un camarade qui a eu un accident, qui est tombé, la rehausse, elle est, la soudure a lâché et il est tombé avec. Il s'est fait une fracture du crâne. C'est pas grand chose, hein ; ils l'ont retrouvé le lendemain matin, parce qu'il était passé sous la semi et puis pour s'avancer la nuit il avait débâché. Ils l'ont trouvé le lendemain matin, ils cherchaient le chauffeur partout, il était sous la semi". (Guy F)

"On monte sur le citerne, maintenant il y a des sécurités qu'ils ont été obligés de mettre et quand on charge il y a un (?) qui (?) sur le citerne pour pas toucher par terre. Y'a pas longtemps y'ai un ami qui s'en est sorti avec 2 ou 3 côtes cassées, une fracture de la jambe et du crâne. Il est tombé... C'est pas fréquent, ça dépend ceux qui font des huiles, nous on fait des produits assez propres, ça ne glisse pas". (José S)

6. Les ennuis de santé

Outre la quantité et la qualité du sommeil dont il faudrait étudier les effets à long terme sur la santé, les conducteurs évoquent essentiellement les problèmes de dos, sciatique, et autres...

"Ca va... si, quand je suis dans un embouteillage ça m'arrive d'avoir mal, point de vue sciatique déjà, j'ai le mal qui... ça fait mal jusqu'en bas du pied.

Des crampes, non... si mais pas en conduisant. Des crampes quand je suis assis, à table, ou quand je mets le pied dans une mauvaise position, c'est toujours le pied gauche". (Guy F)

"J'avais des crampes de temps en temps, mais ça c'était pas, les embouteillages on est tellement mal que... des fois on mettait 2 heures et demie pour venir de Lille et puis on arrivait à la porte de Bagnolet et on mettait 1 heure pour aller à la Porte de Bercy !... bon, bien

moi je veux bien, mais enfin, là ça commence à ... quand vous vous tapez 1 heure d'embouteillage avec un machin comme ça ! Je préfère faire 2 heures dans ma voiture encore". (Jean-François F)

"Les crampes aux jambes ça m'arrive, surtout côté accélérateur, parce que l'on est toujours plus crispé par rapport à ce manque de puissance. La sciatique c'est justement le côté accélérateur.

Vous pensez que c'est lié à ça ?

Je pense, je pense, et ça, ça devrait être reconnu en tant qu'accident du travail". (André C)

"La j'ai été en arrêt de travail, j'ai attrapé une sciatique. Vu le poids que je remue, je ne peux pas dire que j'ai des problèmes de dos. Mais enfin, je sens que petit à petit, ça devient de plus en plus dure. Evidemment, je prends un peu plus d'âge tous les ans. C'est venu, ça faisait 15 jours que je le trainais ça, j'ai pas pu m'arrêter parce que bon, mon patron, y'avait, c'est en pleine saison de travail, et il ne voulait pas que j'arrête, mais enfin..." (André C)

"... ça suit, mais j'ai plus eu après parce que je m'arrêtais à des heures fixes, enfin j'essayais de m'arrêter à des heures fixes, pour manger... avant je mangeais un peu à la cloche de bois, des sandwiches en roulant dans le camion et puis... j'ai eu des aigreurs d'estomac pendant 6 mois, ça commençait à me travailler. Depuis, non, j'ai plus de problème". (Guy F)

"LES CABINES DE POIDS LOURDS"

(Commentaires d'interviews)

Avril 1983

P. HAMELIN
F. PARAN

651

A N N E X E S

Entretien le 8/01/83

AO

ANDRE N. - 33 ans - Artisan depuis 3 ans (région Nemours)

Permis C : Fin Mai 1968

Camion : tracteur Volvo F 10, 280 din

Semie : Savoyarde

Affreteur : un gros transporteur de la région Lyonnaise.

9 à 10.000 km par moi, en T.I.R.

J'ai un volvo, le F 10, il fait 280 din.

Oui, une semie remorque, une Kaiser, savoyarde.

Pourquoi Volvo ?

J'ai mis du temps à me décider déjà. J'ai fait venir tous les concessionnaires ici. J'ai essayé de faire des essais un peu, mais quand c'est le 1er camion, vous pouvez pas essayer en charge parce que vous avez pas de semie au départ, alors c'est ni plus ni moins une petite prise en main, mais en solo ça ne veut pas dire grand chose. Et, puis j'ai choisi Volvo surtout pour sa souplesse, étant donné que j'ai fait une sciaticque il me fallait quelque chose de souple et là je ne suis pas déçu de ce côté-là, cabine très, très souple.

C'est à dire ?

Suspension de cabine, même trop souple, elle penche trop dans les virages.

Le tracteur lui-même c'est une suspension par lames parabolique et la suspension cabine elle est toute simple, il y a juste deux petits ressorts élicoïdaux derrière la cabine avec un petit amortisseur à bain d'huile dans le milieu du ressort et sur l'avant 2 gros cylindres en bloc. Mais la (?) cabine est montée sûrement beaucoup plus souple que sur certains camions. Vous montez dedans, y a toute la cabine qui vient avec vous. La cabine penche mais vous regarderez dans le rétroviseur, la semi, elle reste bien droite. C'est impressionnant.

Sur quels types de camions aviez-vous roulé avant ?

Je les ai tous fait du Berliet, du Mercédès, du Fiat, Unic... J'ai commencé par du 26 T puis du 38 T, ça fait 14 ans que je roule quand même.

Je ne sais pas comment les autres sont montés mais la cabine Volvo est très souple.

C'est surtout à partir de ce critère là que vous avez fait votre choix ?

Pas uniquement ce critère là, on sait très bien que, vous pensez Volvo, Mercédès, Scania, c'est des bon très robustes au départ. Ils sont certainement moins robustes maintenant parce que c'est un peu de la co-chonnerie qu'ils nous vendent maintenant par rapport à avant.

(?) à 10 ans en arrière, moi je connais des camions Volvo qui ont un million de kilomètres. Ceux-là il ne feront pas un million de km, faut pas se leurrer mais ça, ça provient uniquement des aciers. Les aciers c'est pas les mêmes qu'avant et puis c'est tout. Ça n'empêche que ça reste quand même des marques très robustes, de très bonnes marques de camion, parce que je ne suis pas français moi, je suis français mais je ne suis pas pour le matériel français, parce qu'on se fait avoir en beauté, encore plus en tant qu'artisan. Si vous prenez des grosses boîtes comme Renault, Renault se permet de faire des contrats de locabail à des grosses boîtes comme Aubry, ou Debeau, ou Onatra par exemple, parce qu'Onatra en a racheté énormément, ces maisons là c'est pas nationalisé mais c'est tout comme, s'il y a un déficit d'un côté, l'état va le reboucher de l'autre côté, et ils se permettent d'avoir des traites de locabail qui sont minimales. Vous passez derrière en tant qu'artisan, je vous assure qu'il y a une sacrée différence, c'est dingue, et d'ailleurs, Renault ne marche pas qu'avec ces boîtes là, parce que ça se vend par coup de 50 ou 60 tracteurs d'un seul coup. Moi, je suis pas d'accord, en plus ils ont des petits problèmes... disons que vous passez pas un week-end sans toucher quelque chose sur un Renault : une petite bricole par ci, une autre par là..., moi de mon côté, si, moi aussi j'en ai quelques problèmes dessus mais je ne suis jamais immobilisé, le week-end c'est moi qui fait tout mon entretien et je touche à rien d'autre. Pour ainsi dire j'ai pas de petites bricoles à rafistoler d'un côté ou de l'autre C'est important surtout si vous roulez toute la semaine. Si vous vous amusez à faire de la mécanique le samedi dimanche, ça va plus.

Vous avez conduit un Saviem ?

Oui, en Jordanie, un 340 CV, mais on se demande s'il y en a 280... c'est mou comme tout. Enfin, maintenant c'est meilleur quand même, le 310 chez Renault c'est un bon camion, ça s'améliore quand même heureusement. Et les options qu'il y a dedans, tout est en option et la cabine dépouillée c'est le prix d'un Volvo d'un F10 ou d'un 112 Scania !... Mais Renault marche avec les grosses boîtes là... Le petit artisan, j'en connais quelques uns qui se sont frottés chez Volvo comme moi, le petit artisan qui prend un Renault, au bout de 4, 5 ans quand il est amorti, il le revend et il change de marque parce qu'il en a ras le bol.

Choix entre Volvo, Mercedes et Scania

Mercédès était un peu plus cher, Scania mon concessionnaire est tout à fait dans le nord de la Seine et Marne, pour moi, c'est pas intéressant et y a Volvo qui est à Melun, qui était mon concessionnaire, maintenant ça à changer depuis parce qu'ils se font supprimer la concession, et Volvo les Mureaux ? et pour moi c'est plus bon, et Mercedes, Mercedes c'était bien aussi. C'est pas plus sorcier que ça.

Ça compte énormément le problème de la concession, je ne vais pas aller monter faire les trucs à vide, maintenant il faut pas en faire, pour ainsi dire, le minimum, pour moi Melun c'était bien, c'était meilleur et Mercedes c'était un petit peu plus cher à ce moment là. Alors j'ai hésité un peu. Maintenant dans la gamme qu'ils viennent de sortir le 33 et le 38, le 38 c'est le haut de gamme mais le 33 ça à une très bonne allure. Maintenant je prendrai peut-être Mercedes. Le 33 il fait le prix d'un F 12 ça c'est sûr. Maintenant je prendrai un Mercedes parce que la concession est bonne aussi, à Melun y a un bon concessionnaire.

Facilités de paiement ?

Volvo est pas tellement spécialiste là-dedans. Volvo c'est leur tarif, s'il y a une reprise ils font quand même une petite différence. Et puis pour un ler camion et un artisan ils ont quand même consenti à descendre le prix, par rapport à Leyland. C'est minime, Volvo, faut dire ce qui est, en tout cas, ils ne s'emmerdent pas, c'est leur tarif, ils font une petite remise, s'il y à une reprise ils la font aussi mais ça va pas chercher loin. Par contre, Mercédès s'ils ont bien vendu pendant l'année, vous acheter en fin d'année, ils font une sacrée remise. Je sais pas si c'est toutes les concessions comme ça mais je sais qu'à Melun ça se passe comme ça. Si jereprends un Mercédès à Melun j'aurais pas de problèmes de ce côté là, surement.

Scania ?

Je ne les ai pas vu tellement, spécialement parce que déjà l'ancienne cabine ne me plaisait pas beaucoup et je savais qu'ils allaient changer leur cabine, alors depuis je ne les ai pas revu. Mais Scania, j'en connais beaucoup qui ont des problèmes de boîte et de pont, j'ai l'impression que c'est un peu de pile ou face aussi. Quand vous voyez les gens qui travaillent en usine maintenant, ça ne m'étonne pas qu'on ait des problèmes sur les véhicules. Y a rien d'étonnant, ils sont au casse-croûte ou en train de boire un coup comme ils sont au boulot, c'est pareil. Et puis l'histoire des 8 h ou des 35 h, ça fait plutôt rigoler quand on entend ça, enfin.

Autres critères ?

Pour résumer, il faut la proximité, un camion, enfin, je fais toute l'Europe hein, faut dire ça aussi, je fais de l'international, je fais toute l'Europe, je suis monté en Pologne, en Autriche, au sud de l'Italie, un peu par tout, alors il faut un camion qui soit robuste, qu'on est pas de problème sur la route hein. Alors y a ça qui rentre en ligne de compte. Moi, ce qui rentre en ligne de compte c'est qu'il y a une souplesse de cabine, que je me fasse pas arrêter parce qu'avec le mal de reins c'est pas évident non plus. Et puis la concession, un très bon concessionnaire. C'est tout. En puissance, ça serait maintenant, c'est sûr que je taperai dans les 330 CV, parce que remarquer c'est un petit peu, c'est à dire depuis qu'ils ont vraiment amélioré la consommation des camions, on consomme pas plus avec le 330 CV qu'avec un 280. Au contraire, on aurait tendance à consommer beaucoup plus avec un 280 qu'avec un 330. Hors maintenant, je retaperai sûrement dans les 330 CV, c'est tout.

Ca fait tout de suite 4, 5 millions de plus, y a pas de problème maintenant je le ferai.

Passage salarié - artisan

Ca s'est passé avec une année de chômage. J'ai fait de la Jordanie pendant un an, en fin de chantier je me suis retrouvé licencié c'est normal. Au chômage, ils m'ont gardé six mois parce qu'avec les salaires qu'on avait là bas, ça leur plaisait pas beaucoup. Je me suis engueulé avec la chef de l' A.N.P.E. de Montereau, ce qui fait que je suis resté 4, 5 mois sans être payé du tout. Entre temps, ma mère est décédée et puis j'ai, un peu pile ou face, passé mon attestation de capacité, et je suis parti comme ça.

J'ai cherché pendant un mois et demi un bon affreteur, j'ai été en voir pas mal, par bouche à oreille aussi, et puis j'en ai trouvé un bon, ça fait trois ans que j'y suis, y a pas de problème.

C'est des contrats d'un an renouvelables. Oui, écrits enfin c'est un peu bidon remarquez.

Autre affreteur ?

Je suis en régulier avec celui-là. De ce côté là j'ai pas de problème il est quand même raisonnable dans son pourcentage, c'est normal il prend un pourcentage, mais d'un autre côté, ma femme peut le dire, je ne suis jamais planté, je suis toujours à la maison vendredi dans la nuit ou samedi matin, ça arrive des fois le samedi soir quand on revient d'Italie par exemple, c'est pas toujours évident. Je suis là tous les week-ends. Si je plante un week-end ou deux dans l'année c'est tout. Je suis toujours en charge, mon camion il est à la ferme plus loin, là-bas, à côté, tous les week-ends je suis chargé, tout le temps, alors ça compte énormément aussi. Un coup de téléphone, on va recharger et on repart.

C'est un très gros transporteur de la vallée du Rhône. Nous ce qui nous faudrait pour vraiment se lancer c'est avoir une carte rouge, une licence longue, 38 T pour faire que la France. Là on pourrait vraiment marcher de notre propre rythme mais... pour l'obtenir c'est pas évident. Pour l'obtenir ? Soit vous l'achetez, elle 17 à 18 millions, ou vous la louez ça doit faire 4.000 balles par mois, ça peut être rentable, remarquez, celui qui fait que la France, d'après ce que j'ai pu calculer, c'est bon, mais c'est pas... et puis pas avoir de trou de 4.000 F, rien que pour la licence faut quand même les sortir, ou alors l'état en a fait une attribution y a un an, y a deux ans et l'état va refaire encore une attribution cette année mais c'est pas évident, y a rien de fait.

Ca se passe comment ?

Ben c'est du pile ou face... si vous faites une demande, y a un gars qui vient vous voir, ça marche avec les disques, un gars qui vient contrôler tous les disques, si vous avez des disques un peu noirs, vous n'en aurez pas, les gros transporteurs arrivent à en avoir, c'est du bidon, carrément du bidon. Un coup de pot... Y a deux ans, y a de très gros transporteurs qui en ont obtenu et qui n'en avaient pas besoin. Nous ce qui nous manque c'est ça, je ne demande qu'une licence de zone longue, mais c'est une carte rouge comme on l'appelle, pour moi y a pas de problème, j'arrête l'international, je fais que la France. En France vous avez une T.R.O. une tarification qui est obligatoire, vous tournez quand même beaucoup plus, les prix des transports sont quand même plus élevés que sur l'international ou y a pas de T.R.O., ou y a une T.R.O., une tarification mais celle-là, elle est encore plus bidon parce que c'est du grand coup de lance pierre, "toi, tu prends moins cher, aller hop, le voyage est par là-bas". C'est ça, sauf les gars qui travaillent en direct, nous un peu le cas parce que ce transporteur là c'est un gros client à Rhône Poulinc, un gros transporteur à Rhône Poulinc, donc on a quand même pas mal de travail en direct. Mais autrement faudrait faire que de la France pour vraiment gagner un peu d'argent. Parce que c'est pareil, pour les heures que l'on passe sur la route et tout, vous ramenez ça au S.M.I.C., ça fait pas lourd.

Vous faites une moyenne de combien d'heures par semaine ?

C'es variable. Là j'ai réduit mon kilométrage de puis 6 mois. Vaut mieux attendre une 1/2 journée et avoir un fret qui paye davantage.

Au début on est toujours tenté à rouler un peu trop et c'est un tord, c'est un peu un tord, enfin tout le monde passe par là mais... disons que c'est aussi bien comme ça tourner un peu moins, vous avez moins de frais d'autoroute, frais de gaz-oil et puis vous ramenez pareil à la fin du mois.

Pour vous ça marche bien en ce moment ?

Oui, oui, ben là c'est reparti, j'ai fait un bon novembre, décembre, j'ai eu un peu peur en milieu d'année, l'année dernière, y a eu juin, juillet, août ça, ça a dégringolé un petit peu hein, mais c'est pas mal, de toute façon quand je vois ce qui se passe à côté, je m'estime heureux. On a senti que ça avait du mal à repartir, et ça doit pas repartir avant la fin janvier, hein, si ça doit repartir parce que, ils sont tous en inventaire maintenant. Avant, ils faisaient l'inventaire entre Noël et le jour de l'an, mais maintenant comme il y a la 5ème semaine, ils le font après.

Vous pensez que ça va reprendre ?

Non, mais si ça va pas plus mal, ça sera déjà pas mal, un bonne chose. Ca peut pas (?) il faudrait que tout le commerce extérieur reprenne fort. Y a pas de stock, y a rien du tout. Vous allez charger dans une usine, vous avez votre planning, il tombe à 11 h du matin et le transporteur il faut qu'il fournisse tous les camions pour être chargé l'après midi. Alors le transporteur il faut qu'il ait tous les camions sous la main, faut que ce soit prêt, il se demmerde comme il veut. En plus vous chargez, on vous dit c'est urgent, demain faut être a Hambourg ou... après vous avez les flics qui vous tombent sur le dos. C'est actuellement c'est le boulot de transporteur résumé : chargez zn catastrophe, livrer en urgence parce qu'il y a pas de stock, rien du tout, c'est commandé au jour le jour, il faut que ce soit livré tout de suite Voilà, c'est ça.

Sa femme : "C'est triste"... "ça fait mal au ventre". Surtout quand nous on est contré sur la route, en ce moment on est bien contré hein. Depuis le fameux accident de Beaune, là c'est, c'est... ils ont réduit encore les vitesses et tout.

Ca se passe qu'ils vous demandent tous les disques, sept d'affilés quoi, alors sur sept fisques vous êtes obligé d'en avoir un qui n'est pas bon, ou alors faut avoir de la chance comme c'est mon cas, un peu, je touche du bois, autrement c'est ça, ils épiluchent tous les papiers, toute la ? sur la surcharge. En ce moment je suis un peu calme, pas trops de contrôles là, mais pendant 15 jours j'en ai 3 ou 4 , 3 dans la même semaine alors le 3ème, il en a entendu de toutes les couleurs.

Sa femme "y a de l'abus de ce côté là".

L'abus est que l'on peut pas concilier le travail de transporteur avec les conditions qui sont faites pour la réglementation routière et tout... Y a une coordination mais vous ne pouvez pas l'appliquer cette coordination là. Y a des jours où vous le faites, bien sûr, c'est pas tout le temps hein, par contre on en revient aux gros transporteurs comme Aubry, ou Onatra, ils ennt rien à foutre, ils ont des traites minimales sur les camions, y a tout qui s'enchaîne et ces gars là font que 8 h par jour : 4 h de route 1 h d'arrêt, 4 h de route, et ils rouelent à 80 sur l'autoroute.

Type de marchandises

De tout, de tout, tout ce que vous voulez, n'importe quoi.

Trajets types

Aucune relation régulière, ... ma femme se sait jamais où je suis, elle me croit dans le sud, je suis dans le nord. J'ai pas mon programme.

Là je descends à Milan, je suis chargé pour Milan là, Milan on recharge sur place, bon pas de problème hein, le temps de dédouaner en Italie c'est un problème, ça va me faire vider mardi matin, je vais recharger mercredi, mardi après midi, bon mardi après midi je saurai où je recharge, c'est au coup par coup, c'est jamais la même route, jamais évidemment, on retombe sur les mêmes clients, c'est obligé mais le client que vous avez fait, vous l'avez fait trois mois en arrière par exemple, ou vous le faites deux fois de suite mais c'est jamais les, aucune ligne régulière.

Ca vous fait en moyenne combien de kilomètres ?

Au début j'avais commencé à faire 13.000, 13.500 et puis là je suis descendu à 9, 10.000, ça suffit, ça suffit. Y a peut être un petit peu moins de recettes mais y a moins de frais aussi. L'un dans l'autre c'est bon. Ca dépend combien d'argent vous avez besoin pour vivre, payer les traites et tout.

Voyages ?

En principe je pars le lundi matin de bonne heure, sauf cas exceptionnel comme là pour l'Italie parce que l'Italie étant donné que vous mettez une 1/2 journée pour dédouaner faut pas se tromper non plus, ça repousse tard après, en Italie vous y êtes deux jours à rien faire. Dé-douaner, vider, charger, remettre en douane de toute façon et c'est très rare que je repasse par ici. C'est vraiment exceptionnel.

Vous dormez dans votre couchette ?

Tout le temps donc il faut une bonne couchette.

Aire d'arrêt ?

Qu'il y ait de la place. La nuit sur autoroute c'est pas évident, vous arrêtez après minuit vous avez plus une place pour stationner, ils commencent à s'en apercevoir un petit peu parce qu'ils sont en train d'agrandir les parkings, mais parès minuit vous ne trouvez plus de place pour stationner sur les parkings d'autoroutes. Autrement sur n'importe lequel, de préférence assez loin de la route parce que chaque camion qui passe, il vous fait tout vibrer, hein, et puis qu'il y ait quelqu'un.

Sa femme "jamais seul".

Jamais seul aussi, enfin jamais seul, c'est pas tout le temps encore, y a des fois où vous êtes obligé de, y a toujours au moins 1 ou 2 gars quoi, c'est plus prudent.

Parking routier ?

Oui, ça m'arrive aussi mais enfin, en principe si je m'arrête dans un centre routier je ne dors pas de la nuit, parce que, toute la nuit ça circule. Ca gêne plus ou moins, y a certains gars ils sont pas marrants non plus, des mises en route de camion et tout ! y en a qui font pas de cadeau ! Ils mettent en route et vas y que je t'accélère, que je t'accélère et tout.

Les phares non pas trop, le bruit, ils discutent, ils sortent à minuit ou une heure de table. Les mecs ils sont 3 ou 4 à discuter près d'un camion et puis le mec il est en train de dormir. Ca vous savez, c'est flagrant.

Nationale ?

Y a des parkings qui sont très bien puisque maintenant ils font, sur les nationales, leur principe maintenant c'est de couper ne pas tous les virages qu'ils ont fait et laisser l'ancienne portion en parking. Là, ça fait de très bon parking, c'est l'idéal, c'est l'idéal, c'est le meilleur parce que sur l'autoroute c'est pareil on peut pas dire qu'on ça fait toujours du bruit aussi. Enfin, je vais vous dire une chose, quand on a 14, 15 heures de route par exemple, comme ça arrive; c'est pas tout le temps, fait pas le dire, alors là vous dormez bien.

Vous vous endormez facilement ?

Si je suis fatigué, tout de suite. Ces temps-ci, j'étais au bureau de fret à Nancy, j'ai pas dormi de la nuit. J'étais allongé, il faisait chaud parce que c'est un peu un temps de printemps et du bruit, du bruit, du bruit. J'ai pas dormi pour ainsi dire. Alors quand on dort pas, ça travaille là dedans, des projets, ces comptes, machine à calculer, tout le cirque, c'est le soucis que n'a pas un salarié. Il a pas toute la charge sur le dos quand même. Parce que les gars, y en a qui plante trois jours au bureau de fret, y en a, ça leur fait rien, si le gars est un peu consciencieux ça va le gêner, mais y en a d'autres ça leur fait rien. Moi ça m'est arrivé une fois ou deux d'aller au bureau de fret, moi je sais hein... Le bureau de fret ça devrait même plus exister maintenant, parce que, c'est un bureau de fret pour les transporteurs mais y a toutes les grosses boites qui passent par le téléphone alors... c'est la priorité mais enfin des combines et puis tout. Enfin moi je les fais pas et suis bien content.

Combien d'heures de sommeil en moyenne ?

C'est variable... moi ça ne me dérange pas de rouler jusqu'à 3 h du matin par exemple, par contre le matin, en ce moment, je ne peux pas décoller avant 8 h. Y en a d'autres c'est l'inverse. Enfin, disons 6 h de sommeil ça suffit mais c'est pas la loi, en principe c'est 8 h, 8 h d'arrêt. Evidemment si vous êtes fatigué 8 h c'est pas trop. Enfin, le problème qui joue, c'est que plus vous dormez et plus vous avez envie de dormir.

Que pensez-vous de ces 8 h d'arrêt obligatoire ?

Faut pas venir me brancher la-dessus ou sur des frigos parce que là les mecs (?), c'est dingue. On a pondu une loi comme quoi il fallait faire partir les frigos le dimanche pour livrer, avec les frigos modernes qu'on a maintenant la viande elle peut très bien rester toute une journée dans le frigo. Les gars peuvent partir le matin comme tout le monde. Tout ça c'est du bidon. Vraiment, ... moi quand je pars le lundi matin y a déjà des gars du bas de la France qui sont à Paris déjà !, bon ils le veulent bien hein, parce que le patron leur dit... C'est pas mon cas, et je vais vous dire une chose, ça ne sert à rien du tout, parce que à moins que les gars ait un boulot régulier, qui recharge le lundi ou alors la semaine, il va bien recharger le lundi

après-midi pour charger et dans la semaine il va être planté quelque part. Alors le bénéfice et sera parti le dimanche soir, ou s'il a une bonne affaire et tout, les 3/4 du temps c'est pas valable, les 3/4 du temps le gars il va planter une demie journée ça va lui faire perdre tout son, toute la fatigue qu'il e eue pour partir le dimanche soir.

Le matin, vous vous éveillez facilement ?

Facilement, sans réveil, Tout de suite je mets en route et je pars, pas de café, rien du tout. C'est très rare sauf si je suis en face d'un café, mais autrement ça me dérange pas.

Description couchette, éléments appréciés

Que ce soit assez large, minimum 70 pour bien faire. Le Volvo pour ça est pas mal. Un matelas qui n'est pas une mousse qui se tasse.

C'est ce que vous avez ?

Oui et pas de problème, il n'a pas bougé du tout. De ce côté là, ils sont pas mal étudiés. Assez épais, bien sûr, si vous avez deux couchettes dans le camion, si vous emmenez quelqu'un, votre femme ou n'importe qui, qu'il y ait assez d'espace entre les deux couchettes. Maintenant ils ont tendance à faire des options avec des cabines... des toits sur-surelevés, comme la cabine Globe-trotteur pour le Volvo par exemple, pour avoir assez d'espace entre les deux couchettes. Là, j'ai deux couchettes aussi dedans, sur une cabine de Volvo mais c'est jeune hein, entre les deux couchettes y a pas beaucoup de place.

Dans les cabines hautes maintenant y a plus de problème.

Oui, c'est important, évidemment une couchette c'est fait pour dormir mais vous prenez un bouquin ou vous restez assis, c'est pas mal. Ca va mais y a pas assez d'espace entre les deux couchettes.

Votre matelas, il est d'origine ?

D'origine. Il ne bouge pas.

Sa femme "tu le tourne de temps en temps",

Je ne le tourne pas, de toute façon je ne peux pas le tourner puisque, c'est la couchette, elle est comme ça, c'est recouvert de skaï et de velours sur le dessus, sur le Volvo elle est découpée, y a une découpe qui revient sur le capot moteur, c'est à dire qu'elle est plus large au milieu qu'entre les deux sièges. Elle est épaisse comme ça, y a bien 15 cm d'épaisseur, enfin sûr 13 cm d'épaisseur de mousse, elle n'a jamais bougé. Celle du haut est beaucoup plus fine, par contre avec quelqu'un dedans elle est cintrée, la suspension de la couchette par elle même n'est pas la même.

Aménagements ?

Non ce que j'ai pris quand je l'ai acheté c'est le fameux Ubasto là, parce que ça c'est formidable. Dès qu'il fait froid vous mettez ça en route, ça vous chauffe la cabine en un rien de temps, ça vous chauffe l'eau du moteur. Le matin vous mettez ça en route au quart se tour, ça tire pas sur les batteries et tout, ça chauffe tout l'eau du moteur. Ca c'est bien.

Oui, c'est une option, même maintenant c'est je sais pas combien ça coûte maintenant, au moins 6.500 balles, à peu près. Alors ça sur des cabines de luxe, pour les transports internationaux, il faudrait vraiment que ce soit d'origine.

Sa femme "comme le frigo"

Non je n'en ai pas, je vais peut être en mettre un cette année, je vais voir... parce que l'été c'est pas mal non plus, surtout que dans le Volvo y a de la place, dans le Volvo tout est prévu d'origine, ils montent pas tout c'est sûr, mais y a des places prévues, y a même des branchements qui sont faits, y a juste à brancher dessus.

Cabine : Confort conduite

Maintenant vous avez les nouveaux sièges avec suspension à air.

Le votre

Non, c'est un hydraulique, moi je me plains pas puisque, la cabine est souple. Le siège est bien aussi, sont peut être pas assez enveloppants sur les côtés mais c'est pas mauvais. Ce que l'on peut reprocher au Volvo c'est qu'il a un capot moteur au milieu un peu relevé, un peu haut, alors l'idéal d'une cabine faudrait pouvoir circuler de droite à gauche sans enjamber. Vous en avez sur le 310 c'est comme ça.

Sinon vous avez de l'espace ?

Oui, à part ce capot qui prend beaucoup de place quand même. On s'y fait de toute façon... mais la cabine est large, ce n'est pas pas une cabine toute rétrécie comme ils faisaient avant, maintenant vous avez quand même la place, c'est pas mal, ça fait quand même une belle cabine.

Et en hauteur ?

En hauteur c'est peut être un petit peu faible, du fait des deux couchettes là, y a pas assez de place. Pour tenir debout il faut de nouvelles cabines maintenant... ce qu'on apprécie pas mal c'est le rideau qui fait tout le tour de la cabine aussi.

D'origine ?

Oui, c'est appréciable, ça fait une petite chambre.

Vous l'avez décoré ?

"Pas spécialement".

Rangement ?

"Y'a ce qui faut, d'origine, j'ai aucun bazar dans la cabine... y'a des vides poches assez importants, vous avez des coffres sous chaque siège, un coffre qu'est pas vilain, des petits vides poches sur les côtés des sièges aussi, une grande penderie sur le côté avec une grande poche aussi où j'ai toutes mes cartes de villes, plans et tout, vous avez encore un grand coffre sous les couchettes de chaque côté. De ce côté là vous avez aucun bazar dans la cabine, y'a rien qui traîne, le grand vide poche sur le capot moteur pour mettre tous les papiers, pas de problème".

Positionnement

"Normalement je suis assez loin et puis que mes reins soient bien dans le fond du siège quoi, et en plus vous avez le volant qui est réglable avec l'inclinaison".

Visibilité

"Les Volvo, maintenant, ils font les cabines fermées, tout ce qui est couchette y'a plus de vitre. Au début c'est assez gênant. Si vous arrivez à un carrefour et vous êtes la pointe oblique, vous voyez rien de ce qui arrive. Alors vous êtes obligé de casser légèrement puis de recasser dans l'autre sens pour voir ce qui arrive. Mais, on s'y fait, vous mettez un 2ème rétroviseur incliné dans l'autre sens, bon vous voyez, mais c'est une habitude à prendre. Par contre, point de vue isolation c'est nettement meilleur, le froid il passe pas. Quand vous aviez moins 5 dehors vous mettiez pas votre main sur les carreaux, vous la laissiez pas. Maintenant, c'est de la tôle et c'est tout capitonné à l'intérieur. Ca doit être des panneaux sandwich, c'est léger, et puis recouvert de velours, un velours synthétique, c'est pas mal".

Eclairage

"Y'en a partout, sans problème... Des phares, disons que d'il faut au moins 2 anti-brouillard et puis 2 longues portées plus les phares normaux".

Combien d'heures de conduite vous pouvez faire sans être fatigué ?

"Moi je suis peut être un cas mais je peux vous faire 24h d'affilé sans m'arrêter. Déjà je reproche au Volvo qu'il y ait qu'un réservoir de 400 litres, je suis obligé de m'arrêter pour faire le plein. Sa femme "quel ennui, faut pas partir avec lui ". Ca m'emmerde un peu, mais je peux vous faire 24h d'affilé sans m'arrêter, pas tous les jours bien sûr, mais si vous avez la forme moi je vous les fais. Par contre, au bout de 24h (sifflement)".

La fatigue, vous la ressentez comment ?

"Les yeux, les yeux qui piquent et les vaisseaux qui éclatent. Ca y'a pas de problème, quand vous roulez de nuit... et puis les reins, c'est normal, même si c'est bien suspendu vous savez".

Sciastique !

"C'est jamais revenu, ça fait 3 ans, de que je, 3 ans. Sa femme "si tu as eu une reprise pendant". Oui pendant une semaine ça m'a pris là, j'ai eu peur et puis c'est parti comme ça".

En moyenne combien roulez-vous d'heures de suite (sauf cas extrêmes).

"Moi, c'est minimum 5 heures de toute façon... 5 heures et là on a 1 h de battement et maintenant c'est passé à 4 h, 1 h, ou alors vous pouvez faire 1/2 d'arrêt, 2 heures de route, 1/2 arrêt et 2 heures de route, vous avez quand même votre heure d'arrêt. Sa femme : "ça ressemble à rien". Ca rime à rien du tout, et moi je vous dis, je conduis 5 heures, aucune fatigue, rien du tout, qu'est-ce que je vais fouttre pendant une heure ? alors que je me sens très bien capable de faire ma journée d'un seul coup".

Ceci vous le faites systématique ?

"Sa femme : "non".
L'essaye maintenant parce qu'avec les contrôles, quand je peux, je m'arrête. On est un peu obligé, on est un peu soumis autrement ça vous retombe sur le coin des oreilles. On est déjà mal vu de tout le monde (fin lère face)

... disons qu'il y a aussi beaucoup de routiers qui se cassent la gueule aussi par la faute d'un automobiliste, ça on ne le dit pas. Là, y a un semi de couché, mais elle s'est couchée pourquoi ?
Sa femme "pour éviter la voiture".

Conception cabine

"Je la, verrais, assez haute pour les fâmeuses 2 couchettes bien espacées. Un pare-choc devant qui soit assez conséquent mais esthétique quand même, pas un fer à U, un beau parc-choc avec des phares encastrés dedans. Trois essuie-glaces parce que c'est nécessaire, des lave-glaces en bout d'essuie-glaces, c'est assez formidable avec lave-glace à 4 jets sur chaque essuie-glace. Ca balaye vraiment tout. Une accessibilité moteur avec cabine à basculer impeccable. Y a des constructeurs qui mettent des filtres à huile dans n'importe quelle position, ou des filtres à gaz-oil, alors là pour les changer vous vous amuser pendant 5 mn. Ca va rentrer plus dans, question ingénieur mécanique, c'est à eux de voir ça. Pour la cabine, libre circulation à l'intérieur, donc si y'a une cabine assez haute ça doit pas poser de problème étant donné que le plancher est beaucoup plus haut. Une bonne suspension, de très bons rétroviseurs, je sais bien qu'il y en a qui vont dire c'est cher, on arrive à se les faire casser aussi mais c'est quand même utile et puis, un haut de cabine qui soit un peu en relation déflecteur pour la semi-remorque, parce qu'il y a quand même une économie gaz-oil qui n'est pas à négliger.

Oui j'en ai fait monter un, c'est pas à négliger quand même. Et puis l'intérieur, qu'il n'y ait pas trop de gadgets, ça ne sert à rien. Les 3/4 du temps, c'est sujet à de petites pannes électriques. Rétroviseurs dégivrants, c'est une bonne chose. Toute une cabine avec l'arrière fermé pour les couchettes, point de vue isolation c'est quand même autre chose. Le fameux "Debasto" et puis je sais pas, moi...

(?) je crois qu'il faut pas hésiter à mettre les sièges pneumatiques parce qu'apparemment ils ont l'air très bien, d'après ce qu'on peut en entendre parler. La colonne de direction réglable, parce que tout le monde ne conduit pas de la même façon. Les commandes de phares, essui-glace, et tout le cirque bien à la portée du volant que l'on puisse les manoeuvrer avec un seul doigt, tout ça regroupé sous le volant, ça serait pratique et puis une bonne position des leviers de vitesses assez courts, les vitesses passent mieux. Remarquez avec les boîtes qu'ils font maintenant, c'est de bonnes boîtes.

Moi c'est une boîte Volvo, 4 x 4 vitesses, 16 vitesses en tout avec overdrive. C'est bon. Dans les côtes, pas de problème. Pour le F.10, Volvo, c'est un bon camion un peu à cause de sa boîte parce que 280 chevaux c'est pas énorme, mais avec une boîte 16 vitesses c'est bien, ça l'aide beaucoup. Ça équivaut bien 300 chevaux de toute façon, avec une bonne boîte comme ça c'est bon".

Tâches en dehors de la conduite.

"Ca, là ça va être une tâche qui est complètement différente de celle du salarié parce que moi je tiens à être vide tout de suite pour recharger. Si y'a des feignants dans les usines, moi je vais donner la main pour décharger, même pour charger à la rigueur, parce que des feignants dans les usines y en a. Ca, c'est dingue...

Sinon les gars il va attendre 1/2 journée, il va même pas savoir où il va casser la croûte le midi ou quoique ce soit. Bon, pas une vie et pour pouvoir acheter pour être tranquille, qu'il puisse organiser sa tournée ou son retour ou son rechargement, le gars il va donner la main. Le pire, ce sont les supermarchés, c'est dingue. C'est dingue, dingue, dingue. Moi je les fais pas beaucoup, j'ai pas trop à me plaindre. C'est dingue, j'ai fait 3 livraisons cette semaine, même tour : Saint-Dié-Nancy-Epinal hein. 2 Conforamas. Le matin ils vous reçoivent, c'est marqué 10h, réception 10h mais où on va ! attendez, 11h moins le 1/4 ils attaquent. Le camion, parce que le petit client de la veille a commandé une petite armoire ou un lit, il vient la chercher en magasin. Il vient avec sa petite estafette, un truc comme ça. Le client il passe avant, et vous vous attendez que tout soit livré pour vider. Alors vous, vous amenez la marchandise mais vous passez encore après celui qui vient chercher son lit, sa chaise ou son armoire. Alors, y a bien quelque chose qui va pas. Dans les usines classiques maintenant, vous arrivez à 3h de l'après-midi, les gars ils vous font une gueule, c'est trop tard, 3h vous vous rendez compte, la journée est presque finie à 3h. C'est fréquent, c'est sans arrêt, c'est tous les jours, le routier qui est planté à 3h de l'après-midi, qu'est-ce qu'il va faire ? Il attend là pour charger il est devant l'usine, 3h il suffit qu'il y ait un camion au chargement, ils prennent plus. C'est dingue vous perdez une journée comme rien.

Y'a des usines, vous arrivez tout de suite, y'a personne, si vous avez 20, 22, ou 30 palettes au rabe dans le camion, en 1/2, 3/4 heure vous êtes vide. Si vous avez un camion devant, il faut compter 1h d'attente, c'est logique vous n'êtes pas arrivé le premier. Mais y'en a d'autres vous êtes 1/2 journée à attendre comme ça. Et si vous avez du vrac à l'intérieur, des cartons. Là vous pouvez donner la main, parce que le

soir vous y êtes encore.

Les 3/4 du temps on parle de l'embauche, créer de l'embauche, ils ne peuvent pas en embaucher tous ces grands magasins là. Vous avez un petit jeune, un petit feignant parce que c'est ça, c'est rien d'autre, c'est pas courageux, moi je vous le dis. Ils les payent 3 fois rien, faut voir ça aussi, alors le gars il fait rien, il en fait pour son argent quoi. Nous c'est pas notre cas. Par contre vous avez des vieux rippeurs qui ont toujours bossé, maintenant ils sont pareils. Dans les usines avec les syndicats, ils les ont tellement fait chier avec ça parce que des syndicats il en a fallu mais maintenant on ferait mieux de tout arrêter, maintenant les syndicats c'est de la politique et puis vous pouvez tous les descendre.

Sa femme "on s'est retrouvé tous les 2 au chômage à cause d'eux".

Maintenant, c'est inadmissible, c'est plus des syndicats, ils cherchent même pas à défendre l'ouvrier, c'est un biais l'ouvrier. On vous veut défendre, on va vous donner ça, donner ça mais c'est pour passer aux élections de l'autre côté alors... Les gars ils se sont fait gonfler par les syndicats mais ils foutent plus rien, c'est 8h, c'est 8h,... C'est même plus 8h parce que je vous dis, vous arrivez à 3h, "ou là !, on va jamais pouvoir te décharger" et tout, alors ou le routier, il est un peu pressé, il commence à gueuler, (?) c'est terminé tout de suite, il vaut mieux ne rien dire. Vous dites rien, vous avez des chances de vous faire vider quand même. Si le gars il a un petit remord, il vient quand même vous chercher des fois, si c'est pas trop tard bien sûr. Mais si vous gueulez, c'est terminé, rien à faire. Pour ça, les délais d'attente c'est variable. On a de bonnes usines, de bons clients ou ça va très bien, et puis vous en avez d'autres vous attendez. Je crois que le pire c'est les supermarchés, là je peux pas trop en parler parce que je les fais pas tellement.

Trouveriez-vous normal qu'il y ait une permanence ?

"Ou alors tout sur rendez-vous. Nous on fait des supermarchés à Lorient par exemple, c'est la SCA est le gros centre intermarché. A la SCA est l'entreprise de transport (?), si vous chargez de la flotte dans les Vosges par exemple de la Contrex et du Vittel, vous arrivez : "Bon t'es prévu à telle heure, t'as un rendez-vous à telle heure". On se pointe à telle heure, ils vous prennent tout de suite et en, c'est de la palette, en 3/4 heure vous êtes vide.

Ca c'est l'idéal, il faudrait faire ça partout, prendre des rendez-vous. Bon, un camion de sauce tomate en conserve, y'a 24 palettes, bon t'es prévu à telle heure. Le gars il en a rien à fouttre, il peut aller manger, prendre 2 heures pour manger, il se pointe à 2 heures, 2 heures un quart il est pris tout de suite. Vous avez vu les queues quand vous avez une dizaine de semi qui attendent devant une boîte comme ça, c'est à celui qui va baiser l'autre, hein. Maintenant c'est comme ça, si vous faites pas attention, l'autre il a vite fait de passer devant... Ca c'est la vie de maintenant qui fait ça, c'est une vie de dingue. Si l'autre il a le malheur de ne pas être dans le camion si ça avance, vous pouvez être sûr, hop, y'en a un autre devant, ça c'est classique. Alors ça c'est anxieux, vous êtes obligé d'attendre et de voir ce qui se passe, "alors, t'es presque vide", attend hop, se présenter, ouvrir les portes pour être vite, reculer c'est dingue et ça vous savez, à l'étranger c'est pareil. Vous allez en Allemagne, si vous faites pas attention l'Allemand derrière vous, il vous passe tout de suite devant, l'Italien c'est pareil, ça y'a pas qu'en France.

L'idéal du rendez-vous, pour tous les supermarchés ça doit mieux marcher comme ça. Ils le savent, si c'est de la palette, ils savent qu'en trois quarts d'heure le camion il est vide. Y'a pas de mystère, un transpa-

lette électrique avec un gars, surtout qu'ils ont des quais en pagaille, ils ont un gars à chaque quai normalement, dans des gros trucs comme ça ! Bon s'il y a du vrac, bien sûr que c'est différent mais tout ce qui est chargé sur palette, trois quart par camion, aucun problème. Qu'ils soient un mec au planning et puis qu'ils prennent les rendez-vous comme ça, c'est tout... Vous avez 2, 3 quais destinés à l'alimentation, 2, 3 quais pour le bazar, 2, 3 quais pour tout ce qui est boisson... justement ça devrait être d'autant plus facile pour un gars qui soit au planning d'établir des rendez-vous, parce que tout le monde ne va pas au même endroit. Mais ça... ça marche comme ça, tout le monde se fait chier et puis tout le monde gueule et puis ça ne bouge pas, voilà".

Débachage.

"Ca, ça dépend ce qu'on charge.

Sa femme "c'est une hantise".

C'est pas une hantise, c'est emmerdant. Les bâches sont trop lourdes... C'est dingue, vous savez quand vous tirez une bâche sur un semi de 12m 60, ben quand vous arrivez au bout, le bout des doigts il est brûlé, surtout quand il fait chaud, même avec des gants, vous savez qu'il faut tirer dessus".

Vous n'avez rien pour...

"Ben y'a des débâches vite, ça s'appelle "débâche vite", c'est plus pratique mais on peut pas (?) ça dépend du travail qu'on fait".

Vous avez des échelles.

"Oui, quand on ne se les fait pas piquer. Moi j'en avais une, j'en n'ai jamais repris une. Je me la suis fait piquer dans une usine, depuis je me débrouille comme ça. On monte à cheval sur les faitières on descend, on tire sur 2 mètres puis on redescend, on resaute de l'autre côté de la faitière, on retire de l'autre côté, ça c'est pour la retirer, pour la remettre hein, et pour la sortir on monte carrément au milieu de la bâche, sur la portière centrale et puis vous tirez ça jusqu'en arrière, en 2 jusqu'au bout, vous reprenez le milieu, vous la retirez une 2ème fois, comme un drap, pareil. Pour la retirer vous pouvez pas parce que vous avez rien derrière, si vous tombez, vous tombez dans le fond de la semi".

Ca vous est arrivé ?

"Non, mais, je fais attention, mais ça m'arrivera un jour ou l'autre de toute façon. C'est de l'escalade ça. Si vous tombez dans le plancher ça fait pas trop haut, ça fait jamais que 2, ça fait 3 mètres quand même, 2 mètres 70 dans le plancher, mais si vous tombez par terre y'a encore un mètre plus bas, si vous tombez du mauvais côté.

J'ai dû débâcher par neige et puis moins 17, la bâche elle est gelée, là c'est dingue. Et quand y'a du vent !, c'est le plus dangereux parce que ça vous arrache tout. Le vent ça s'engouffre là dedans, c'est dingue. Le débâchage c'est un problème, disons qu'avec un plateau bâché, une saroyarde comme on appelle, vous chargez n'importe quoi. Pour un artisan c'est valable. S'il y a 2 chargements, si vous en avez un qu'il faut absolument un fourgon, l'autre, y'a pas de problème, vous prenez l'autre, vous chargez le tout. C'est intéressant quand même".

Combien de temps pour débâcher ?

"Moi je vais vite, pour débâcher j'en ai pour 10 minutes. Tous les élastiques, les clips derrière la porte, (sifflement) je tue ma bâche, en 10 minutes elle est retirée, même avec les faitières retirées. Pour la remettre c'est un peu plus long, il faut 20 minutes, 20 minutes mais sans s'amuser et quand vous avez fini, ça coule de partout, même s'il y a moins 5 dehors... Cette fatigue là, on ne va pas la ressentir tout de suite, on va la ressentir au bout de 4, 5 heures. Elle se ressent pas tout de suite vous remontez dans le camion et puis c'est fini, on en parle plus, par contre vous la ressentirez le soir. Quand vous faites un chargement que ça oblige de débâcher, ça impose que le lendemain matin ou lendemain après-midi, vous allez refaire la même chose. En 2 jours, vous avez 4 fois retiré la bâche. C'est un problème, mais pour nous c'est un avantage d'un autre côté. C'est sûr que c'est un problème d'ailleurs les chauffeurs en tant que salarié, ils n'aiment pas beaucoup, c'est un peu normal mais enfin".

Entretien.

"Moi je le fais ici, je suis à la ferme, là, il est stocké à la ferme un peu plus haut là. Je décroche là-bas et je rentre mon tracteur là, juste dans la descente du garage : vidange, graissage, (?), des petites bricolles que j'ai".

Vous avez une formation mécano ?

"Légère, je ne suis pas mécano du tout moi, enfin je connais quand même plus ou moins. Disons que je suis pas, le problème aussi c'est que toutes les, la moindre petite panne, si c'est un petit peu important, je passe au concessionnaire parce que les trois quarts du temps on n'est pas outillé pour le faire. Y'a ça qui joue aussi. Vous allez y passer une demi-journée parce que vous êtes pas outillé, vous avez pas la clé ou le clip qu'il faut, alors que le concessionnaire il a tout ce qu'il faut sous la main. Il vaut mieux aller là-bas".

Si vous aviez un problème sur la route.

"Ben là, je touche du bois. Maintenant ça c'est bien passé. Si c'est un peu important vous avez un calepin des concessionnaires. Soit vous y allez, soit vous lui téléphonez. Les trois quarts du temps il faut voir si c'est une courroie ou une durite, ça faut en avoir dans le camion, moi je sais que j'ai un peu tout, que je puisse me dépanner quand même. Vous avez des chauffeurs ils n'ont pas une clé dans le camion. Moi j'ai tout, jusqu'à la bombe, du dégrippant. C'est très utile.

Pour un salarié c'est pas normal, moi je suis un petit patron... D'un autre côté, moi je sais que personnellement, ça ne me déplaît pas parce que je sais ce qui est fait et ce qui n'est pas fait. Dans une grosse boîte vous savez jamais si ça, ça a été fait, si le graisseur là il a été graissé, si ça ça été répandu... Quand vous le faites vous même, vous savez ce qu'il en est, d'un autre côté c'est pas mal non plus. Dans les grosses boîtes, ils n'y touchent pas, ils mettent le camion sur la fosse et puis ils s'en vont faire un tour. Mais le gars qui est chez un petit patron, il le fait, ils savent à quoi s'en tenir de toute façon. C'est normal, le petit patron il ne peut pas se payer, je crois que maintenant pour une vidange-graissage chez un concessionnaire vous en avez tout de suite pour 1 200 balles avec l'huile et tout. C'est dingue. Moi je prends l'huile par 4, 500 litres, ça me fait un an

quand même. A l'heure actuelle il vaut mieux savoir se débrouiller tout seul".

*Pourquoi achat camion neuf/occasion ?
38 tonnes*

"Parce que je faisais la grande route, je tenais pas à être embêté, pas passé mes week-ends à faire de la mécanique, uniquement pour ça.

Un 38 tonnes, parce que le travail que m'imposait un peu l'affrêteur, c'est d'avoir ça et puis pas autre chose, et puis une savoyarde et pas un fourgon".

Vous lisez des revues spécialisées ?

"Oui, l'Officiel des Transporteurs. Je lis un peu tout. Je regarde ce qui m'intéresse... sur les lois, la réglementation par exemple, ça j'aime bien par contre tous les comptes rendus de meeting avec Madame Chereman et puis tout le cirque, c'est du bidon puisque j'arrive jamais à résoudre le problème. Ca c'est un peu comme l'émission des routiers qui est passée, avec POLACK, ça rime à rien du tout, il n'en ressort absolument rien, faut dire ce qui est. Bon, tous leurs meetings, tous leurs trucs c'est pareil,... et puis tout ce qui est technique bien sûr, j'aime bien ce qui est technique les essais de véhicules. C'est important, c'est, quoique l'essai et la conduite après par un salarié par exemple, ça peut être complètement différent, suivant le trajet que vous faites aussi. Eux, ils sont forts pour la consommation mais vous arrivez jamais à refaire la consommation qu'ils vous disent. Et pourtant, c'est des chiffres qui ont été faits sur un essai routier mais par sur un assez grand nombre de kilomètres. C'est toujours le même gars, ils ont un démonstrateur, le gars il est sur cette marque là, il sait, tout au point... Parce que j'estime que la consommation, moi je la fais sur trois mois, sur trois mois vous avez fait de la plaine, de la montagne, vous avez chargé 24 tonnes, 10 tonnes, vous avez tout fait donc c'est vraiment une moyenne. Sur une semaine ça veut rien dire du tout. Sur 3 mois vous allez vraiment toucher à tout, dans toutes les circonstances, sur de la neige, sur de l'autoroute, de la nationale, sur tout, donc c'est déjà plus réel, plus justifié".

Comptabilité.

"On fait ça le week-end, j'ai mon comptabel. Si vous voulez que ce soit bien fait, assez consciencieusement avec des plannings et tout, ça prend assez de temps quand même. C'est sûr que la comptabilité de la semaine, c'est pas énorme, hein, mais si vous répertoriez tout sur des grands plannings, et après ça tout le condensé du planning sur un carnet, ça prend du temps quand même. Et encore, j'ai pas trop de comptabilité point de vue paiement, c'est payé par billets à ordre, tout est fait par ordinateur voyez, donc, disons que tout ce qui est recette, j'ai juste à contrôler si ça m'a été payé. Disons que j'ai pas à faire de facteur pour toucher le prix du voyage c'est tout".

Si c'était à refaire ?

Oui, je le referais, maintenant j'aurais du mal à retomber sur l'arrière, c'est ça le problème. Faut faire quelque chose, c'est ma branche, maintenant je vais un peu partout les yeux fermés. Depuis 14 ans je connais pas mal de coin, partout, ... disons qu'on ne peut pas dire que ça me plait à 100 %, surtout maintenant parce que ça va de plus en plus mal, faut dire ce qui est, enfin c'est pas, ... pour moi si ça va pas plus mal que ça, c'est bon. Il faut se dire qu'on gagne pas, c'est pas l'Amérique, on ne gagne plus ce que c'était avant. Les petits transporteurs qui se sont mis à leur compte il y a 10, 12 ans, c'était autre chose déjà, maintenant c'est beaucoup plus dur, et puis y'en a beaucoup qui ont tendance à être exploités. Y'en a qui se laisse exploiter aussi, y'en a qui compte pas, ils prennent n'importe quoi, ils calculent pas les kilomètres à vide, rien du tout, c'est dingue. Remarquez ils tiennent pas longtemps. Moi j'en connais ils tournent 6 mois et puis hop, le cas de Philippe qui a racheté son Ford, 6 mois et puis hop, saisie de tout. Faut gamberger un peu, c'est sérieux quoi.

Le prochain camion que j'achète, dans un an, celui-là va être fini de payer, y'aura peut-être le problème de garder celui-là et de mettre un chauffeur, mais si je fais ça j'aurai du boulot en direct, je ne le ferai pas sans avoir du travail en direct, et je mettrai mon chauffeur sur le travail en direct avec l'ancien camion, celui qui est payé et moi, j'en reprendrai un neuf pour moi en continuant mon travail chez mon affrêteur, faire d'une pierre deux coups, voyez. Si jamais y'a un problème sur le camion, que mon affrêteur puisse me prendre mon deuxième camion, qu'il y ait toujours une roue de secours.

Y'a beaucoup trop de charges, dès que vous augmentez votre bénéfice, les charges doubles carrément. Tout ce qui URSAFF et tout ça, c'est dingue... C'est dégueulasse parce qu'en tant qu'artisan on est obligé de se faire notre retraite nous, si vous ne faites pas votre retraite en mettant de l'argent de côté, vous avez rien. Ça c'est dégueulasse. Et l'histoire du gaz-oil... Là ils l'ont baissé au dernier moment parce que, ils en ont parlé pendant 15 jours, il n'a jamais été question de descendre le gaz-oil. C'est juste pour pas que ça pète chez les transporteurs qu'ils ont fait ça, ça aurait dû péter sérieusement s'ils avaient... Ça, c'est sûr qu'on est les plus gros consommateurs.

Vous récupérez la TVA ?

C'est du bidon, si on la récupère mais c'est du bidon. C'est par tranche, par 10ème, c'est dingue. On va mettre 4 ou 5 ans avant de récupérer les 18,6 % de T.V.A. C'est par 10ème tous les 2 ou 3 mois. C'est minime, avec les augmentations ça revient, on en est toujours au même point.

Une semaine

Vous voulez que je vous raconte une semaine, la semaine dernière, la semaine dernière c'est un cas exceptionnel, je n'ai fait que de la France. Je suis parti de la maison, j'ai chargé le lundi après-midi parce qu'avec les fêtes j'étais pas en charge exceptionnellement, j'ai chargé le lundi après-midi à Nemours, des produits de droguerie que j'ai vidés à Mézieux dans le 69 à côté de Lyon. J'ai vidé donc mardi matin à la première heure, mardi après-midi j'ai rechargé des congélateurs, frigos et tout dans la zone industrielle de Lyon à Vénitieux. Donc sur place, 3 km à vide, c'est bien, c'est bon, ça paye bien pour 3 clients Epinal, Saint-Dié et Nancy. J'ai livré ces 3 clients là mercredi. Mercredi soir j'ai appelé

j'ai appelé pour recharger, bon mercredi soir ils avaient rien de prévu, j'ai rappelé jeudi matin. Jeudi matin j'ai rechargé un petit tour qui m'a évité de faire des km à vide, c'est-à-dire Nancy - Epinal. Y'a 100 bornes, ça m'a évité, j'ai pu recharger pour faire ces 100 bornes là sans rupture de charge pour ainsi dire. J'ai vidé à côté d'Epinal et j'ai rechargé dans la même usine pour Saint-Quentin dans le 02, donc ça c'est du bon boulot. J'ai livré donc vendredi matin à la première heure à Saint-Quentin. Vendredi avant midi j'étais rechargé à 50 km avec 25 tonnes de pommes de terre pour Milan, et là je descends à Milan. Ca c'est la semaine dernière, c'est un peu exceptionnel parce que j'ai que de la France. Autrement y'a un voyage à l'étranger par semaine".

- GUY F. a 32 ans et 12 ans d'expérience dans le métier C1 1972.
Il a débuté d'emblée sur un 35T SAVIEM 240.
- Salarié d'une entreprise de Transport (650 salariés) composée de 5 à 6 succursales. Le siège social est à CAVAILLON. Le patron de l'entreprise est aussi concessionnaire RENAULT.
- Véhicule tracteur 310 chevaux RENAULT semi-savoyarde ou isotherme. Le tracteur est équipé d'une couchette et d'une radio-K7 (mais seule la radio fonctionne).
- Conducteur de longue distance, il transporte essentiellement des produits alimentaires. Il couche 3 nuits par semaine dans son camion.

Remarque générale :

Cette interview est de très bonne qualité eu égard au sujet, aussi il nous a semblé intéressant de la donner en entier, nous avons juste résumé quelques informations et organisé le discours avec des sous-titres excepté pour la rubrique travail résumée au début, l'ordre du discours a été respecté.

Travail :

Il fait le trajet Créteil-Cavaillon et parfois Marseille-Avignon, Rungis-Lille deux fois par semaine en utilisant l'autoroute soit environ 2 400 km par semaine. Selon les cas son chargement est pris en charge par les agences de l'entreprise où il livre directement lui-même le ou les clients.

Ayant parfaitement compris l'objet de l'entretien, le conducteur a parlé d'entrée de jeu de sa cabine sous l'aspect lieu de repos. Il évoque le problème principal de la cabine à savoir le volume et l'espace :

CABINE : - espace et hauteur - comparaison des anciens SAVIEM et du 310 RENAULT :

"Disons qu'avec le R 310, Renault a fait un bon progrès point de vue moteur, point de vue insonorisation, point de vue confort, mais niveau couchette... il faut un peu escalader hein, déjà pour se déshabiller, bon, il faut un peu escalader, après pour se mettre dans la couchette, il faut un peu enjamber tout, c'est pas l'idéal... C'est pas assez vaste, parce que sur les anciens Saviem qu'ils faisaient, le 240 ou le 260, ou les anciennes cabines Saviem, il y avait beaucoup plus de place... Au niveau couchette, habitabilité, sur le 310, ils auraient pu faire mieux".

- climatisation et chauffage :

"Pour la climatisation, l'idéal aurait été qu'ils fassent comme le "Magirus" qu'ils mettent un "Debasto" dessus, un appareil de chauffage indépendant quand le moteur est à l'arrêt, sans problème on règle le chauffage.... Non, on n'a pas de chauffage, la nuit il faut un bon duvet, par temps froid évidemment. Le matin on hésite à se lever, alors on se lève, on fait très vite pour se rhabiller parce qu'il fait froid. Quand on monte dans le Nord, c'est pas évident, on se rhabille très vite le matin".

- lieux d'arrêt :

"J'arrête le camion là où je suis, il faut que je trouve un parking qui soit à la grandeur du véhicule et que ça ne fasse pas de danger pour les autres véhicules qui circulent la nuit... En général, les parkings qui sont assez grands pour les camions, il y a beaucoup de monde qui s'y arrête, tous les poids lourds, les semi s'y arrêtent, car il y a que là qu'il y a de la place, parce que plus ça va maintenant et plus on vous interdit les accès aux parkings, aux routes, prenez l'ensemble de Nemours, c'est interdit, faut prendre l'autoroute. Bon, hein l'autoroute pour se ravitailler, pour manger disons, ça revient toujours au même problème, moi, leur super restaurant... on y mange très très mal et puis y a pas l'ambiance, c'est idiot. Parfois il m'arrive de m'arrêter la nuit, sur les parkings des autoroutes ou à l'intérieur de l'usine où je décharge. On avait une usine du côté d'Amiens, chez C. et T., et ils déchargent la nuit, donc on décrochait pour ne pas sentir le... et puis le gars venait nous réveiller quand c'était prêt.

- sur les parkings les nuisances - bruit et lumière :

(Dit ne pas être gêné par les phares et le bruit des autres camions puis,)

"Si j'ai été gêné 2, 3 fois par des camions frigo, le frigo se met en route tout seul l'été, c'est automatique, alors on est gêné, mais en principe, le gars est correcte, il se met bien à part, pour pas réveiller... s'il peut. Nous, si on voit un frigo l'été, on ne se met pas à côté".

- conditions du sommeil :

"On a le coup de barre au volant mais dès l'instant où l'on commence à se déshabiller et à se mettre dans la couchette, on a plus ou moins sommeil, mais ça vient rapidement, enfin, rapidement (1/4 d'heure).

En moyenne, c'est dur à dire, on ne peut pas faire de moyenne.... 4 heures, 4, 5 heures.

On dort mais à moitié, on dort, on dort ça y a pas de problème, mais on a pas le même sommeil que si on se met dans un lit... enfin au niveau de tout, au niveau du lendemain qu'il faut démarrer à telle heure pour être à telle heure à tel point... y'a tout ça qui met le problème en route mais...

J'ai eu des matins du mal à me réveiller, on a tous un réveil dedans, enfin tous, je sais pas, enfin, moi j'ai un réveil".

- amélioration de l'isolation :

"Dans le duvet on ne sent pas la différence de température, c'est quand on se lève le matin, on le sent il fait frisqué... bien que maintenant, les cabines elles sont bien..., ils ont fait des progrès quand même, oui heureusement, surtout sur le 310 comparé avec le vieux Saviem, ils ont fait des progrès point de vue.... point de vue isolation et point de vue place, c'est le contraire, ils ont fait l'inverse".

- reste le problème du manque de place :

"Faudrait qu'il n'y ait pas le moteur au milieu, qu'on ait la place de déshabiller sans se mettre dans une position acrobatique ; un chauffage d'appoint genre, on règle de 1 à 8, ça prend directement dans le gas-oil, c'est électrique. Il devrait y avoir ça.

Une couchette plus vaste, un peu plus large. Avoir de quoi accrocher ses affaires sans les jeter. Ils devraient faire un renforcement avec un rideau, une petite tringle pour accrocher les portemanteaux ; le lendemain on s'habille que ce soit pas tout chiffonné ou tombé par terre".

CONDUITE - qualité de souplesse :

"C'est un camion assez souple, dans la conduite, oui, enfin à l'assise c'est souple aussi mais on se prend des "coups de raquette", ça part ça quand vous passez dans une bosse ou un trou... carrément.
Les amortisseurs, heureusement ils ont mis un siège, suspendu à air, ça amorti le coup mais pas tout le temps".

- comparaison avec les autres camions conduits :

"Ce camion, je l'ai eu il y a 2 mois 1/2, j'ai conduit avant d'autres modèles : Scania, Volvo, Berlier, PS 30 toujours Saviem, je préfère encore le PS 30 que le 310 point de vue souplesse....

- la boîte de vitesse - reprises molles :

"Sur le 310, on a une boîte synchro (2 x 4 boîte à étage) sans problème, ça passe pas trop mal. Les reprises sont assez molles, c'est une Renault, c'est Saviem alors c'est très, très mou, même le 310.
Les éléments de commande sont assez bien, c'est à portée de la main... c'est déjà pas mal... parce que quand vous tournez le volant puis que pour les essuie-glaces il faut faire ça (tend le bras à droite) ... c'est pas triste.
Non, là ils ont fait des progrès".

- accès cabine :

"Y a 2 marches à monter Pour monter, pas de problème, je prends qu'une seule marche sur les 2 Pour descendre je saute .. des fois, je suis mal tombé, un sabot de cassé en 2".

- siège :

"Le siège est à suspension à air : quand il y a plus d'air le siège est en bas, et quand vous mettez le moteur en route, bon forcément, les bouteilles se regonflent et puis le siège il monte tout seul C'est très très bien, c'est très, très souple".

- fatigue liée à la position assise :

"Quand vous faites une journée de 15 heures ... Le dos oui par rapport aux coups de raquette, alors disons que là (nuque), là (dorsales), là (lombaires) et aux reins, bon, on déguste hein ... moins dans le 310, mais dans les anciens, tout le monde n'a pas du 310, ça coute quand même ... 45 millions ... je sais que dans le 240 ou dans le 260, quand vous finissez votre journée vous avez mal partout. Là, là, à la tête et aux reins, et toute la journée, vous passez sur une bosse et toute la journée, bang, bang, bang, ah oui, c'est incroyable faut voir !".

- Problèmes de dos :

"J'ai déjà eu une scoliose avant de commencer mais ça ne me l'a pas arrangé, hein ..., une sciatique, j'ai les vertèbres lombaires en bas tassées ..., une sciatique du diable, des jours là comme ça, ça fait du bien le matin ! c'est très bon ! (2 arrêts de travail dûs à une sciatique)".

- Positionnement au volant :

"Le siège est réglable en hauteur ..., le volant est réglable avec, disons qu'il y a une manette ..., bon hein, on se le met comme ça, ou comme ça ..., ça dépend comment vous aimez conduire, bien moi j'aime bien conduire près du volant, face au volant, je préfère l'avoir comme ça et être presque disons pas à ras, mais disons être à une bonne dizaine de centimètres.

- Problème de la personnalisation du siège

(se déporte sur la gauche avec le coude contre la vitre sur autoroute) "parce que c'est long".

"Oui, c'est assez souple, enfin moi, quand j'ai repris le camion, le gars il pesait 40 kg de plus que moi, alors déjà, le siège avait pris la forme. Quand il a pris la forme, c'est foutu".

- Visibilité - problème lors des manoeuvres (la vitre arrière) :

"Le pare-brise, je pense qu'il manque de visibilité sur le 310 et puis ce que je leur reproche c'est qu'ils ont fait un peu comme le Volvo, là qui est sorti, ils ont copié dessus, que bon quand on manoeuvre à contremain, c'est-à-dire à contresens, sur l'arrière la cabine est toute en tôle, y a pas de vitre, ce qui fait qu'on voit pas, faudrait qu'ils mettent des rétro à double faces, mais même avec le double face on voit pas non plus. Il aurait fallu qu'ils mettent un coin cabine sur le côté droit avec une petite vitre rien que pour voir où le semi s'en va, là on voit pas, c'est un gros reproche que je leur fais.

- Bruit :

"Niveau sonore, c'est moins qu'une voiture, on n'entend pas le moteur. C'est dépaysant !... c'est vrai.

- Tableau de bord :

"Rien à lui reprocher.... Ce que je leur reproche, c'est que pour la majorité des camions qu'ils ont livrés, quand le camion a 1 an, 6 mois, la K7 ne marche disons plus.... Je l'avais pris, il avait 50 000 km, c'est pas grand chose, la K7 ne marchait déjà plus, y avait que la radio.... Disons que sinon, si, ce qu'ils auraient dû faire, c'est comme sur les Volvo, mettre au milieu, là où il y a le levier de vitesses, faire une plage de bord avec un petit renforcement pour poser des affaires sans qu'elles glissent. Ça, ils ne l'ont pas fait. Y a rien.... Pour poser un paquet de cigarettes, vous pouvez pas le poser là devant car c'est

carrément comme ça sur le pare-brise, ça fait un 45° alors après faut le chercher ..., et là sur le côté droit il y a la plage de bord avec le levier de vitesse, ben là, vous posez quelque chose, y a pas de petits pourtours alors ça glisse derrière la couchette, derrière..., c'est à vous après de retrouver tout ça, tout en roulant c'est pas facile.

- Pédales :

"Ca va ..., si quand je suis dans un embouteillage ça m'arrive d'avoir mal, point de vue sciatique déjà, j'ai le nerf qui..., ça fait mal jusqu'en bas du pied".

- Crampes :

"Des crampes, non ..., si mais pas en conduisant. Des crampes quand je suis assis, à table, ou quand je mets le pied dans une mauvaise position, c'est toujours le pied gauche".

- Équipement de sécurité :

"Sécurité y'a rien. Y'a pas de ceinture, ça sert à rien sur le camion, sur une voiture, oui, c'est utile, sur un camion, non".

- La ceinture ça ne sert à rien, c'est même dangereux pour les conducteurs :

"Sur un camion quand il y a un gars qui freine devant qu'on vient lui rentrer dans le cul..., c'est une cabine avancée, on est écrasé dedans ceinture ou pas, on n'est pas projeté contre le pare-brise, on est écrasé. Une voiture, y a quand même le moteur devant... Le pare-brise, c'est un pare-choc c'est tout... Le pare-choc contre un semi ça fera rien du tout, même dans un arbre.
Les appuis-tête, c'est bien. On en a sur le 310... contre le coup du lapin. Moi je trouve que c'est bien les appuis-tête".

- Conception de la cabine suggestions : l'espace :

"Moi, je la concevrais comme le Bulsing Man camion allemand... Le moteur on ne l'a pas au niveau de la couchette, on ne l'a pas sur le côté, il est sur le côté de la caisse. Donc, il y a beaucoup moins de bruit, beaucoup plus de place, on tient debout dedans ..., sur 3 mètres vous marchez debout, sans baisser la tête, sans faire de gymnastique pour vous déshabiller.
Et point de vue insonorité, y a pas de problème, le moteur vu qu'il est en bas de la caisse, vous avez aucun bruit, ce qui s'appelle aucun bruit.... C'est un camion remorque, c'est plus souple.... Sinon, je le concevrais comme les américains, genre Kenworth ou J.M.S. ..., c'est-à-dire le moteur devant, donc le bruit y a plus de problème puisque c'est très bien insonorisé en plus sur le devant, et puis la couchette, faut pas en causer. Eux, c'est un peu exagéré parce qu'on en n'aurait pas l'utilité, eux ils traversent, ils font 5 000 km, côte Est-Ouest. On rentre dans la couchette pas par la cabine mais par une porte spéciale. Nous en France, on n'aurait pas l'utilité de ça. Ca ferait trop de gas-oil....

PROBLEMES LIES AUX OPERATIONS DE TRANSPORT AUTRES QUE LA CONDUITE :

- Déchargement :

"Disons que quand on va à un Euromarché ou une grande surface, hein son camion faut le vider....
Normalement c'est pas nous, on a pas le droit théoriquement d'y toucher mais si on n'y touche pas, c'est pas 2 jours qu'on y reste, ni même une journée, ni même 4 heures, c'est....
Le temps que les mecs ils se décident à monter dans le camion, parce que, eux, ils n'ont pas le droit de monter dans le camion, mais vous vous n'avez pas le droit de monter dedans non plus...
C'est à la grande surface de dire, on met quelqu'un dedans et on vide. Mais, moi, je n'ai pas le droit, au-dessus de 3 tonnes je n'ai absolument pas le droit en faisant de la route, en ayant roulé toute la nuit ou même une journée de monter dedans pour vider à leur place. C'est pas mon boulot, c'est le leur. Et eux, si vous voulez par là, ils n'ont pas le droit de monter dedans. Ils ont reçu des ordres formels de la Direction que s'ils montaient dedans, ça irait mal, ce qui fait que c'est insoluble. Alors ce qui fait que nous, pour rentrer plus tôt, ou pour partir recharger à l'heure, on est obligé de monter dedans, pas de problème".

Son véhicule n'a pas d'équipement pour charger ou vider.

- Préparation du camion pour vider ou charger :

"Ca m'arrive de débâcher.... Ca me prend 20 minutes....
Je prends un manche à balai, j'enlève tout ce qui est sur le côté, les tendeurs de bâche, avec le balai, ça va bien pour pousser sur les 2 premières ridelles, après c'est trop lourd, je ne peux plus. On est obligé de monter sur la rehausse au-dessus, pousser un côté, redescendre, remonter sur l'autre rehausse à côté, pousser comme ça, ainsi de suite.... C'est pas plaisant".

- Les accidents liés à la manutention :

"Dangereux ! oui, vu que les ridelles sont pas très bien fixées, on a toujours tendance un peu à bouger (les rehausses sont en aluminium). Je n'ai jamais eu d'accident mais j'ai eu un camarade qui a eu un accident, qui est tombé, la rehausse elle est, la soudure a lâché et il est tombé avec. Il s'est fait une fracture du crâne. C'est pas grand chose hein ; ils l'ont retrouvé le lendemain matin parce qu'il était passé sous la semi, et puis pour s'avancer la nuit il avait débâché. Ils l'ont trouvé le lendemain matin, ils cherchaient le chauffeur partout, il était sous la semi. Pour débâcher, ça dépend de la marchandise livrée (exemple : papier de vache qui rit en rouleaux bien compressés, 24 tonnes, vidage à la grue après débâchage).

- Les palettes, une solution qui ne résoud pas toujours les problèmes :

En général, ça dépend des transports que l'on fait mais maintenant ils se mettent beaucoup à la palette, parce que évidemment ça va plus vite, c'est plus pratique et puis y a moins d'attente. Ca m'est arrivé d'avoir des trucs sur palettes puis qu'en fin de compte, arrivé chez un client dans le 18è, il n'avait pas de transpalette. Dans une toute petite rue... on a baissé les ridelles sur le côté, on s'est tapé tout à la main, y avait 12 tonnes de papier, tout sur le trottoir...

- Que pensez-vous des équipements en tant qu'aide pour effectuer le déchargement :

Ca dépend de l'usage que l'on en fait. Moi, je trouve qu'un camion qui fait de la région ou que des grandes surfaces, il devrait y avoir un hayon élévateur. C'est pratique, c'est pareil, ça coûte encore de la monnaie. Les patrons sont pas tellement chauds, c'est bien, ça fait gagner du temps.

- Entretien du véhicule.

Non, ... si le lavage, le lavage, l'entretien ça se fait à la mécanique, vidange, graissage, ça incombe au mécanicien. Moi, je pense que nous, on a assez de boulot sur la route, en parlant vidange et graissage, ça incombe au mécanicien, c'est normal. Niveau d'huile et d'eau c'est au chauffeur.

- Les pannes.

Si on peut se dépanner, on a des outils, on se débrouille. Si on peut pas, on a des cartes RVI, on appelle un numéro assistance et puis ils viennent si c'est vraiment une panne grave, un arbre de route cassé ou le moteur foutu en l'air. Y en a 2, 3 chez nous qui ont eu des emmerdements comme ça, ils sont venus dans les 24 heures, hein... Oui je crois, oui, je crois... parce que le gars qui tombe en panne, en Bretagne, j'sais pas, à Rennes, bon ben s'il fait déplacer un véhicule de Créteil pour venir à Rennes, ils auront les frais de déplacement, les frais de gaz-oil, de mécanicien. Tandis que là, c'est pas pareil, ils sont sur place les gars, ils viennent tout de suite. Tandis qu'un voyage Créteil-Rennes, dans ces cas là, les mécanos sont jamais pressés de rentrer, vous voyez ce que je veux dire, et ça peut durer deux jours. Alors quand ça tombe un samedi, c'est très très moche parce que les mécanos chez nous, y en a pas, le dimanche non plus. Tandis que RVI en dépannage, samedi et

dimanche y a une grosse différence, c'est appréciable. Ca m'est jamais arrivé mais enfin j'en ai causé avec des gars à qui ça leur est arrivé qui m'ont dit : "j'aurais téléphoné à Créteil j'aurais jamais été dépanné le samedi soir". Les gars ils venaient le lundi matin, hein, le lundi matin, qu'est-ce que je dis, le lundi après-midi, le temps d'y aller.

- Travail et trajet.

Je vais à la Flèche le dimanche soir à 10 h, 10 h descente à Cavaillon, chargé de messageries qui vient de Lille. 10 h du soir on arrive à Cavaillon, il est midi. Bon, ben on vidait, enfin les gars nous vident où que c'est un entrepot à nous, alors on n'y touche pas, ils nous vident. Puis on repartait à 2 h, on allait recharger à Marseille, Avignon, des primeurs, des oranges qui venaient du Maroc, et à 2 h du matin on complétait à Cavaillon, sur les quais, en primeurs... (trop vite) ... c'est jamais fermé, et on remontait pour le lendemain, fallait qu'on soit le lendemain sur le coup de 11 h, midi pour le surlendemain à Rungis et en repartant on recommençait. On faisait cela 2 fois par semaine. (utilisait toujours l'autoroute).

- Le dépôt de Créteil. Des conditions de travail difficiles.

Une cinquantaine de chauffeurs, un bon 1/3 en longue distance et des chauffeurs relais. Des chauffeurs qui quand on était crevé reprenaient les camions parce qu'on a des chambres là bas chez l'employeur. On rentrait, on était crevé, on devait repartir 5, 6 heures après. Les gars disaient "laisse tomber, on va recharger ton camion, va dormir". Le chauffeur relai allait charger le sien, quand il revenait, il nous réveillait, on repartait. Parce que ça devenait impossible, on ne dormait plus. Jusqu'au jour où y'en a deux qui se sont cassés la figure, ils ont eu des avertissements vis à vis de la loi, par rapport au disque... parce qu'il avait largement dépassé ses heures de conduite, il avait roulé 19 heures sans repos, sans 1/2 heure d'arrêt... Le patron a pris ça sur ses reins, c'est normal... Le patron a reconnu que c'est lui qui avait un peu forcé, forcé la dose.

- Pour tenir le coup,

On boit du café... faut se dire qu'il faut y arriver, je suis en route il faut que j'aïlle jusqu'au bout... si j'ai pas envie de passer le week-end sur la route il faut que je me dépêche pour rentrer. C'est toujours le jeudi soir qu'il arrive quelque chose de pas possible... un chargement imprévu ou un retard, alors après faut rattraper, on prend sur soi...

- Les problèmes de santé.

Le dos, la sciatique... ça suit. L'estomac j'ai eu, mais j'ai plus eu après parce que je m'arrêtais à des heures fixes, enfin j'essayais de m'arrêter à des heures fixes, pour manger ... Avant je mangeais un peu à la cloche de bois, des sandwiches en roulant dans le camion et puis... j'ai eu des aigreurs d'estomac pendant 6 mois, ça commençait à me travailler. Depuis non, j'ai plus de problème.

Ce conducteur est assez typique de ceux qui transportent des denrées périssables et produits alimentaires en longue distance.

JOSE S. est âgé de 35 ans d'origine portugaise il est arrivé en France à l'âge de 17 ans, il a passé ses permis C et C1 à 22 ans. Marié et père de deux enfants (1 an et 7 ans).

Après une année dans le transport en commun, il débute dans le transport de marchandises avec un Mercedes de 26 Tonnes.

L'entreprise qui l'emploie est composée de 6 chauffeurs et un patron âgé qui compte cesser son activité (il n'a pas d'enfant pour reprendre l'affaire). Pour cette raison les véhicules utilisés sont anciens et pas remplacés.

Son camion est une semi remorque citerne, le tracteur est un vieux Scania 110 Super, 320 cvx, moteur avancé qui fut acheté à l'époque d'occasion. Seul le moteur a été changé (la caisse équipée d'une cabine a du parcourir plus de 4 millions de kms) le véhicule a été acheté d'occasion.

Le travail

José S. fait de la longue distance essentiellement en National et un peu (mais de moins en moins) d'International (Belgique, Hollande). Il transporte des produits chimiques inflammables et dort en moyenne trois nuits par semaine dans son camion. Les trajets les plus fréquents sont PARIS - LYON ; PARIS - BAYONNE ; PARIS - MARSEILLE mais aussi ROUEN et un peu partout. Il fait environ 2.000 km par semaine.

Cabine comme lieu de repos

"Dans le temps je faisais beaucoup de régional ça m'arrivait de coucher une ou deux nuits dehors mais maintenant, c'est plus souvent que je couche dans le camion... Des fois quatre nuits des fois trois. Ca dépend des trajets en moyenne ça serait 3, 4..."

Les endroits où ils s'arrêtent

"Sur des parkings en général... On le choisit qu'il soit un peu calme, on connaît déjà le parking. Quand on ne connaît pas on est bien obligé de s'arrêter un peu partout. C'est des parkings assez grands et puis bon, le matin on se lève, on va faire sa toilette chez les routiers, où c'est qu'on qu'on est pour boire le café."

"C'est en général des parkings qui vont avec le restaurant routier. Quand c'est pas comme ça, on s'arrête sur des parkings où des fois il y a déjà des camions, des fois il n'y en a pas. On reste pas, jamais tout seul parce qu'il y a toujours (?)".

Bruit

"Quand on couche au bord de la route, il y a des véhicules qui passent, ça fait du bruit. (Dit ne pas être gêné par les va et vient des autres véhicules, la nuit)... Ca me gêne pas les phares non plus".

Le sommeil perturbé par le bruit, l'inconfort du camion.

"On est obligé de s'arrêter 8h mais... des fois on dort bien 8h,... on se réveille quand même assez souvent. Des fois, c'est le bruit des autres, des fois c'est le confort du camion qui n'est pas assez confortable. Déjà, pour commencer la couchette n'est pas assez large... et puis des fois c'est le bruit, des fois c'est la fatigue. (Dit s'endormir rapidement) faut bien compter une demi heure,... L'été c'est la chaleur dans la cabine qui nous gêne un peu pour dormir et dans l'hiver c'est le froid parce que dans le camion il n'y a pas de chauffage du tout quand le moteur est arrêté."

"Faut compter qu'on dort bien 6h... (sommeil plutôt lourd, se sent bien le matin) enfin des fois on a bien un petit peu mal à la tête, mais ça dépend des jours... c'est souvent que quand on se couche on est un peu fatigué quoi..."

se réveille facilement sans utiliser de réveil

"Si je me couche à minuit, le matin à 6 ou 7h je me réveille tout seul, même si je suis fatigué. Ca va beaucoup mieux quand on couche chez nous que dans le camion. Ca change 100 %."

Espace de la cabine, accès à la couchette

"C'est assez facile mais comme je vous dis, c'est trop juste, y a pas assez de place. C'est le confort qui manque, y a pas assez de place, c'est tout petit... Y'en a qui enlève le siège à côté pour faire plus de place. Faudrait un matelas plus large, ça fait pas plus de 50 cm (ou 60)."

"Y'en a pas tellement dedans, y'a pas assez de place pour ranger, y'a pas grand chose, même des coffres y'en a pas, y a beaucoup de choses qui traînent dans la cabine. Y'aurait un coffre sur la caisse, par exemple sur le chassi du camion, ça aurait été plus agréable, on rangerait beaucoup de choses dedans."

"Si la cabine et la couchette, ça serait plus grand ça nous changerait beaucoup, déjà pour commencer".

L'avantage des cabines avancées par rapport aux camions ayant le moteur devant.

"La cabine, par exemple, si c'est une cabine avant ça change tout. Ils ont le confort, tout, c'est pas une cabine comme on a, ça à un nez long alors le moteur c'est déjà assez long devant et puis on respire tous les gazs, l'huile, tout ça, que ça vient du moteur quand on est arrêté dans la nuit, par exemple quand c'est chaud on respire tous les gaz que ça vient du moteur. Ca sent un de l'huile, tout ça, la cabine ça sent pas bon ; c'est pas comme une cabine avancée. Le moteur est en dessous puis tous les gaz ils partent derrière. Quand le moteur est devant il y a quand même l'odeur qui vient du moteur vers la cabine, vers la couchette au fond aussi... C'est pas isolé du tout".

L'inconfort des vieux camions odeurs...

"La cabine avancée c'est moins en sécurité pour le chauffeur mais c'est plus confortable pour dormir et tout pour rouler c'est plus agréable, plus de visibilité tout, en voit mieux sur la route tout. C'est plus propre".

La conduite Malgré le problème de visibilité évoqué plus haut

"Ca se conduit assez bien, la direction assistée, c'est comme une voiture. Ca les vitesses c'est pareil. Le moteur je vous dis il va bien, tout ça, ils ont de la force quand même, seulement, ils ont pas le confort qu'il faut, quoi, c'est pas comme le confort qu'ils ont, comme sur les nouveaux maintenant, comme les Volvo tout ça".

Changement de vitesses et freinage

"Y'a une boîte a relai électrique, ça marche très bien ; qu'on les passe bien sur le régime, ça passe tout seul. Ca c'est une chose que les Scania ils ont, ça passe les vitesses agréable là-dessus. Le freinage, ça suit bien on ne se plaint pas..."

- Siège* "Le siège c'est déjà un peu juste parce que quand on est assis, le volant touche presque les jambes. On peut pas reculer beaucoup, ni avancer à cause de la couchette. C'est un siège nouveau qu'ils ont acheté, c'est des sièges qui sont réglables au poids, avec des petits amortisseurs au milieu, on règle la hauteur. Le volant n'est pas réglable mais on peut reculer ou avancer le siège. Par contre on peut pas tellement reculer parce qu'il y a la couchette arrière alors un gars qui est grand comme moi !"
- Position de conduite (dit se tenir droit par rapport au volant)*
- Secousses* "Ça bouge beaucoup quand c'est la mauvaise route, le confort y a rien du tout, ça secoue partout la-dedans. Sur les mauvaises routes ça bouge tout le temps. Quand je passe sur un trou, ça bouge... Autrement quand la route est bonne, sur les autoroutes, on n'est pas tellement secoué, c'est agréable".
- Accès à la cabine (dit que ça va mais, que c'est moins bien que dans les cabines avancées).*
- Visibilité* "On voit d'accord, mais pas tellement, c'est un peu juste, tandis que dans les cabines avancées on voit bien... quand on regarde du côté on a du mal à voir le gars qui est à côté ... lors des manoeuvres (le nez avancé) c'est plus long ça nous gêne quoi..."
- Pédales* "Assez bien l'embrayage c'est souple, quand on est longtemps le pied dessus on a du mal, c'est un dur quand même dans les embouteillages".
- Bruit* "Là on l'entend le bruit oui. Ça me fatigue quand on arrive à la fin de la journée on a une mauvaise tête."
- Equipements (il dit que l'éclairage de la cabine est insuffisant, en ce qui concerne une éventuelle ceinture de sécurité, il considère que c'est inutile et dangereux dans les camions. Les appuis têtes seraient les biens venus il pense que c'est moins fatigant).*
- La fatigue* "On se sent quand même fatigué, les reins, c'est à cause du camion, ça bouge partout et c'est un peu la route aussi qui nous fatigue. C'est plutôt le camion parce que dans un camion confortable on n'est pas aussi fatigué que ça. Des fois, maintenant, je commence à avoir mal aux reins, même pas mal quand j'ai fait 450 km dans la journée. J'arrive le soir, j'ai mal au dos. Tout ça, c'est le confort, y en a pas du tout... A partir de 5 à 6 h de conduite, surtout quand arrive le soir, des fois, je ne peux plus conduire tellement j'ai mal au dos. Des fois je m'arrête 1 à 2 heures et puis marcher un petit peu. Je me repose dans la couchette on je me promène un petit peu, ça fait assez du bien".
- Jugement général sur le camion* "Pour conduire c'est bien, mais seulement c'est toujours pareil, ça c'est des camions pour pouvoir faire de la route dans la région, mais pas pour faire la route comme on fait. Ça c'est zéro, y a pas assez de confort".

Travaux autres que la conduite

Chargement déchargement Après avoir évoqué les problèmes différents rencontrés chez les clients attentes, absence d'aide pour accéder aux points de chargement ou de dépotage, le danger de certaines installations "Si jamais il y a le feu, on peut pas se sauver, le camion reste là, le chauffeur faut qu'il court" Il évoque les manutentions, il a une pompe pour dépoter et des barrières de sécurité sur le haut de la citerne ce qui était nécessaire car il a eu un copain très blessé par une chute.

Entretien du camion Il fait le graissage et la vidange et "des fois je donne un coup de main au mécano".

Problèmes généraux

La réglementation "Au bout de 4 heures de conduite, je m'arrête 1 heure, maintenant c'est obligatoire, avant c'était une 1/2 heure. De toute façon on a pas le choix. C'est en tout 8 heures de sommeil qu'on est obligé de faire maintenant, ça j'estime que c'est bien parce que dans le temps, les patrons nous faisaient rouler le jour et la nuit. Seulement c'est pas bien des fois quand on est près de chez nous, des fois on ne peut pas rentrer....".

Le métier devient impossible. "Ca devient impossible de faire ce métier, moi, je le vois, ils disent maintenant c'est la vitesse, il faut respecter les vitesses, c'est normal, mais qu'on nous dise des fois en arrivant à l'usine mais vous êtes en retard, tout ça, alors s'il faut respecter les heures, il faut respecter les vitesses, et puis on arrive pas à l'heure, on se fait engueuler partout. Au début, on gagnait plus, maintenant ça paye plus. Vaut mieux rester dans la région parisienne, ils sont mieux payés les chauffeurs qui font ça que nous les routiers. Et puis au moins, ils vont tous les soirs chez eux. Ils couchent pas sur la route comme nous".

JEAN-FRANCOIS F. a 24 ans, Célibataire. Il a deux ans et demi d'expérience dans la profession et a débuté sur un Volvo 720 de 19 tonnes.

Il travaille dans une petite entreprise de 14 chauffeurs dont un seul (lui-même) fait de la longue distance.

Le tracteur est un Mercedes 1928 S (38 tonnes) acheté neuf il y a deux ans et demi, il avait juste 16.000 km quand J.F l'a repris. La semi est une savoyarde.

Travail.

Jean-François F. fait de la longue distance en National Paris-Lille-Dunkerque-St Malo ; il parcourt 1500 km les petites semaines et 3500 les fortes semaines. Il dort 4 à 5 nuits dans son camion. Il transporte essentiellement de la pomme de terre mais aussi des échalottes, de l'ail, des carottes qu'il charge dans les coopératives agricoles et dans les fermes.

Repos sommeil.

Lieux d'arrêt :

"Je m'arrête sur les parkings d'autoroute, les nationales, en ville de temps en temps quand on arrive à trouver des parkings... c'est pas évident... sur les parkings d'autoroute c'est là où on a le moins de problème pour se garer... Je choisis les parkings où il y a une station service... les parkings de super marchés ou des clients quand on connaît l'adresse... quand j'ai le coup de barre c'est le premier qu'on trouve... J'essaie de trouver un parking où il y a du monde, on ne sait jamais !"

Le coup de barre :

"Chez le client, quand on sait qu'il y a un parking c'est bon mais autrement on est ... et puis de toute façon, y a le coup de barre qui nous arrête... quand on le sent arriver... des fois on ne le sent pas... quand on le sent c'est dur de tirer et puis ça descend.. ça se sent au niveau de la fatigue déjà au niveau visibilité c'est juste, c'est... on sent quand on commence à s'endormir. ça m'est arrivé une fois et... je suis passé à deux doigts d'une barrière de sécurité. En général ça se passe la nuit"

Accès couchette :

"c'est juste, surtout s'il y a toujours la couchette d'en haut, si il n'y avait pas celle d'en haut ça irait mais là c'est juste. Il faut manoeuvrer pour se coucher"

Un presque accident dû à l'endormissement :

"Je partais de Paris en général vers 11 h du soir, et j'étais obligé de m'arrêter sur le coup de 3, 4 heures du matin parce que ça commençait sérieusement à baisser, surtout que la journée d'avant je m'étais fait un Paris-Lille où... alors j'étais rentré de Lille à 6 h, le temps de décharger tout, j'arrive là, je mange et je reparts. Evidemment, le coup de barre, il arrive. Enfin, y a pas ça partout, y a ça parce que c'était une petite maison et qu'il fallait rouler, parce qu'il y a pas ça dans les grandes sociétés de transport. Heureusement... mais enfin y'a encore des accidents..."

Je touche du bois, non. Une fois c'est pas passé loin, mais enfin... je me suis réveillé. Je me suis endormi, c'est le gars qui m'a doublé qui a branché son klaxon tout en me doublant qui m'a réveillé. Ça faisait un moment qu'il paraît qu'il me suivait, que le camion il faisait des zig zag sur la route"

Les conditions de l'endormissement.

"Moi je l'avais au niveau de la vue, je voyais que ça baissait donc je me disais... on se sent toujours fatigué quand même... Y a des fois c'est la tête, on a mal à la tête. C'est les heures de route et puis le bruit... enfin ça dépend des camions ça, moi j'avais pas trop à me plaindre, enfin j'en ai comme d'autres où ce n'était pas le pied... Je m'arrête, la radio ou la ÇB, c'est pareil, quand le coup de barre il est là, il est là. Si, y a un truc qui me tenait, moi, c'est la cigarette, c'est tout. La cigarette ça nous évite de dormir. Ça nous tient un moment mais enfin, arrivé un moment, y en a plus, y en a plus. Le café aussi, mais enfin le café c'est toujours pareil, sur les autoroutes, à moins de l'avoir dans la cabine, on l'avait mais... c'est dur".

Le sommeil.

Il ferme les rideaux donc pas gêné par les phares et par le bruit.
 "Une fois que je dors, le bruit ça ne me gêne pas".
 "Je m'endors en 1/4 d'h, 20 mn, je commence à lire et des fois je me réveille à 2 h du matin avec la lumière dans la cabine et le poste qui marche toujours". "En général, je dors d'une traite mais j'ai le sommeil léger".

Isolation thermique.

(Le chaud et froid). "Non ça ne m'a jamais trop gêné... enfin il y a des fois, je me rapelle l'hiver dernier... quand on se réveillait il ne faisait pas chaud dans la cabine ! parce que il y a des patrons qui payent le chauffage, ça dépend des patrons, c'est toujours pareil !

Accès couchette :

"C'est juste, surtout s'il y a toujours la couchette d'en haut, s'il n'y avait pas celle d'en haut ça irait mais là c'est juste... il faut manoeuvrer pour se coucher".

Confort couchette :

"Je trouve qu'elles sont pas assez larges, il manque au moins 5, 10 cm. De toute façon elles sont toutes comme ça. Autrement on peut pas trop dire qu'elles sont trop dures, mais j'avais mis un petit matelas dessus, de camping, mais autrement, même sans le matelas elle était bien parce que moi, toute façon, j'ai un problème de reins, plus c'est dur et meilleur c'est". "J'arrive à dormir, c'est le principal".

Amélioration de la couchette :

"Je la ferais déjà plus large et plus accessible. Ca se fait dans certains camions.

Rangements :

"Y'a pas de place dans le Mercédès, c'est pas étudié, je mets tout dans la couchette du haut".

Couchette dure et mal aux reins :

"Y'a leur espèce de plaque en bois et puis une espèce de matelas au dessus quoi, il en manque un autre parce que, des fois, c'est dur. Enfin une fois qu'on est habitué !, tout bon chauffeur qui se respecte, ils ont mal aux reins".

CONDUITE :

Siège : Le confort est bon. Disons que dans ce camion là, il faut pas être le passager, parce que ça c'est pas étudié par contre, le siège du passager. Parce qu'ils sont un peu durs. Bon, le siège du chauffeur il est réglable au poids, à la hauteur, en longueur... tandis que le siège du passager il est juste réglable en longueur, c'est tout.

Positionnement :

Siège baquet, un peu relevé sur les bords et derrière aussi. Une fois qu'il était bien réglé, c'était bon. Mon volant était réglable, 3 positions, une position basse, complètement en bas, il se relevait au milieu ou en haut, et une inclinaison ... Le volant étant réglé à peu près à moitié relevé sur le haut de la cabine, pas sur moi, de l'autre côté.

"En face du volant, en face, mais très décontracté. Pas très près du volant, à 10, 15 cm. Je changeais de position parce que ça serait pas facile de rester 4 ou 5 heures de suite sans bouger. Sur l'auto-route c'est monotone, on est bien obligé de bouger sur l'autoroute, parce qu'on a tendance, on dort. Je me déporte du côté fenêtre parce que je mets le bras dehors. Ça, n'importe quel type de route. Des fois je ne bougeais pas pendant deux heures 1/2, 3 heures, ça dépendait des jours... ça dépendait de la nuit aussi, si j'étais bien réveillé où si j'avais mal dormi.

Avantages et inconvénients :

Reprises
 finition

"Le camion est un peu faible dans les côtes... autrement j'en suis content sur le plat quand il faut donner un coup d'accélérateur ça va, on monte à 110. Dans les côtes on le savait... Autrement disons que la cabine était bien finie. J'ai tous mes voyants devant, tout ça... le tableau de bord bien fini... y a des trucs qui manquent comme partout... ce qui manque ce sont des anti-brouillard..."

Boite de vitesse :

On a 8 vitesses en ligne 2 x 4. Il aurait fallu une boîte à relai... dans les côtes ça y va mieux. Les freins de parking, les freins de remorque c'est regroupé... faut pas qu'ils en fassent trop non plus parce que l'histoire des moquettes dans les cabines, ça me fait rigoler moi, c'est du tape à l'oeil les moquettes !"

Pédales :

"Ça allait à part que la pédale d'embrayage est un peu haute et puis qu'il y a des problèmes de pression de la pédale de frein... dans les embouteillages ça fout des crampes..."

Visibilité :

Devant, pas de problème, maintenant ce que l'on commence à regretter, c'est qu'ils nous ont tous supprimé les cabines longues, qu'on est ras du sol. On a plus le moteur devant, comme avant. Enfin je le regrette parce que le jour où j'ai un accident, si j'embrasse un autre camion j'ai une chance sur 2 et qu'avec ça avant, on avait le moteur qui nous arrêtrait... Enfin la visibilité, elle est bonne, disons que ce qui manque, c'est un deuxième rétroviseur sur le côté passager, pour voir si les voitures sont à votre hauteur où si elles sont derrière. C'est tout, côté chauffeur ça va bien, devant impeccable. Y a que sur le côté droit, quoi, que de temps en temps je ne voit pas très bien à travers, je vois mal et puis ça dépend de la position de la remorque. C'est surtout dans les marches arrière, ou dans les carrefours bien embouteillés, des fois c'est pas le pied. Autrement c'est bien réglé.

"Sur certains camions il y a deux rétroviseurs l'un sur l'autre derrière et par terre. Ceux qui arrivaient à hauteur de la cabine je ne les voyais pas, alors en passant devant chez Mercedes je l'ai acheté. Maintenant sur le 1933 et 1938 ils le sortent d'origine".

Bruit : Non, y a pas de bruit. Non y a pas à se plaindre. Y a du bruit, mais normalement. Aux kilomètres on commence à l'entendre.

Suspension :

"ça secoue, sans plus... (les trous et les bosses) je les sentais pas beaucoup parce que j'avais le siège bien réglé, on les sent quand la remorque passe parce que là le coup de la remorque dans le tracteur, le tracteur il balance...".

Fatigue de la conduite :

"On est moins fatigué sur nationale que sur autoroute... l'autoroute c'est banal, on reste en 8è pendant des heures, juste à changer dans les côtes".

C.B. : "La CB et la radio. La CB moi, j'aime ça. Y a des fois on sait où qui sont les contrôles et puis ça nous tient".

Accès à la cabine :

Bien, la 1ère marche est pas très haute, il est pas très haut comme camion... et puis y'avait une poignée pour monter... Pour descendre, en général je sautais, mais enfin pas tous les jours, enfin autrement je descendais, pareil, je me tenais. Non, j'ai jamais eu de problème.

Améliorations de la cabine souhaitées :

"plus grande, comme ils ont fait chez Volvo, qu'on puisse tenir debout dedans, dans la cabine, c'est le seul, le Globe-trotteur de chez Volvo, on tient debout dans la cabine, 1m93 de hauteur, la pédale de frein en haut... et puis il est beaucoup plus grand, y'a le placard, y'a le frigidaire, y'a le gaz, y'a le tout dedans. C'est de l'international, c'est même pas rentable en France pour un patron.

Autres tâches que la conduite :

Il indique qu'il est obligé de toucher à la marchandise pour accélérer les chargements et les déchargements.

"c'est rare ceux qui n'y touchent pas... Ce qu'il faudrait qu'on arrête de toucher au matériel, à la camelotte, ... que quand on arrive dans

une coopération ou n'importe où, que tout soit prêt sur palettes et tout. Qu'il n'est plus qu'à charger, quitte à charger en trans-palettes... parce que ça va plus ça, être tout le temps, je conduis, je décharge, je recharge, c'est pas du boulot ça".

Entretien :

Les vidanges, moteur, boîte, pont, ça c'est normal, l'eau tout ça, c'est au chauffeur de le faire,
En général on allait une fois par mois chez Mercedes, parfois pour des bricoles... Moi j'y allais juste pour qu'il me fasse mes vidanges de pont et de boîte et mes graissages surtout, c'est pour ça qu'on y allait au moins une fois par mois, pour le graissage.

- . ANATOLE - 55 ans.
35 ans d'expérience.
- . Entreprise de transport de 3 personnes : le père, le fils, et lui.
(Clermont-Ferrand).
- . Roule sur une Volvo TF 10.
- . Transport national et international, de matières premières pour la fabrication de pneus ainsi que des machines (pour Michelin).
- . Astreinte : 5 jours.

Travail

Affrété par Michelin il fait du transport de containers maritimes. Circule sur tout le territoire et a des astreintes qui sont fonction du travail.

"Moi, en principe, ordinairement je passe mon temps à courir après les bateaux, voyez, je suis chez Michelin à la traction des containers maritimes alors aujourd'hui c'est exceptionnel que je sois là parce que y a pas de, toutes les affaires partent de partout, alors faut bien gagner sa croûte quand même. Aujourd'hui je suis là, ce soir je vais peut être être parti avec un container, j'en sais rien".

"Clermont-Ferrand - Marseille, Clermont-Ferrand - Fos-sur-Mer, Clermont-Ferrand - Sète, Clermont-Ferrand - Le Havre, Clermont-Ferrand - Anvers, Clermont-Ferrand - Rotterdam, Zurich, Raven même sur l'Italie... Le matériel est de Clermont-Ferrand".

"Ce sont toutes les marchandises possibles et imaginables dont Michelin se sert : ce sont des machines, des matières premières type gomme ou fil de fer..... Des machines pour équiper des usines à l'étranger ou en réimportation de matériel, du fil de fer, ou des produits finis que l'on livre à des constructeurs : pneumatiques, etc..".

Repos,
sommeil,
lieux

"Sur les parkings s'il y a de la place Le long de la route parce que si on cherche à s'arrêter dans un bled, les 3/4 du temps c'est écrit "stationnement interdit aux poids lourds"..... aussitôt arrêté, 10 minutes après vous voyez arriver la maréchaussée ou le garde-champêtre".

Rythme de
travail

"Nous y a pas de barrière entre la nuit et le jour, quand on a dormi 2 ou 3 heures par nuit, c'est le bout du monde. Vous savez moi ça fait 30 ans que je roule, j'ai jamais dormi 5 nuits consécutives, je parle de dormir, c'est quand on n'en peut plus on s'allonge 2, 3 ou 4 heures, faut faire le boulot correctement comme il doit être fait et c'est tout. Le travail quand il marche, il vous laisse pas le loisir de dormir des nuits entières, c'est pas vrai..... Je passe 5 jours et 4 nuits par semaine. Cette nuit j'ai dormi 3 heures, la nuit du 27 j'ai dû dormir 3 heures et demie, du 26 : 2 heures et demie, du 25 là, j'étais planté dans un bled à attendre une grue pour décharger, là c'est encore autre chose, mais enfin vous voyez, quand vous avez dormi 4 heures par nuit, c'est le bout du monde. Pour tenir le coup ? Vous tenez par l'habitude, c'est tout. Ca fait 30 ans

que je fais la route, je crois qu'on tient le coup par l'habitude. Un type qui n'a pas l'habitude, il en crève. C'est ça".

Le bruit

"Que voulez-vous que j'entende, quand j'ai sommeil, moi je dormirais n'importe où, quand il y a du bruit j'entends rien, chacun peu bien faire ce qu'il veut....
Je m'endors facilement, en principe quand on dort c'est qu'on a sommeil".

Conditions de sommeil

"Moi mon instinct naturel c'est comme si j'avais avalé une pendule, vous voyez, si j'ai décidé de dormir 3 heures je dors 3 heures. Le matin en principe il fait pas chaud, vous savez quand il fait moins 15° dehors dans la cabine il y a moins 3° ou moins 4° parce que la cabine une demi-heure après que vous avez arrêté le moteur, c'est terminé, la chaleur est partie".

Isolation et chauffage

"Pas de chauffage. Le patron a trouvé que c'était trop cher alors il ne l'a pas donné.... comme c'était en option et que la plupart des patrons quand le constructeur met quelque chose en option et bien il opte pour rien du tout vous comprenez, parce qu'ils n'ont pas de pognon soit disant, alors ils optent pour rien....".

Cabine

"C'est une cabine moderne. L'accès se fait par des marches, moi je suis grand, je fais 1 mètres 80 alors la première marche elle peut bien être élevée ça ne me dérange pas.
C'est un Volvo, comme matériel il est impeccable".

Conduite : *le camion est très apprécié en comparaison du vieux camion Fiat qu'il avait antérieurement.*

La boîte de vitesse

"La boîte à vitesse, c'est une boîte à 8 vitesses plus le relai, voyez ça fait 16 vitesses, alors ça permet d'obtenir une utilisation optimale du moteur avec une manière d'économiser le carburant au maximum.... C'est-à-dire on a une très petite plage d'utilisation tour-moteur et on joue énormément sur la boîte à vitesse. D'ailleurs, c'est l'une des principales qualités que l'on demande à un camion, ce n'est pas de tourner à 200 à l'heure avec un véhicule qui est important, c'est pouvoir quand on est dans une côte, si on s'arrête, à pleine charge de pouvoir rattraper dans une côte la vitesse initiale à laquelle on aurait dû la monter si on ne s'était pas arrêté. Voilà ce qui est important à mon avis, parce que plus vous avez de vitesses dans un poids lourd et meilleur c'est. Parce qu'avant dans le Fiat j'avais qu'une boîte 4 vitesses, simple, et à 25, 26 tonnes il fallait monter toutes les côtes en première, moi j'arrivais à dépenser 50 à 55 litres au 100 kilomètres alors qu'avec le Volvo pour traîner le même tonnage je suis tombé à 38 litres, vous voyez la différence d'utilisation !, et pour un moteur, ce qui fait la puissance du Volvo par rapport à celle du Fiat, j'ai 40 chevaux de plus sur le Volvo que sur le Fiat et j'arrive à consommer beaucoup moins au 100, voyez le jeu de la boîte de vitesse ! ...".

"C'est surtout appréciable dans les parcours accidentés. On ne perd pas de temps avec un truc comme ça, vous avez une plage de changement de vitesse de 1 500 à 1 850 tours, dès que le régime moteur tombe à 1 500 tours, vous faites un coup de relai et ça repart, vous êtes pas obligé d'attendre".

"C'est le type course, vous l'avez à côté de vous, c'est très maniable".

"Un excellent étalement des vitesses, les lave-glaces électriques c'est très appréciable, j'ai la radio à forme stéréo, le dégivrage électrique, des rétroviseurs, j'ai énormément de lumière, ça éclaire bien, très bon éclairage nocturne, une très bonne suspension aussi, très très confortable, on dirait que vous voyagez dans une gondole. C'est une suspension à lames mais des lames qui font presque 3 mètres de long. Y a très peu de lames, y a 3 lames par ressort".

Entretien

"Le Volvo il doit avoir..... 28 mois. Oui je l'ai eu neuf, j'ai eu cette chance, personne ne met la main dessus et je l'entretiens par dessus le marché, c'est moi qui graisse, c'est moi qui vidange, c'est moi qui répare quand c'est cassé parce que chez nous, on a pas tellement les moyens, mon patron nous permet pas d'appeler un mécanicien, y a que vraiment dans les cas graves, qu'on est obligé d'aller dans une succursale Volvo, mais autrement..... on est rarement obligé, ça c'est bien tombé on casse pas beaucoup".

Cet entretien a été interrompu par un coup de téléphone lié à un chargement qu'il devait aller prendre immédiatement. Néanmoins tout se joue dans cet entretien dans l'attitude du conducteur qui passe d'un matériel ancien comme conception et vétuste à un matériel neuf fiable et notoirement plus confortable que son "vieux Fiat".

PAUL N. 60 ans, à la retraite depuis une semaine.

- Permis C en 1947. Conducteur en longue distance.
- Camion tracteur Mercedes 1926 de 10 mois.
- Semi-savoyarde (à ridelles).
- Entreprise de transport public. 25 salariés dont :
 - 12 chauffeurs en longue distance
 - 8 " " en zone courte
 - et 20 camions dont 12 de + de 19 T.
- Trajet le plus fréquent : Groulhet ↔ Paris 1800 km aller-retour.

Travail et Trajet.

Il fait 1 à 2 tours sur Paris selon le travail, soit environ 95.000 à 100.000 km par an.

"On fait toute la France et dans les pays de la CEE (au nord Hollande Allemagne).

"Je parts trois ou quatre jours d'affilée. On part le dimanche soir ou le lundi matin, ça dépend du boulot".

"Ici on transport du cuir à Paris, ben du cuir à partir des peaux de mouton ici à Graulhet". "Le plus souvent c'est Paris, mais enfin on fait toute la France".

Chargement et déchargement.

"En principe on le fait pas mais vous savez comment c'est, on est toujours en retard dans ce métier alors on donne la main pour que ça aille plus vite".

Démontage de la semi lors des chargements.

"Une savoyarde, oui ça arrive souvent qu'il faut bâcher ou débâcher, maintenant encore plus parce que tout se charge sur palette alors faut pouvoir débâcher, remarquez maintenant les camions on les a appropriés pour. Avant c'était des fourgons bâchés, des fourgons, y avait juste la porte de derrière, maintenant c'est tout des ridelles, on est obligé quand on charge avec des palettes. On n'a plus besoin de débâcher dans certains cas ils ont ce qu'il faut pour décharger sans rien toucher, y a un bonhomme qui monte dessus avec un tire pal. électrique, il tire une palette derrière la semi et voilà, faut pas longtemps pour décharger, 20 mn c'est tout."

"Pour débâcher, avec une échelle et on roule la bâche devant. Maintenant, ils ont modifié, si on ne charge pas avec un pont roulant, on a pas besoin d'enlever la bâche complètement parce qu'ils ont modifié, ils ont fait un

ystème ridelle qui, qu'on peut démonter les ridelles et les housses sans enlever le toit du semi disons. On retourne la bâche dessus de chaque côté, le toit il reste et puis on lève tout le reste, ça tient pas des piliers pardi, c'est fait exprès pour pas avoir à rouler la bâche, parce que l'hiver, et encore maintenant ils ont fait des bâches en plastique mais avant quand c'était des bâches en toile, elles étaient raides comme ça (du bois) les bâches pendant l'hiver quand elles sont gelées...

Sommeil.

"Je dormais dans le camion ou le patron nous payait l'hôtel, on faisait comme on veut"...

Moi, ça dépendait, vous savez maintenant le travail devient tellement compliqué que si vous allez dormir et puis que vous arrivez que le matin pour vider à l'usine à 8 h du matin, ça y est, vous avez 10 camions devant vous. Alors, la plupart du temps, pour être le 1er on couchait dans le camion, arrivé à Paris où c'est que que l'on voulait aller et puis on couchait dans la couchette en attendant que l'usine ouvre. Parce qu'on a quand même, les camions maintenant ils sont modernes, y a de bonnes couchettes, y a tout ce qu'il faut".

Il faisait le trajet en direct car depuis que la route est refaite il passe par Brive-Limoge-Châteauroux au lieu de descendre par Bordeaux pour remonter par Angoulême et Poitiers (190 km en plus) antérieurement.

"Avant on faisait le tour par Bordeaux car les camions n'étaient pas puissants comme maintenant, y'avait pas autant de chevaux"...

En principe pour dormir maintenant on s'arrête plus, on part le matin d'ici, le soir on est à Paris... Quand on couche dans le camion, ça dépend si l'on a sommeil, on s'arrête à Limoges ou à Châteauroux, ça dépend comment qu'on a sommeil.

En principe au restaurant routier, sur le parking d'un restaurant routier. Rarement au bord de la route, parce qu'au bord de la route, d'abord y a pas de parking pour pouvoir dormir, parce que sur le parking du bord de la route c'est juste au bord et comme il y a du roulage toute la nuit, on peut pas dormir tellement, il faut être un peu loin de la route quoi.

"Au parking routier de Châteauroux bien souvent, à l'Escale".

Conditions du sommeil.

"On est habitué, on s'habitue à ne pas dormir, à ne pas dormir, je me comprends, pas dormir beaucoup. Moi je dormais pas beaucoup parce que, enfin si, le soir. Le soir je dormais. Le soir quand j'avais mangé je faisais 80 km ou 100 km et puis il fallait que je m'arrête pour dormir,

je me réveillais je repartais vers 3 h du matin, ça dépendait, 4 h du matin, des fois on a le temps mais moi je ne peux plus me rendormir alors, je me disais que c'était pas la peine de rester dans la couchette, qu'il valait mieux continuer rouler, surtout maintenant qu'on impose tellement de, de lois, de complications, là.

Moi je dors pas beaucoup alors je dormais 3 à 4 h, 5 h, ça dépendait. En principe je dormais pas beaucoup parce que, on avait pas, vous savez maintenant pour faire un tour à Paris, avec le matériel qu'il y a, c'est pas extraordinaire, c'est vite fait. On part le matin, souvent à 6 h, le soir on est à Paris à 18 h, 12 h pour monter à Paris, 13 h...

Tout seul on était, maintenant y a très longtemps qu'on roule tout seul, mais avant on roulait à deux!

Couchette.

C'est des couchettes confortables avec un matelas en laine et puis des couvertures, un duvet, on a pas froid quoi. Les cabines sont bien isolées maintenant et puis elles sont chauffées, y en a qui ont le chauffage quand le moteur est arrêté mais nous sur le Mercedès je ne l'ai pas le chauffage mais enfin bon, vous arrêtez à minuit, vous repartez à 4 h du matin, vous avez pas le temps d'avoir froid quand même, surtout dans un duvet... Même par temps froid, Avant on avait même pas de couverture, on dormais comme ça, enfin on avait les couvertures mais sur un siège de camion, vous savez y a rien, c'est dur comme ça (du bois) pour dormir. On dormait comme on pouvait, alors là on était habitué.

Le camion.

"Avant le 26 j'avais un 24, un 1924, ça c'était un bon camion, c'était un peu léger mais c'était un bon camion qui passait partout, tandis que maintenant, les cabines là ils ont fait, soit disant que c'est plus intime alors il n'y a plus de place derrière tout ça, de vitre, alors on est comme ça on voit pas, il faut tout regarder dans les rétroviseurs pour ainsi dire. Avant, pour tourner, il y avait une glace derrière, on voyait ce qu'on faisait, ce qu'on reculait, tandis que maintenant ils ont supprimé tout ça pour qu'il y est plus d'intimité, derrière y a plus de glace, par côté y a les rideaux, alors il vous faut regarder toujours dans le rétroviseur pour voir".

"C'est des grands rétroviseurs surtout sur la droite pour voir si la semi ne monte pas sur le trottoir ou si elle n'accroche pas une voiture, quand on tourne. On voit comme ça quand on tourne où passe la semi surtout dans Paris, vous savez les rues dans Paris ... il faut viser juste.

problème de
visibilité
dans des ma-
noeuvres.

Confort.

n n'a plus mal
aux reins mais
la longue...

"Pour le confort il est très bien. Les sièges ils sont un peu durs mais ils sont bien suspendus, y a pas d'a-coups on a pas mal aux reins comme avant, parce qu'avant le siège y avait pas de, maintenant y a des ressorts, je sais pas quoi, des suspensions. Avant c'était direct, un machin (siège) et puis une tige de fer comme ça là qu'on réglait à la hauteur qu'on voulait et puis c'était tout. Maintenant c'est tout suspendu, quand y a un a-coup vous avez pas... ça c'est beaucoup amélioré le confort des véhicules, le chauffage et tout maintenant. Au début j'avais souvent mal aux reins car les camions n'étaient pas suspendus comme maintenant, ils étaient durs.. Y a que l'année dernière que j'ai commencé à avoir des ennuis de santé".

Conduite.

"C'est un camion épatant qui va très bien. Souple et facile à conduire, agréable à conduire parce que la direction est assistée, relai automatique, y a plus besoin de, c'est pas compliqué... Boite à relai 2 x 4. Ca c'est un camion qu'on a jamais eu de problème, jamais on est resté en panne sur la route, jamais.
... Berliet, avant Berliet c'était bien aussi, on faisait pas mal de chemin avec les Berliets parce qu'on les changeait pas aussi souvent que maintenant, mais..".

Positionnement.

"Je me mettais un peu loin du volant parce que j'ai les jambes un peu longues et on règle le siège au poids. Là on était très bien assis... face au volant".

Boite de vitesse.

"N'importe qui peut le conduire, surtout pour passer les vitesses.
"Les nouvelles boîtes, ça c'est apprécié parce que je vous dis à l'époque avec les Berliets, ils avaient un relai à main, maintenant ils sont automatiques, on appuie sur le bouton, ça marche tout seul mais avant y avait deux leviers de vitesse alors pour pouvoir "croiser les vitesses" il fallait lâcher le volant, passer la main gauche entre le volant et... pour faire, pour croiser les vitesses quoi. Par exemple vous étiez en 3è, pour passer en 4è, on passait la 4è petite et on remettait en grande. C'était faisable, c'est une affaire d'habitude".

Pédale d'embrayage.

"Elle est assistée par un piston, on n'a pas besoin d'appuyer aussi fort".
Il signale qu'il a parfois des crampes dans les embouteillages à force d'appuyer sur la pédale.

Levier de vitesses.

"Un peu plus loin il était et quand il faut mettre la 8è elle est un peu loin mais enfin, une fois qu'on est habitué, ça va".

Tenue de route.

Reprises "Dans les virages ce sont les camions quand même il faut faire attention ils sont assez légers dans les virages. Mercedès a des reprises extraordinaires, les Berliets c'est mou "...

Aménagements du camion.

"Non on faisait rien, on faisait comme ça. Pour ainsi dire on y passe pas mal de temps dans un camion, y en a qui le tienne propre, d'autres, le chien ne voudrait pas y coucher dedans, ça dépend. Y en a qui font 200.000 km on dirait que personne n'y ait monté dedans... Maintenant y a de la moquette, y a beaucoup de choses, ça demande quand même pas mal d'entretien la cabine du camion maintenant, avant on passait un coup de chiffon sur la poussière, ça y était".

Le choix des véhicules.

"C'est le patron, ils sont deux, le père et le fils... Des fois ils demandaient comme ça, mais enfin, en principe, c'était eux qui décidaient le marché, enfin vous savez comment c'est, les reprise, tout ça".

Il explique que c'est lié aux conditions de reprise et au service après vente, que dans la région Toulousaine le concessionnaire fait un très gros effort sur l'après vente c'est pourquoi ils préfèrent Mercedès à Berliet dont ils étaient équipés avant. Chez Berliet ça c'est dégradé dit-il dans la rapidité des dépannages.

L'entretien graissage vidange est fait par les chauffeurs ; les grosses réparations chez le concessionnaire. Les véhicules sont achetés neufs et gardés 5 à 6 ans.

Le seul vrai reproche fait à Mercedès c'est la consommation de carburant le 1926 ferait 3 à 5 litres de plus que le 310 RVI.

Suggestions, améliorations.

"Ca je sais pas trop, je pense que maintenant y a plus beaucoup de choses à aménager... Maintenant c'est insonorisé dans la cabine, on entend plus rien, y a des moments vous n'entendez même pas le moteur, y a des voitures qui font plus de bruit que le camion.

Y a toujours un petit bruit qui permet de distinguer pour passer les vitesses, mais c'est tellement atténué qu'on y fait même pas attention".

Il signale par ailleurs qu'il regrette de n'avoir pas eu une semi à trois essieux qui dit-il freinent beaucoup mieux.

Généralités

Cet entretien est très marqué par le fait que le conducteur fait constamment référence à ce qu'était antérieurement le métier et à son évolution. Ainsi, tout ce qui concerne l'entretien, le déchargement, la réglementation et finalement le travail en lui-même est comparé à ce qu'il y avait avant. C'est pourquoi il a semblé nécessaire de faire une rubrique sur cette perspective.

Le travail maintenant.

"On est peut-être plus libre maintenant parce qu'avant fallait rouler, fallait davantage de temps pour faire le trajet. Remarquez maintenant ça revient à peu près au même parce que on fait des fois deux tours alors ça revient au même. On passe plus de temps à la maison que ce qu'on passait avant. Avant on partait le samedi soir et on revenait le vendredi matin, il fallait vider le camion, recharger, préparer le camion, vidanger, graisser, et samedi ramasser des colis, charger et puis le samedi soir on partait. Maintenant on ne charge plus les camions".

Le travail dans l'ancien temps, c'est-à-dire 15 à 20 ans en arrière lorsqu'ils conduisaient à deux.

"Moi je roulais avec mon patron, parce que le patron il a commencé comme ça et... je suis resté 32 ans chez R. Enfin j'avais fait une autre place avant mais je suis resté 32 ans chez lui. Maintenant, ça a beaucoup évolué les transports, c'est plus l'époque où on a commencé. Maintenant il y a les jours de repos, le samedi on travaille pas, on travaillait tout le temps, on avait juste les vacances, c'était tout, et encore pour avoir des vacances il fallait les pleurer presque pour les avoir. Maintenant on a en principe le week-end, enfin, des fois, surtout depuis que c'est interdit de rouler le dimanche, on roule plus, on partait le soir vers 9 - 10 h, 10 h quand ça commence à pouvoir rouler. Mais avant, à l'époque, et bien on partait le samedi soir d'ici pour monter à Paris, alors on roulait toute la nuit du dimanche mais on roulait à deux, on avait même pas de couchette, on dormait comme ça sur le siège du camion. Remarquez c'était moins difficile que maintenant, parce que, enfin il fallait courir mais il fallait moins courir que maintenant, maintenant il faut courir parce que le travail ça presse tout le temps, on est pas parti qu'il faut arriver et... mais avant on partait le samedi soir d'ici, vers 11 h, minuit, quand le camion était prêt, quand on avait fini de charger, parce qu'on chargeait, ramassait les colis en ville, puis on chargeait les camions, puis on mangeait, on passait un peu d'eau par les yeux et puis hop, on se changeait et puis la valise...".

La mécanique était nécessaire.

"Autrefois, c'était important de savoir se débrouiller, surtout qu'à ce moment là les pneus et tout ça, maintenant on monte des pneus on fait 80.000 km sans y toucher, sans les démonter, sans rien du tout, autrefois, des fois on crevait. Au début quand j'ai commencé on allait décharger au Havre et bien on crevait des fois 5, 6 fois dans le voyage, 7 fois. Alors on avait deux roues de secours et puis un caisson avec des chambres à air dedans et tout le bazar, un tuyau pour gonfler, un marteau et le démonte pneu et quand on avait plus de roue de secours et bien aller hop, on démontait la roue, on se mettait sur la route tranquillement, on démon-tait le pneu, on enlevait la chambre, on mettait une autre chambre et on gonflait avec la bouteille des freins. Ca arrivait souvent ça. A l'époque, c'était un métier il fallait en avoir dedans, il fallait aimer ça, je vous le dis moi. On partait, on savait jamais quand est-ce qu'on revenait parce que les camions, ça arrivait souvent qu'ils étaient en panne. Le gaz-oil n'était pas comme il est maintenant, y avait de l'eau parce qu'il n'y avait pas de citerne, on pompait dans des barriques de gaz-oil qui étaient dehors avec une pompe à main et... des fois il y avait de l'eau dedans, avec l'eau ça ne marche pas, en principe avec l'eau ça ne peut pas marcher. Souvent on cassait le tube de l'injecteur, il fallait toujours, y avait toujours quelque chose à bricoler. Maintenant on touche rien, la plupart du temps on a même pas les outils alors vous savez, y en a beaucoup qui n'ont pas les outils, même pas une paire de pinces !".

La réglementation sociale et les conditions de travail.

"Bon ça a amélioré les conditions de vie, c'est sûr mais ça créé des problèmes vous savez quand vous avez trop roulé, quand vous êtes à St Sulpice, St Sulpice c'est à 35 kms d'ici, ben qu'on est obligé de laisser le camion là-bas pour téléphoner au patron qu'il vienne nous chercher, c'est, c'est... ça arrive souvent, ça arrive pas mal de fois. Encore quand vous êtes loin tant pis, mais là à 30 kms d'ici, le gen-darme il vous dit non, non. Les gendarmes m'ont arrêté, j'ai été obligé de laisser le camion là-bas. Remarquez ça a amélioré les transports parce que maintenant c'est plus ce que c'était avant. Avant, c'était marche ou crève.

Oui, ça a changé à 100 %... Avant il fallait charger, décharger la mar-chandise, maintenant, enfin y a encore beaucoup d'endroits où il faut décharger quand c'est des petits tonnages mais quand c'est des gros ton-nages on touche pas".

ROBERT C. 40 ans Chauffeur déménageur

Permis C1 en 1976

Porteur Berliet 190 cvx 19 Tonnes

Entreprise de Transport public - 106 salariés

dont 5 en déménagement

3 mécanos

Trajet CASTRE $\xrightarrow{\quad}$ PARIS 770 Km
 $\xleftarrow{\quad}$
 10 à 11.000 Km par mois

Astreinte : 4 à 5 jours, dort hors de chez lui.

Le travail : "Part le dimanche soir en double "on arrive à Paris à 10, 11h à deux chauffeurs. Des fois on s'arrête quand même. Ca dépend où on doit décharger le lundi matin ou après midi" après, le déchargement "au recharge sur Paris et on redescend sur Castre on arrive ici le jeudi soir ou le vendredi ça dépend du chargement qu'on a, on livre assitôt".

"Voyez il y a Routier et Routier parceque moi je parle beaucoup avec les routiers, eux quand ils arrivent chez le client ils garent la semi, ils font décharger les gars qui sont dans les usines et ils vont se reposer, eux ils peuvent dormir". "Moi, je fais le chargement et le déchargement je suis le chef de mon camion, je suis chauffeur déménageur. Je charge et je décharge mon camion, je monte et démonte les meubles, je fais de l'emballage et tout ça. Mais quand on est deux un camion de 55 m3... A paris ils sont 4 ou 5 à charger et nous on est à 2. Là on doit livrer à côté de Versailles après on va dans le 16ème charger au 5ème étage sans ascenseur avec un piano à queue, alors là on sera 3, un gars de chez X viendra nous aider. Mais 3 c'est quand même juste. Quand on aura fini il faudra rentrer quand même; alors on va en plus de notre journée de chargement encore rouler, ça fera une 2ème journée de travail pour ainsi dire ; parce que quand vous avez fait votre déménagement j'estime que vous avez fait votre journée de travail voyez, c'est un métier ingrat le déménagement... c'est un métier qu'est pas tellement payé ici... A Paris les conditions de travail ne sont pas les mêmes qu'ici... Ici si on fait 30 m3 on est 2 pour un rez de chaussée, tandis qu'à Paris ils sont 4 ou 5 sur le même volume. Ca dépend des jours.

La fatigue : "Ca dépend des jours. Y a des jours où on est vraiment fatigué après le travail... Qu'est-ce que vous voulez faire.

La couchette et le sommeil quand le camion roule :
en général il se met dans la couchette car il ne conduit que le jour, son collègue conduit la nuit.

"La couchette c'est pas un lit, ça, la couchette c'est juste pour se reposer pour s'allonger c'est tout, mais c'est pas pour dormir. Parce que ça fait trop de bruit, on est pas à l'aise, c'est pas vrai, celui qui vous dit qu'il dort dans une couchette, n'importe quel routier et bien moi je le mets au défi. Maintenant, s'il est arrêté sur un parking et qu'il dort, je reconnais que, là, il dort bien. Mais s'il a un gars à côté qui conduit, bien moi je défie quelqu'un qui dort bien dans la couchette, qui fait ces 3 ou 4 heures en fermant les yeux comme il faut".

"C'est rare, disons que je dors seulement une heure parce que vous savez dans les virages on est toujours un peu plus ou moins on bouge. Pour moi une couchette c'est seulement fait pour se reposer. Même une bonne couchette et un bon chauffeur à côté, vous dormez pas rassuré, ça c'est pas vrai, dans un camion !"

"Le bruit les secousses".

"C'est une petite couchette d'une personne, c'est le minimum, alors que normalement ou devrait, à l'époque on avait un Mercedes y avait, 2 couchettes, elles étaient quand même spacieuses et le confort était meilleur".

Quand vous êtes à l'arrêt

"Quand on est à l'arrêt, moi je suis dans la couchette et y en a un autre sur les banquettes, pour vous dire... quand on est à 2 chauffeurs, des fois y s'arrête quand il est fatigué, ou alors il dort sur le volant, ou alors il dort sur les sièges. Vous avez les reins esquinés, c'est que le matin, après, faut le décharger le camion, parce qu'on dit pas au client il vous faudra vider le camion parce que j'ai roulé toute la nuit."

Le véhicule (Berliet porteur 19 T.)
Il est critique vis à vis du véhicule car il préféreraient un Mercedes.

"Ils ont pas fait une découverte en achetant celui-là parce que, comme j'ai un D sur le toit, vous savez, pour mettre 5 m³, alors quand vous tombez en panne et que vous êtes chargé, il faut relever la cabine, vous avez la cabine qui bascule et nous y a le D. Alors si jamais je suis en panne, je suis obligé de vider le D parce qu'il y a une planche en haut et la planche elle rentre à l'intérieur, pas à l'extérieur parce qu'il a une trappe en haut, alors faut tout vider une bonne partie du camion pour pouvoir le lever. Là ils ont pas fait une découverte sensationnelle. Maintenant si vous êtes vide y a pas de problème, vous pousser votre planche et lever la cabine, ça va... Sans ça question de conduite et tout ça il marche pas mal, enfin c'est un camion quand même qui est pas trop mal."

Comparaison avec la cabine Mercedes

"Point de vue du confort Mercedes était mieux. Disons que la cabine était plus large quand même et puis y avait pas de problème de panne, si jamais on tombait en panne y avait pas de problème là."

"La couchette était plus large que sur le Berliet et y en avait 2. C'était pas mal et c'était spacieux quand même..."

Choix du nouveau camion ? C'est le patron.

"C'est délicat pour vous répondre, là y a qu'eux qui peuvent le savoir."

"Non on ne tient pas compte de notre avis, non, je pense que le moins cher... un patron c'est ça, s'il veut acheter un camion, c'est le moins cher, y a pas de problème".

Entretien

"Les vidanges on les fait pas, c'est au garage, nous on touche à rien au camion, question mécanique et tout ça".

*Conduite
Puissance*

"Pas de problème côté éléments de conduite tout est impeccable... j'ai 12 vitesses avec relai (2x6) c'est un bon camion question vitesses.... dans les côtes pas de problèmes même chargé il tire bien... il fait 19 T on peut mettre 10 à 11 T mais en déménagement on n'a que 6 ou 7 T sur 190 chevaux ça arrache quand même vous arrivez à monter à 110/120/130 Km/h."

*Visibilité
Direction*

"C'est bon, la visibilité est bonne, très, très bonne, y a que pour les manoeuvres, là, par contre, c'est un problème de direction, il ne braque pas assez alors quand vous rouler dans le 6ème, dans les petites rues là, pour tourner, faut vous y remettre à deux 36 fois alors, c'est impossible il braque pas ce camion. Sans ça question conduite, je vous dis, il n'y a que ça, cette fameuse trappe machin quand on tombe en panne, le D là, et après là pour braquer, y a pas de braquage".

"Pour manoeuvrer à contre main, c'est bon, y a pas de problème, y a une bonne direction assistée."

"Y a une vitre à l'arrière mais on la voit pas, elle sert à rien puisqu'il y a la caisse derrière alors vous ne voyez pas".

"Non, on a pas de double rétro à droite. Non, ça ne gêne pas du tout, un quatre roues vous savez, c'est un porteur, il est assez long quand même, il fait 6 m et quelques quand même de long, et là c'est long quand même."

*Fatigue musculaires dans
les embouteillages.*

"Là dans les embouteillages, l'embrayage, il en prend un peu, parce qu'il est toujours en lère, 2ème, lère vous arrêtez, vous parter même pas 10 m... Là je reconnais que la fatigue elle se fait sur la jambe gauche,... ça arrive, c'est certain. A part ça c'est tout".

Positionnement

"Je suis bien dans mon fauteuil, je suis tranquille, quoi... Je suis quand même à 20 cm du volant. J'aime bien ma position,... je suis bien à mon volant. Je suis toujours droit."

*Confort
la conduite*

"Et bien moi y a pas longtemps que j'ai un siège télescopique là, avant j'avais le siège, qu'ils mettaient sur le camion, quand ils vendaient les camions, on avait les reins à moitié en compte... il se passait qu'on avait toujours mal aux reins jusqu'au jour où l'on a dit au chef, au directeur là, il avait pris une fois le camion un samedi là, pour aller faire une bricole et il s'est aperçu qu'il y avait le siège qui était très dur et il m'a dit : "Comment vous pouvez conduire dans des conditions pareilles ?". Comme je lui ai dit : "Vous dites ça à moi, vous vous en apercevez seulement maintenant !" Alors pour vous dire, il m'a fait une,

ça se fait pas mais enfin c'est pas méchant, il m'a dit : "Tu travailles quatre samedis et je te paye un siège télescopique..." et avec preuve à l'appui. Alors je dis "Mais vous rigolez ou quoi ?". Alors maintenant il faut qu'on travaille le samedi pour payer un siège télescopique !, vous rigolez ou quoi ?", je sais pas si, il me l'a dit en rigolant toujours, parce que vous savez il est un peu radin, lui. C'est un directeur qui a 34 ans là, il est gentil mais, alors du coup ils m'en ont mis un siège mais c'est pas pour ça que je travaille le samedi... Voyez ils vous exploitent enfin, c'est qu'ils vous exploitent mais..."

"Le siège télescopique vous régler, y a le poids et tout dessus, c'est confortable quand même... C'est impeccable, et sans ça, même le passager à côté il devrait en avoir un aussi, parce que sur la route. Il n'en a pas... et celui qui est au milieu non plus, au milieu c'est pas grave, il peut aller dans la couchette..."

"Maintenant, on ne sent rien, on est quand même plus tranquille point de vue de reins quoi, c'est surtout pour les reins".

"Moi, des problèmes de reins, pas tellement, j'ai pas à me plaindre mais j'ai eu des collègues, quand même, qui ont arrêté le déménagement en rapport à ça. Ils avaient ce fameux siège de ce camion, des lumbagos, ils pouvaient plus faire ce boulot là, les déménagements c'est un métier que, c'est quand même assez pénible, quand même..."

*Isolation
thermique*

"C'est bien isolé y a pas de problème... quand il fait froid... oui je préfère avoir un bon duvet... je ne mettrai jamais de chauffage d'appoint dans le camion. On ne sait jamais, le danger d'asphyxie ou de coup de jus ou court circuit... Moi je préfère coucher dans un bon lit 2 à 3 h que dans une couchette".

Phonique

"Il fait un peu de bruit... il commence à se faire vieux peut être."

Conditions générales de l'interview

Cet interview est difficile à résumer car le conducteur n'émet pas de critique ou de satisfactions explicites mais se situe seulement par rapport à un matériel neuf Mercedes qui serait mieux en tout état de cause. Il tient aussi toujours à montrer qu'il ne faut pas se laisser avoir pas les patrons. Néanmoins si on veut que le boulot soit bien fait :

- a) "Mais je pense que l'idéal, c'est d'être chez un patron, faire son boulot comme il faut, c'est tout".
- b) "Les nouveaux Mercedes qui sortent, qui sont très chers, très bien équipés... ils ont tout, la stéréo, tout dedans". Ils sont bien, c'est des belles cabines, même en déménagement, j'en ai vu hein, des Mecs de Lyons, ils en ont hein, des beaux petits camions Mercedes 1924 là, belle cabine, spatieuse et tout, c'est ce qu'on devrait avoir chez nous au déménagement. Enfin on a un camion, faut qu'il fasse la route mais après... c'est pas mauvais Mercedes, hein, c'est une bonne marque, hein, je ne critique pas Berliet parce que j'en ai un mais enfin un Mercedes. Si on pouvait avoir un Mercedes, ça serait idéal, mais ça m'étonnerai beaucoup. Si, il va en acheter mais pour les tracteurs."

ANDRE C. - 46 ans (MAZAMET) (petit et maigre)

Permis C en 1960.

Entreprise privée : 9 salariés dont 3 chauffeurs LD.

Travail : Transport LD (dans le Sud de la France) d'engrais
(entreprise privée) avec un porteur
Mercedes 1926 + remorque (acheté d'occasion)
qu'il conduit depuis 3 ans (500 000 km) avec
une astreinte de 2 à 3 jours.

CABINE

Conduite

- Il se positionne assez près du volant.

"Moi j'ai toujours mes mains comme ça, je pense que c'est la meilleure position... c'est assez près du volant, étant donné que je ne suis pas très grand, je suis obligé de me tenir assez prêt. Je me tiens assez droit. Des fois quand je suis sur l'autoroute je me mets contre la vitre et puis..."

- Visibilité et maniabilité corrects.

"Ils vont bien, évidemment je n'ai pas connu d'autres camions, autres que celui-là, mais comme conduite ça va bien, c'est assez maniable. La visibilité est bonne, il braque très bien, oui, oui, y a pas de problème, c'est impeccable".

- Par contre l'éclairage est insuffisant.

"L'éclairage alors là, ça c'est un peu faible.... C'est des phares normaux avec des ampoules, c'est pas des phares à iode hein, j'ai les antibrouillards c'est tout, mais enfin il faudrait quand même des phares plus puissants, en code par exemple, alors... autrement dit des phares à iode quoi, parce que... chez Mercedes c'est je crois un défaut ça. Enfin en tout cas quand il pleut ou qu'il fait mouillé on y voit rien... franchement, et comme la plupart du temps on ne peut pas mettre les anti-brouillard !.... C'est beaucoup plus pénible, on est très captivé par la route".

"Il faudrait des éclairages plus puissants parce qu'un camion on a besoin d'y voir. En principe le routier il aime bien rouler la nuit, enfin moi j'aime bien rouler la nuit, on est plus tranquille, le camion souffre moins lui aussi, avec la fraîcheur et c'est moins fatigant pour le chauffeur qui a une bonne vue.... J'ai un éclairage qui n'est pas suffisant.... Ensuite je sais pas".

ANDRE C. - 46 ans (MAZAMET) (petit et maigre)

Permis C en 1960.

Entreprise privée : 9 salariés dont 3 chauffeurs LD.

Travail : Transport LD (dans le Sud de la France) d'engrais
(entreprise privée) avec un porteur
Mercedes 1926 + remorque (acheté d'occasion)
qu'il conduit depuis 3 ans (500 000 km) avec
une astreinte de 2 à 3 jours.

CABINE

Conduite

- Il se positionne assez près du volant.

"Moi j'ai toujours mes mains comme ça, je pense que c'est la meilleure position... c'est assez près du volant, étant donné que je ne suis pas très grand, je suis obligé de me tenir assez prêt. Je me tiens assez droit. Des fois quand je suis sur l'autoroute je me mets contre la vitre et puis..."

- Visibilité et maniabilité corrects.

"Ils vont bien, évidemment je n'ai pas connu d'autres camions, autres que celui-là, mais comme conduite ça va bien, c'est assez maniable. La visibilité est bonne, il braque très bien, oui, oui, y a pas de problème, c'est impeccable".

- Par contre l'éclairage est insuffisant.

"L'éclairage alors là, ça c'est un peu faible.... C'est des phares normaux avec des ampoules, c'est pas des phares à iode hein, j'ai les antibrouillards c'est tout, mais enfin il faudrait quand même des phares plus puissants, en code par exemple, alors... autrement dit des phares à iode quoi, parce que... chez Mercedes c'est je crois un défaut ça. Enfin en tout cas quand il pleut ou qu'il fait mouillé on y voit rien... franchement, et comme la plupart du temps on ne peut pas mettre les anti-brouillard !.... C'est beaucoup plus pénible, on est très captivé par la route".

"Il faudrait des éclairages plus puissants parce qu'un camion on a besoin d'y voir. En principe le routier il aime bien rouler la nuit, enfin moi j'aime bien rouler la nuit, on est plus tranquille, le camion souffre moins lui aussi, avec la fraîcheur et c'est moins fatigant pour le chauffeur qui a une bonne vue.... J'ai un éclairage qui n'est pas suffisant.... Ensuite je sais pas".

- *Reprise insuffisante en raison de la remorque et de la surcharge à l'essieu. A une boîte ZF qui ne lui pose pas de problème.*

"C'est un bon camion mais enfin, disons que quand je suis en solo ça va mais avec la remorque vous savez avec 260 CV, c'est, c'est même juste, très juste pour un 38 tonnes".

"Quand vous avez des côtes, comme ici dans ma région, c'est quand même (?) la région ici, et bien vous savez 260 CV quand on est chargé avec 23 ou 24 tonnes ou 25, hé bien, vous savez, il s'emballe pas le type".

"J'ai une boîte ZF, elle va très bien (à relais 2 x 6). Dans les côtes avec la remorque vous savez ça traîne".

"Mais évidemment, en solo, il est impeccable le 26. Pour 10, 12 tonnes ça marchait. Y a le problème de la surcharge aussi, ça, ça change la conduite. On y est presque tout le temps. Normalement je dois avoir 10 tonnes maximum sur le camion et 12 sur la remorque ce qui en fait 22, disons qu'on en prend 24, 25, 23 ça dépend".

"Ah oui, de toute façon c'est beaucoup moins pénible pour le chauffeur... quand on a la puissance. C'est pénible quand il faut toujours changer la vitesse, on est tout le temps le champignon au plafond, c'est pénible, hein... Tandis que quand vous avez la puissance c'est comme une petite voiture et une grosse voiture, c'est la même chose... Et puis, quand on a pas la puissance c'est quand même plus dangereux quand il faut doubler, si l'on a pas les chevaux pour répondre quand il faut doubler... Quand on est sur l'autoroute, encore, c'est pas un gros problème, mais quand on est par exemple sur une nationale à 3 voies, Montpellier-Beziers, là faut faire attention, avant de doubler il faut regarder à 2 fois, hein... Pour un 38 tonnes moi je le trouve trop simple, je le dis franchement... il manque ... au moins 60 chevaux, il faudrait un 320, là, oui, ou un ... 1933 ou un 2633 ça existe je crois... ou 2632 (Mercedes)".

- *Estime que ses freins ne sont pas assez puissants par rapport au poids transporté.*

"A mon avis il faudrait des freins un peu plus puissants que ce qu'ils sont. C'est pas suffisant et efficace en rapport du poids, évidemment tout vient de la vitesse aussi, quand on roule à 80 à l'heure avec un camion remorque, qu'il faut arrêter 25 tonnes, vous savez... Si vous avez un cornichon qui vous double, qui vous fasse une queue de poisson là comme ça m'a été arrivé, hé bien vous savez, je me demande dans quelles conditions on peut s'arrêter quand c'est comme ça... Vous avez des gens, des voitures sur les autoroutes qui roulent à des vitesses, à 60 à l'heure, 70 alors que nous on roule à 80 ou 90 quand je suis en solo, alors bon, évidemment bien souvent les chauffeurs de voitures ne sont pas contents mais il faudrait au moins qu'ils respectent, qu'ils roulent à 90, au moins. Il faudrait y avoir un frein de secours plus important que celui qu'il y a".

- *Fatigue.*

"Ca se ressent au niveau de la vue, ça commence à piquer, si vous commencer à avoir sommeil aussi, alors là on va pas loin".

"Quand je suis fatiguée je ressens une fatigue ici, en haut des épaules, là. Quand je commence à avoir mal là, je peux dire que je commence à être fatigué et que je commence à prévoir l'arrêt. Les crampes aux jambes ça m'arrive, surtout côté accélérateur, parce que l'on est toujours plus crispé par rapport à ce manque de puissance".

"La sciatique c'est justement le côté accélérateur. Là j'ai été en arrêt de travail, j'ai attrapé une sciatique. Vu le poids que je remue, je ne peux pas dire que j'ai des problèmes de dos. Mais enfin, je sens que petit à petit, ça devient de plus en plus dure. Evidemment, je prends un peu plus d'âge tous les ans".

"C'est venu, ça faisait 15 jours que je le traînais ça, j'ai pas pu m'arrêter parce que bon, mon patron, y avait, c'est en pleine saison du travail, et il ne voulait pas que j'arrête, mais enfin..."

Vie dans la cabine

- *Isolation/moteur : se plaint du bruit du moteur*

"Evidemment ce n'est pas un camion neuf, je crois qu'il est de 74, mais je le trouve un peu bruyant.... Bon, on entend trop le bruit du moteur, ça me gêne assez".

"Depuis que je fais ce travail, évidemment tout à fait au début j'avais un vieux Berliet, alors là n'en parlons pas c'est..... C'était vraiment un, ça devenait même insupportable... C'était un petit camion 13 tonnes, mais vraiment bruyant".

- *Isolation/environnement : trouve le capitonnage insuffisant pour l'isolation thermique et phonique.*

"L'isolation c'est un peu léger quand même, question par rapport au temps, aux intempéries, c'est un peu léger. Il faudrait que ce soit mieux isolé, parce que là j'ai l'impression qu'ils ne se cassent pas trop la tête la dessus. Ils vous capitonnent une cabine mais ils ne mettent pas l'isolation. Ca, ça serait très nécessaire..... même par rapport au son... ça y ferait beaucoup, hein. On aurait un camion, une cabine beaucoup plus sourde, ça irait mieux et ça à mon avis, c'est très important".

"Actuellement, il faudra qu'il me répare ça parce que j'ai une fuite, je ne sais pas si, là depuis que je suis en arrêt de travail (10 jours) je ne sais pas s'ils l'ont fait réparer, je ne pense pas, mais j'avais justement le joint de la glace, du pare-brise, qui était fichu ou j'sais pas, il fallait le changer, enfin j'sais pas exactement d'où ça venait. Mais j'avais une fuite d'eau qui me remplissait le vide-poche, alors j'avais mes papiers qui nageaient dedans.... Enfin, ça ce n'est que passager".

- *Couchette : a rajouté un matelas pour la rendre plus confortable, regrette qu'elle ne soit pas plus large.*

"Point de vue confort, je me suis pris un matelas en mousse pour la rendre un peu plus confortable, et au point de vue confort c'est pas trop mal quand même, enfin il faudrait que ce soit légèrement un peu plus large quand même, elle fait 60, il faudrait qu'elle fasse 70".

- *Qualité du sommeil : recherche un endroit tranquille pas trop éloigné des agglomérations et/ou d'autres camions. S'endort alors rapidement d'un sommeil profond dans les premières heures et est réveillé au petit matin par les bruits environnants.*

"Bien, ça dépend, en principe, étant donné que nous faisons une clientèle tous les ans qui est la même pratiquement, à peu de chose près c'est toujours la même, tous les ans.... Nous avons nos points de repos qui sont, on les connaît, voyez, on connaît les régions, alors on part d'ici par exemple, on va coucher, moi je vais coucher du côté de Libourne là haut à (?) c'est un coin tranquille là, je sais que c'est devant la gare, la petite gare d'ailleurs y a pas de train, alors je suis tranquille pour dormir, je me faut un peu de calme moi pour dormir, sinon je ne peux pas dormir.

Quand je vais du côté de Valence ça m'arrive de m'arrêter sur un parking routier, ou sur les aires de station, les grandes stations... mais c'est assez pénible, surtout que moi j'ai un sommeil sensible, ça me gêne.., ça m'empêche de dormir".

"On tâche de trouver un coin que l'on connaît qui soit pas très éloigné des agglomérations parce que quand même on craint toujours les mauvais plaisants..... Ces gars qui s'attaqueraient aux chauffeurs même, oui parce qu'il y en a qui traînent du pognon ou j'sais pas moi. Ca arrive.

On fait en sorte qu'il y ait d'autres camions ou bien quelques maisons par là. Là on est plus tranquille. Quoique quand même la nuit, je ferme toujours le camion à clé.

Vous savez quand on part d'ici le soir vers 20 heures alors si vous vous arrêtez à 1 heure du matin, c'est que vraiment vous avez sommeil, on peut plus tenir là, je m'endors assez rapidement.... En principe quand on va chez le client comme ça, si on n'est pas le matin avant qu'il parte dans les champs, alors il faut que l'on se coltine le déchargement, vous comprenez, tout seul. Alors il faut être là avant qu'ils partent. Alors ce qui fait que ça nous raccourcit énormément la nuit, surtout quand on est obligé de partir le dimanche au soir (22 heures)... Disons que ce n'est pas toujours comme ça mais enfin y a des nuits qui sont relativement courtes.. environ 4 heures, 5 heures minimum hein".

"Il est assez profond dans les premières heures mais ensuite, il devient assez léger, par exemple moi j'ai un réveil mais c'est pas souvent que je l'utilise parce que je suis toujours réveillé avant... soit par le bruit des camions si je suis sur l'autoroute, des camions qui démarrent pour, alors là je suis réveillé".

- *Suggestions.*

"Il devrait y avoir un peu plus de rangements, quoique ce soit difficile... y a des modèles anciens qu'ils avaient prévu une espèce de petite poche sur les portières. Sur les modèles récents, ils l'ont supprimée, je ne sais pas pourquoi. C'est toujours appréciable du rangement dans le camion, on y met les cassettes, on est tenu d'avoir certains papiers pour la route".

ENVIRONNEMENT

- *Chargement et déchargement : il ne livre que des particuliers.*

"Ah, le déchargement, malheureusement c'est nous qu'il faut que la plupart du temps on se l'envoie... Ca va d'une tonne, jusqu'à même pas des fois 500 kg hein, et des fois on a le chargement complet pour le client, ça dépend... C'est plus souvent des petits lots quand même. C'est nous qui déchargeons même quand il y a des grands lots parce que la plupart du temps les gars ils ont tous mal aux reins ou ... et moi ça m'arrive aussi, surtout quand il faut faire la conduite de nuit et décharger, le chargement de jour, camion remorque là, ben... vous savez hein".

"Le plus important c'est mon chargement, c'est mon gros handicap ça. C'est par rapport à la fatigue accumulée. Quand il faut faire le trajet et puis se décharger les sacs le lendemain ou le jour même, ça fait une sacrée journée, ça c'est pénible quand il faut se coltiner 20 tonnes. Quand on a les gars dans les fermes qui nous aident, bien souvent ils montent sur le camion et puis vous, vous prenez les sacs sur le dos".

- *Souhaiterait que le chargement se fasse sur palettes ou tout au moins avec un haillon élévateur.*

"Pour décharger on a rien, faudrait prévoir beaucoup de choses, faudrait qu'ils prévoient de se moderniser un peu, mettre sur palettes maintenant. L'engrais est en sac mais en sac de 50 kg, en vrac... Il n'est pas sur palette parce que, quand on arrive chez les clients, tous ne sont pas outillés pour décharger les palettes, il faut un élévateur ou une grue, il faudrait avoir une grue sur le camion".

"C'est là que l'on a des problèmes, des différents avec le patron. C'est toujours nous qui faisons les déchargements, quand y a personne ! Et puis on est tenu d'arriver aux heures, le temps qu'on courrait que les gars y sont là, sinon après c'est foutu, il faut que l'on se décharge nous-mêmes. Bon y a d'autres endroits ça se passe très bien, y a des personnels, ça va tout seul, dans une heure et demie on a déchargé.... S'il faut décharger toute la remorque tout seul, vous voyez, mais ça ne m'est jamais arrivé, mais j'ai un collègue, ça lui arrive tout seul. Il commence le matin à 8 heures et il finit le soir à 3, 4 heures parce qu'il transvase en plus la remorque sur le camion. C'est un marchand d'engrais, faut le faire ça".

"Un haillon, oui c'est beaucoup mieux...., il faudrait qu'ils y viennent, assez rapidement d'ailleurs, parce qu'on est tenu de faire les livraisons de plus en plus vite. Nous, c'est un travail

saisonnier que l'on fait, quand arrive la pleine saison, on est bousculé de tous les côtés. Pas plutôt parti d'ici il faut repartir recharger, il faut que l'on se charge le camion en plus".

- *Problème du débâchage lorsqu'il y a du vent.*

"Une fois je suis tombé du camion en débâchant, il faut bâcher et débâcher surtout en ce temps-ci, l'été encore on arrive à faire les voyages sans bâcher, et là c'est dangereux. Y avait du mistral, je me suis laissé emporté par le mistral, j'ai pu m'accrocher à une barre que j'avais mise pour éviter que la bâche se coupe derrière, cette barre restant levée et moi je suis tombé par terre en la renversant. Je suis tombé sur les fesses, j'ai rien signalé. C'est passé. Je suis tombé sur le coccyx. Ca fait un an et demi".

- *Entretien du véhicule.*

"Nous on le fait faire, y a une station là, on le fait faire à la station. Vidange, graissage, on le fait faire à la station. Nous on s'occupe du chargement-déchargement, du trajet disons".

"Ah j'aime bien moi quand je fais de l'entretien, je regarde, je passe dessous avec le graisseur, je regarde si y'a pas quelque chose qui cloche, dans les pneus, les écrous, tout ça, je surveille quoi".

- *Charge horaire de travail.*

"Cette année, je suis arrivé, mais enfin c'est tablé sur une semaine, je suis arrivé à 58 heures par semaine, c'est le maximum. Avant, on arrivait à 60, là ça a un peu diminué. On arrive à récupérer sur les heures quand on arrive ici, c'est pas facile mais petit à petit on y arrive... Il faut encore pas mal se battre avec le patron".

DIVERS

- *Choix du modèle.*

"C'est le patron qui décide tout seul.

C'est par rapport au prix. Jusqu'à présent il achetait d'occasion, si, il en a acheté un, le 1919, neuf, uniquement en porteur, il n'a pas de remorque celui-là. D'ailleurs les remorques y a pas tellement longtemps qu'on les a aussi, rien que depuis cette année là".

- *Comparaison Mercedes et autres marques.*

"Je pense que le Volvo, évidemment, c'est autre chose que le Mercedes. Mais il est plus récent aussi.... Le 1020, il est bien, je suis monté une fois dessus, ça à l'air très souple, très maniable et tout, impeccable, insonorisé. C'est un porteur. Je connais le gars qui en a un, il est patron lui-même.

"Nous, il nous faut pas des cabines importantes parce que nous passons dans des chemins quand même difficiles d'accès. Les cabines Mercedes ne vont pas trop mal, elles sont hautes du sol, pas très encombrantes en hauteur, elle est un peu arrondie ce qui, des fois on passe des chemins de terre au bord des arbres ou des branches, ça nous fout tous les rétroviseurs en l'air, c'est assez embêtant, mais si on avait des cabines carrées, j'ai l'impression que ce serait plus comme le Volvo, plus embêtant..."

"Je peux pas tellement vous comparer... Le Renault il a pas l'air mal, le 305 ou le 310, c'est assez confortable à l'intérieur, c'est plein de moquette partout alors qu'il n'y en a pas sur le Mercedes. Remarquez c'est peut-être un bien parce qu'avec le travail que nous faisons, s'il y avait de la moquette on ne pourrait pas le nettoyer aussi facilement. On a l'impression que cela apporte un peu plus de chaleur dans la cabine, un peu plus de confort.

ANDRE M. - 46 ans (gabarit moyen, plutôt maigre)

Permis C en 1958.

Entreprise privée : 30 salariés dont 2 chauffeurs routiers LD.

Point de vue conduite et confort il est assez satisfait de son camion, compte tenu de son ancienneté.

Travail : Transport LD (Castres-Paris-Strasbourg) de balles compressées de laine et de coton (transport privé) avec un porteur Berliet 320 GR (acheté neuf, 9 ans d'ancienneté, 2ème moteur) et une astreinte de 2 à 3 jours (2 tours par semaine).

CABINE

Conduite

- Se positionne assez près du volant (4 à 5 cm). Siège pneumatique d'origine, très souple. La cabine elle-même est bien suspendue : attelages hydraulique et pneumatique.

"Moi je me tiens assis assez droit, assez près du volant, 4, 5 cm".

"Le siège... il est pneumatique, impeccable. Il est sur ressort. C'est un relax, je crois, il a 9 ans mais il se comporte toujours très bien, il est très souple. La cabine est très bien suspendue..., c'est un camion remorque pas un semi, on est quand même beaucoup plus lourd sur la route que sur un semi...., si la remorque, elle fait la folle, on la sent beaucoup moins, on ne la sent pas, ou alors il faudrait que le camion soit vide et que la remorque chargée alors là oui ça vous tape, mais autrement non, surtout qu'on a des atelages hydrauliques, ça bouge pas, hydraulique et pneumatique, les deux...".

- Visibilité : bonne, pour manoeuvrer à contre-main, il s'est acheté un rétroviseur.

"Impeccable, c'est panoramique. Ca va impeccable, avec les rétroviseurs et tout".

"Ca, c'est les petits détails que l'on s'achète, qu'on s'aménage...., avec une remorque on est obligé parce que c'est plus ardu....".

- Eclairage de nuit : est très satisfait de ses phares à iode et de ses codes européens.

"Phares à iode, codes européens, c'est épatant... J'ai des anti-brouillard, ils sont tout neufs, je les ai fait changer".

- *Puissance : insuffisante dans les côtes, préférerait une boîte de vitesse ZF.*

"Le Berliet c'est un bon camion, il est agréable à conduire. C'est pas que le moteur soit trop puissant mais enfin, il est souple, on est bien dedans.

Dans les côtes il est pas trop, ça cogne pas mais enfin, dans les virages il tient bien la route.

Enfin, personnellement, je trouve que c'est un bon camion.

En tant que camion il n'a pas la puissance de certains mais enfin il est vieux, c'est un vieux modèle, il a de l'usure de partout, mais c'est un bon camion, y'a pas à s'en plaindre.... Dans les côtes il s'affole pas, il est pas trop méchant. Il est un peu poussif..., proportionnellement à certains, j'en ai eu conduit dans le temps qui étaient plus poussifs que lui".

"Moi, j'ai la boîte à étages (2 x 4), j'ai même eu les anciens, on avait la ZF, ça allait mieux mais enfin, celle-ci on s'y fait. Au début c'est pas trop agréable, mais après ça va".

- *Freins : satisfait du ralentisseur électrique (Telma).*

"Le Telma, frein électrique, un ralentisseur électrique.

Ca, ça devrait être obligatoire sur tous les camions....

Ca marche sur les batteries, alors vous avez 4 plots, 4 crans si vous voulez, alors vous tirez les crans ce qui fait que ça vous freine sur la transmission et non pas sur les roues. Ca vous ralenti votre véhicule, c'est extraordinaire ça....

C'est en option, nous, on l'a toujours eu. C'est vieux ça, c'est une invention qui existe, vous avez beaucoup de véhicules qui marchent avec ça. Comme nous on est dans une région qui est accidentée, si on monte sur Paris avec la Nationale 20 ou qu'on monte dans l'Ardèche et tout ça, les freins on les use pas et on les chauffe pas surtout. Parce que vous pouvez rouler vite, là vous tirez ça ralenti tout en laissant votre adhérence, quand y a beaucoup de vent, du verglas ou de la neige, pour vous ralentir vous mettez 1 cran ou 2 électrique et ça vous stabilise l'ensemble".

"Je n'aime pas conduire sans le Telma, même sur la voiture je cherche... un réflex. Par exemple, en ville, le feu passe au rouge, au lieu de freiner, vous tirez ça, ça vous ralenti, ça passe au vert, pour accélérer vous avez pas besoin de débrayer, pas besoin de changer de vitesse, c'est impeccable".

- *Vibration au niveau du levier de vitesse suite à l'usure.*

"Le levier de vitesse, ça c'est l'usure, au début il ne le faisait pas, je suis obligé de le tenir presque tout le temps, c'est devenu une habitude maintenant. Il tremble, il vibre".

- *Suggestions : ne souhaite pas trop d'accessoires, aimerait un système électrique pour abaisser la vitre côté passager.*

"Je ne suis pas ingénieur mais enfin le genre Berliet me plait, y'a pas trop d'accessoires, enfin si les nouveaux, y'a beaucoup d'accessoires, enfin c'est une source d'ennuis au bout d'un certain temps, je vois comme nous sur le 320, 280 qui ont 5, 6 ans, c'est impeccable étant neuf... c'était bien ... Y'a une chose que j'aimerais sur les nouveaux camions, c'est pour lever les glaces côté portière passager, électrique, ça c'est impeccable, ça évite les courants d'air et ça permet de rafraîchir la voiture... L'été ou même l'hiver, parce que la glace de son côté, on prend tout l'air dans le dos, tandis que la glace passager, ça circule".

- *Fatigue : picotement des yeux.*

"J'attends pas de ... on le sent, on commence à ... Les yeux, on a mal aux yeux en principe, enfin, moi théoriquement j'ai mal aux yeux. Les yeux commencent à piquer alors il faut pas chercher à forcer, enfin moi je force pas. Je préfère m'arrêter 2 fois ou 3 fois que de... parce qu'on peut pas lutter contre la fatigue. Quand le sommeil, vraiment, il est là, on ne peut pas...".

Vie dans la cabine

- *Cabine assez spacieuse mais qui ne permet pas de se tenir debout.*

"Elles sont grandes, entre les 2 sièges y a de la place, on peut se déplacer, mais enfin debout, on se tient pas, faut pas être grand...".

- *Accès à la cabine.*

"Ca va très bien, y a pas à se tordre, ça va bien. Y a 2 marches, c'est bien. Pour descendre, pareil, y a des poignées partout, si de ce côté là c'est des petits aménagements qui sont impeccables..."

- *Couchette : spacieuse mais froide l'hiver. A rajouté un matelas en laine. Lumière mal placée à hauteur du matelas.*

"C'est Berliet, elle est grande, elle est large, elle est bien. Elle est confortable, on a de bons matelas, automatiquement".

"Oui, on les a remis parce que la couchette elle est en plastique, c'est froid. Elle est confortable en été mais l'hiver, non, c'est pas assez chaud. On a le duvet mais pas de chauffage".

"Y a une lumière sur la couchette qui est très mal placée, d'ailleurs ils y ont modifié, elle est à hauteur de la couchette, autant vous dire qu'elle sert à rien, si vous mettez un matelas vous ne la voyez plus, tandis que maintenant ils l'ont mis plus haut et comme une applique.... Autrement comme accessoire y a rien".

- *Isolation thermique et phonique mauvaise avec l'usure du véhicule.*

"Au départ, c'est bien isolé mais après c'est à nous de l'entretenir, faire changer les caoutchoucs et tout... Quand c'est neuf, c'est parfait, enfin c'est bien isolé au départ, y a pas de problème, c'est bien isolé. Maintenant, on rapièce, de temps à autre, autrement ça tient".

"Le bruit, ça on ne peut pas l'empêcher, y a certaines tôles qui, y a de l'usure... autrement non, on peut encore discuter dedans".

- *Qualité du sommeil.*

Dort n'importe où et n'est pas gêné par le bruit. Estime qu'il s'endort rapidement, dort peu (3 à 4 heures) d'un sommeil profond.

"Moi je dors n'importe où alors ça ne me gêne pas, qu'il y ait du bruit ou qu'il y en ait pas, moi ça ne me gêne pas....".

"Je ne dors pas beaucoup mais bien, (?), tout de suite moi, même la journée, je m'arrête, je dors de suite, 10 secondes après, je dors".

"En général, je dors 3h, 4h, pas beaucoup, et on repart, on roule trop, beaucoup trop, on se fait arrêter souvent, encore la semaine dernière, je suis resté tout le samedi sur le bord de la route, (?), juste le samedi, du samedi matin au samedi soir, pour respecter les horaires... comme tous les routiers, enfin comme 8 routiers sur 10, qui ne respectent pas".

"Le matin, je suis bien, comme je me réveille naturellement, sans réveil, sans rien, je ne force pas, c'est une habitude".

ENVIRONNEMENT

- *Problèmes du chargement et du déchargement :*

. *les attentes* —> *obligé de donner la main.*

"On est obligé de participer au déchargement, y'a pas de problème, on est obligé..... pas tout seul mais enfin, on est obligé si on ne veut pas rester bloqué 8 jours, on est obligé".

"Et bien on reste, on se déplace, on se place, on attend... Vous avez un type qui s'en va, faut se mettre là, et puis un camion remorque il faut la déplacer, c'est très rare les usines où vous avez 2 quais, alors vous mettez la remorque, vous la sortez, vous l'emmenez ailleurs, vous remettez le camion, vous débâchez, vous recommencez tout, on n'a pas le temps de s'amuser ni de dormir là... Quand ça veut bien aller, faut 3 heures plus l'attente. Autrement c'est indéfini".

. *le débâchage* —> *problèmes de l'accès.*

"Si on débâche, parce qu'on charge très haut, on débâche pratiquement systématiquement. On défait les caoutchoucs et on roule la bâche, on grimpe comme on peut, oui.

Sur le camion, si j'en est une (échelle), sur la cabine, c'est-à-dire on peut monter sur la cabine et de la cabine on saute sur le fourgon mais sur la remorque y a rien, faut trouver quelque chose".

- *Problèmes des délais de livraison.*

"Je vois chez nous, les clients commandent, s'ils pouvaient ils commanderaient à midi pour être livrés à 2 heures ! enfin on a dû vous le dire, c'est partout pareil, y a pas de stock nul part, c'est dur, très dur".

- *Problèmes des horaires réglementés.*

"Maintenant qu'il y ait du travail ou pas, il faut respecter les horaires, on essaie de les respecter, et on est arrêté sans arrêt".

- *Manque de coordination, contraintes travail et réglementation.*

"Avant oui, y avait du personnel, c'est là où le problème se pose, y a beaucoup moins de personnel partout, dans toutes les entreprises, alors faut attendre, si on a attendu faut rouler, rouler on tombe sur les flics, c'est la catastrophe, c'est l'ambiance. Hein, c'est un climat qui est de plus en plus mauvais dans cette profession.... Y a un énervement qui se crée, le type qui a juste ça pour aller d'un point à un autre, bon s'il a un collègue ou quelqu'un qui est en panne et qui lui fait signe, et bien, s'il s'arrête il sait qu'il perd son voyage, quoi. C'est plus comme dans le temps où on pouvait, y avait beaucoup plus de possibilités d'entraide".

"Ca devient impossible, c'est de plus en plus dur.... On est embêté partout, on est embêté par le patron, par le travail, par la police, par tout quoi.... Ca devient très dur.... C'est-à-dire qu'il n'y a plus aucune coordination entre les livraisons, les réceptions, et puis la loi, le règlement, rien ne marche ensemble".

- *Accident du travail.*

"Si, je suis tombé, une fois mais ça m'a suffi, y a 3 ans 1/2, je suis encore en accident d'ailleurs, oh, j'ai cassé des petits os dans la colonne vertébrale.... Pour aider à décharger je suis monté, y avait des ouvriers qui ont fait bouger des balles, parce que c'est des grosses balles et je suis parti avec quoi, et je me suis réveillé à l'hôpital".

"J'ai été immobilisé un mois, un bon mois. Mais maintenant ça s'aggrave... Ca s'use plus vite. J'ai cassé des apophyses et j'ai des vertèbres qui s'usent... Je fais de l'atrophie musculaire sur tout le côté gauche".

AUTRES*- Choix du camion.*

"C'est le patron mais comme y a pas d'argent, on est sous syndic, alors... il va pas investir, c'est sûr, c'est fini ça, ou alors il faudrait, non, de toute façon il fait les réparations au fur et à mesure donc il a pas l'intention d'en changer".

- Comparaison avec les autres marques.

"Je vois le dernier Mercedès, c'est des monstres au point de vue mécanique, au point de vue confort, au point de vue... gadgets parce qu'il y a beaucoup de choses qui servent, qui au bout de 2 ans risquent de poser des problèmes.... Tous les accessoires électriques, à cause de l'humidité, de la pluie, du mauvais temps, c'est comme mettre des lumières partout, y a en a toujours une qui est en panne au bout de quelques temps, c'est là le problème... C'est des camions qui sont en avance. C'est bien, je l'ai juste essayé".

"Vous avez le Volvo mais enfin moi je trouve que dans la cabine on est serré dedans... Les places sont petites, enfin, c'est peut-être une idée, si j'en avais un, je serais peut-être bien content".

"Scania, je suis monté dedans, je trouve que ça secoue, c'est un tracteur, je trouve que ça secoue. Daf, pareil, c'est des camions pour l'autoroute, ça".

"Au point de vue confort, Renault, j'estime qu'il se comporte bien, je parle sur des routes comme ça. Sur l'autoroute, ça se tient, la route est bonne, je parle sur des nationales".

GUY L. - 35 ans

. Permis C₁ en 1967.

. Entreprise privée (grossiste en verre) 150 salariés dont 12 chauffeurs LD (à Castres).

Travail : Transport national (Bordeaux - La Rochelle - Chartres - Orléans - Dunkerque, ou Marseille - Toulon - Antibes - Nice, ou Lyon - Suisse) du verre avec au début un tracteur 320 Berliet, puis un porteur GR 200 Berliet, pour une astreinte de 3 ou 4 jours. Depuis peu, il roule sur un petit 4 roues sans couchette (135 chevaux, 17 t.) avec parfois une astreinte de 2 jours.

Camions : "Avant j'avais un Berliet, 320, ils vont bien ces camions mais après ils m'ont filé un petit 4 roues et ça été fini quoi".

Le 320 : "Avec le Berliet j'étais en remplacement, je suis entré chauffeur en remplacement, après ils ont acheté un camion neuf et pof, l'ancien chauffeur il a repris son camion et moi je me suis payé le truc ... Après j'ai été sur un 200, un 4 roues ... et après ils ont acheté un camion, ils m'ont foutu dessus".

"Un petit, un 135 chevaux, un 4 Roues, j'en ai marre, 17 t, ... je monte à Paris".

CABINE

Conduite

- Il se positionne le plus loin possible du volant.

Sur le 135

"Le plus loin possible du volant, les bras pas complètement tendus, un peu appuyé sur la portière comme tout le monde. Vous pouvez bien vous appuyer si ça marche tout droit".

"J'ai fait changer le fauteuil du camion parce qu'il n'était pas assez souple. Y a des fauteuils, ils ne valent rien. Il n'était pas installé sur ressort, je l'ai gardé ... encore quand je faisais l'autoroute ça allait bien mais il tapait, chargé il ne tapait pas ... Un jour j'en ai eu marre, je leur ai dit ah vous arrêtez vos conneries ça suffit. Le fauteuil vous me le sortez ; "on ne peut pas, c'est le fauteuil d'origine", je leur ai dit "y'en a d'autres des fauteuils", ils en inventent tous les jours des fauteuils, "oh, on peut pas", il a fallu que je me fasse mettre un arrêt maladie, un certificat médical du toubib, pour me faire changer le fauteuil. Ils m'en ont foutu un il se règle au poids, et tout, là c'est bien. Ils en sortent maintenant des pneumatiques. Il le faut ça. Moi j'avais les reins, j'en avais marre. Maintenant je me plains pas, ils ont bien versé 1 800 F. je crois, ils vous le disent.

Le 320

"C'est un bon camion. Question souplesse il n'est pas mauvais, ... à vide il est un peu tape cul, ils devraient améliorer un peu plus".

- Visibilité.

"Les derniers, enfin Renault la cabine européenne qu'ils ont sorti,

Le 320

elle ne me plait pas du tout, moi je préfère la cabine Berliet, la grosse caisse. Question visibilité vous avez un système de, que vous êtes au volant, vous avez tout d'un coup d'oeil, vous avez toute la visibilité, vous avez le rétroviseur qu'il est bien placé sur le devant, que les autres vous les avez sur les portières à côté, que c'est plus pareil, et là vous le prenez en bout de cabine déjà, si vous le tournez vous le prenez bien en bout de cabine, pour le coup vous avez la visibilité ... Enfin celui-là, s'il fait de la longue et pas trop de manoeuvre c'est bon. Y a que ceux pour manoeuvrer que ça gêne".

- Problème de frein - Souhaiterait un Telma sur le petit camion.

Le 320

"Question tracteur il tient bien, question remorque elle est pas terrible. Je l'ai porté une fois en travers, j'ai falli me casser la gueule, mais ça vient pas du tracteur parce que le freinage était bien réglé, parce qu'avec un semi que j'avais accroché, en freinant sur la rocade de M. là un coup de patin, il s'est rien produit, il est bien parti droit, hein, point de vue (?) il est bien... vous avez le frein à pied, le frein à route et le frein du semi. Ce qu'il devrait mettre, le Telma il doit être obligatoire d'office la-dedans...

Le 135

Oui je l'avais sur celui-là. Y a même des Telma qui se mettent sur le semi. Ils disent que ça coûte des sous mais, le Telma c'est quelque chose de formidable, ça. Enfin je crois que, c'est en train de là, où c'est que j'ai vu ça ?, depuis cet accident de Beaune, ils envisagent de mettre obligatoire un ralentisseur, un système de freinage automatique mais qui ne bloque pas les roues. Mais le Telma, je l'ai pas sur le petit camion, hé bien quand vous avez 7t ou 10t qui vous poussent, ça descend, et bien vous avez pas intérêt à prendre de la vitesse parce que des fois ... Le Telma ça devrait être obligatoire, ils nous obligent bien à mettre des ceintures de sécurité en voiture, et ça c'est un truc de sécurité.

Ils devraient essayer certains systèmes de freinage à pied parce que vous avez, peut-être que ça vient des garages, on vous refait les freins et les types ils calculent pas le freinage, des fois ils vous bloquent les roues avant ou les roues arrière, c'est un coup à vous cassez la gueule ça. Moi je l'ai sur mon camion, ils viennent de refaire les freins à l'avant et à l'arrière, ils sont pas bloqués, quand je fous un coup de patin sur une route mouillée, c'est les roues avant qui commence à freiner, alors moi derrière, je fais du (?). Ils devraient trouver un système et ça, ça m'est arrivé sur un semi, parce que normalement c'est le semi qui doit commencer à attaquer un petit peu puis le tracteur ...

Question sécurité le Telma je suis pour, mais en plus sur le semi, ça existe, question sécurité si vous avez les 2, tracteur et semi, et bien vous restez sur le carreau, vous restez droit. C'est un outil de travail qu'il faut".

Le 135

"C'est comme le Telma, sur mon camion les freins c'est la 2ème fois, on fait beaucoup le centre, on est toujours sur le frein et tout. Ca fait la 2ème fois, "hé, ça commence à faire, ça fait ... 400 000". Je leur ai dit l'autre fois qu'ils avaient acheté le 200 chevaux, ils ont pas foutu le Telma, je leur ai dit "vous voyez, vous venez de payer 4 000 F., ça fait 2 fois" il a fait 270 000, "ça fait 2 fois que vous faites les freins sur le camion", 8 000 F, "comme vous allez le garder encore une fois, vous allez payer encore, et vous en serez à 1 million 2, le prix du Telma".

- Question reprise le Berliet est un peu mou.....

"Unic j'aime pas, j'ai jamais conduit et j'en veux pas. J'aime bien Berliet, Mercedes, Volvo et Scania, c'est de bons camions. Berliet un peu mou mais il monte toujours après question rapide Volvo et Scania, Mercedes ... Renault ils ont sorti le 310, moi je le trouve pas terrible, il vaut mieux un 305 que le 310, il donne plus que le 310. Je l'ai essayé avec un copin, chez Combe ici, il a 15 camions, que des Berliets je crois, que des Mercedes, le 310 certains chauffeurs ont dit, "non, on préfère le Mercedes". Lui il a un 305, 6 roues, mais un semi 310 à vide ça doit donner, le 305 derrière on est toujours en train de le pousser pour dire "310 pousse toi, on va passer". On a regardé, c'était la même boîte. Ça vient pas de ça. La cabine c'est la même. Ils sont pas mal sinon, ils sont beaux.

Il faut le rendement quand même, faut pas rester sur la route, ça fait pas plaisir des fois que certains camions ils passent à côté quand on attaque des côtes, ils sont chargés comme vous et ils marchent. Faut voir les mécaniques, on les malmène un peu, parce qu'on met l'accélérateur au plancher. Y a certaines mécaniques qui tiennent plus que d'autres".

- Répartition des boutons sur le tableau de bord.

Le 135

"Question cabine il faudrait que l'on rapproche tout avec le moindre effort, on ne doit pas aller ci, pour allumer ça ... Le fume cigare des fois, ou alors il est trop proche du volant, vous pouvez pas l'attraper, il est planqué. Le chauffeur c'est lui qui conduit, un passager s'il n'y a personne, il en a pas besoin ... Moi j'aime bien Berliet, j'aime bien Mercedes. Y a certains boutons qu'il faut aller chercher un peu loin, par exemple des fois l'essui-glace, le chauffage, n'importe quoi. Vous avez certaines manettes sur certaines petites cabines, c'est des manettes à tirer alors il faut prendre appui sur, et tirer dessus, si c'est un peu grippé vous avez intérêt à vous arrêter pour mettre le chauffage. Ils pourraient mettre autre chose au jour d'aujourd'hui question petit confort, c'est du petit détail".

- Comment il ressent la fatigue.

"La fatigue, des heures de conduite il en faut. Moi, ça me fait rien, il m'est arrivé de partir à 4h du matin et je fais presque le tour complet jusqu'à 2h du matin. Enfin, on sent les picotements au niveau des épaules, de la colonne vertébrale, ça commence à s'engourdir puis après y'a comme si vous avez un (?) dans les yeux, là faut pas s'amuser. Une fois j'ai voulu insister, j'étais pas bien loin, il me restait 20 km, j'ai fini dans les haricots, ça m'a réveillé. J'ai foutu un poids lourd en l'air mais enfin, j'en suis sorti. Maintenant j'y fais gaffe, je préfère m'arrêter 1/4 h, 1/2 et je repars..

A l'arrêt, soit je descends et fais le tour ou bien je dors 10mn sur le volant et c'est les courbatures qui me réveillent, et là vous repartez, 10mn, 1/4 d'heure mais y en a assez pour prendre 3, 4h de plus. Faut pas s'amuser avec ça, ça m'est arrivé une fois hein, d'abord on le sent vite et puis vous avez les épaules les bras vous les sentez, ils sont lourds. Puis on a plus les mêmes réflexes, on a les yeux qui papillotent. Moi, c'est les picotements entre les homoplates et puis comme si j'avais de la sciure dans les yeux, alors là c'était la mort, m'arrêter tout de suite, le plus tôt possible, dès que j'avais un parking, il était bon".

- Ce qu'il pense de la cabine européenne.

"La cabine ronde européenne, ça me plaît pas du tout. Je suis monté dedans et je ne me plais pas dans ces cabines. J'y suis pas bien, le volant il est trop plat, tous ces petits boutons, Berliet on sait où on en est. Là, c'est tout modifié, c'est vrai, je ne m'y suis pas habitué à ce camion. C'est pas question que ce soit compliqué. Je préfère l'autre. Mercedes, maintenant, c'est simple comme bonjour, on n'a pas à chercher midi à 14h, Volvo c'est peut-être un peu plus compliqué mais enfin c'est pas mauvais. Non cette cabine Renault j'aime pas, je préfère la grosse caisse qu'ils ont gardé autrefois, qu'ils font celle-là aussi sur le 310, le 320 elle y est toujours, mais certaines dans la gamme en-dessous dans les 235, là aussi c'est pareil, ils ont foutu cette cabine, Saviem ils l'appellent ça, la cabine européenne".

VIE DANS LA CABINE

- Isolation phonique et thermique.

"Peut être le bruit un peu du moteur, tous, 305 aussi, ils sont tous bruyants. Volvo, Scania... c'est pareil. Dans l'ensemble c'est tous, ils devraient faire un peu plus de progrès là-dessus. Il faut sentir le régime moteur qui tourne en dessous mais enfin ... question isolation, il devrait y en avoir un peu plus, étanchéité, pas trop quand même, faut pouvoir respirer, y a certains camions mais enfin la cabine Berliet elle est bonne, la grosse, les autres j'aime pas, trop étroit, bon l'autre la petite là, elle est bien mais alors question étanche y'a rien, c'est des plaques soudées avec du mastic, quand c'est parti vous avez 1/2 cm qui baille, le froid il rentre. Je me gèle, je mets le chauffage à fond. La grosse va bien, j'aime bien cette cabine".

- Souhaiterait un chauffage d'appoint.

"On a intérêt à avoir un bon chauffage. Ce qu'il faudrait inventer, des trucs, chauffage parce que l'hiver quand même on se gèle. Il faudrait un chauffage d'appoint, c'est toujours en option. Chez nous ils ont acheté un 235, un 6 roues et le poste il a fallu qu'il se le mette le gars. La cabine c'est bien pour l'été, mais l'hiver une cabine c'est pas évident, il vaut mieux avoir un bon lit parce que l'hiver si vous roulez sur des routes pourries, soit du brouillard, soit de la pluie, soit de la neige, du verglas le soir vous avez envie d'être dans un bon lit, bien au chaud, et vous reposez comme il faut. Dans une cabine vous vous reposez pas, vous vous gelez".

- Couchette - Aire d'arrêt - Sommeil.

Le 320

"Dans le Berliet, la couchette elle pas mal, ça dépend du confort que vous y mettez.

Aire d'arrêt

Que des routiers, on se fout au fond des parkings enfin ça dépend... vous savez en plein campagne si vous êtes en bord de route c'est pareil, je préfère être dans un routier, on est beaucoup plus aidé, faut penser à ça si un matin vous êtes bloqué. On peut aussi être bloqué par un autre camion qui se gare comme un pied".

"Je pars la semaine entière. Je dors 3 nuits dedans. Enfin, le boulot qu'on avait là c'était bon, ils chargeaient enfin c'était bon, c'était juste, le lundi vous arrivez, c'est pas prêt la marchandise, vous commencez à charger mardi, vous partez le mardi soir, après si vous avez un sacré tour à faire, vous êtes toujours à la bourre alors il faut tirer, la cabine vous en profitez, vous avez pas le temps de prendre une chambre, vous vous couchez à minuit et repartez vers 5h, 6h.

Heures de
sommeil

Quand vous êtes fatigué vous êtes obligé de dormir. Je dors plus que 5h parce que maintenant j'ai pris la combine que je n'en ferai pas plus que je pourrai en faire. Maintenant il faut freiner. A cette époque là je marchais, je marchais un peu trop vite, parce que vous voulez rentrer, y'avait quelques primes enfin, pas des primes, mais si on rentrait plus tôt, on gagnait une chambre ou ci ou ça, ou une 1/2 journée. Quand il faut donner le coup on le donne mais maintenant il faudrait le donner tout le temps et quand vous voulez quelque chose il faut pleurer".

Le 135

"Moi, s'il me change de camion, le prochain il me faut la couchette. Quand je fais l'Aveyron, je pars 2 jours, là je couche dehors, l'hiver je n'ai pas de chambre, s'il y avait une couchette on pourrait tirer un peu, on pourrait tenir, là y a rien. Vous tirez le matin de bonne heure, à midi vous voulez manger vite fait, puis vous vous foutez dans la cabine vous dormez 1 heure, là vous pouvez y aller sur le volant ou sur un matelas en travers sur les banquettes. Non c'est pas la solution ça. Vous avez des courbatures, vous êtes plié en 4".

- Suggestions d'aménagement.

"Changer les rideaux, le décor un peu, vous êtes chez vous dans la cabine.
Aménagement, quelques rideaux, des conneries comme ça ... faudrait inventer dans les cabines, quand on roule comme ça, enfin y a pas beaucoup de place, faudrait essayé de trouver un petit frigot, un truc comme ça. Enfin, c'est-à-dire, j'en connais comme ça qui partent 15j, 3 semaines, ils ont tout dedans, la télévision en plus. Ils sont chez eux. Ils ont aussi un truc pour faire la bouffe. Oui, mais c'est un truc de célibataire, ça. Faut pas être marié, ma femme elle serait pas d'accord que je partes trop loin, c'est pour ça que je suis revenu, je me suis rapproché quoi. Enfin, j'ai pas à me plaindre".

ENVIRONNEMENT

- Situation des problèmes ... notamment l'entreprise.

"Avant quand je faisais la longue, on partait avec les marchandises, on revenait, on chargeait le tout et puis voilà. Là c'est pas pareil, ça fait 7 ans que j'y suis et on transporte que du verre pour une usine de miroiterie. Question boulot, l'usine c'est pas ça, je suis pas bien d'accord, enfin j'y suis parce que ça paye mais enfin c'est l'ambiance, c'est la mentalité d'usine ... y'a un directeur, on est bien content quand on est dehors, sur la route on est tranquille mais c'est pas ça.

Moi j'ai commencé, j'ai eu mon permis à la sortie de l'année, je suis entré dans une boîte, pour une usine aussi, porter de la gélatine, j'allais à Marseille, Romans, Lyon ... et après j'ai transporté

- Manutention* du bétail, c'est une pagaille, enfin ça se fait quand même. Maintenant, le boulot de conduite ça va, mais après le boulot y'a toute la manutention. Ce qu'on devrait éviter, aux chauffeurs routiers qui roulent c'est toute cette saloperie de manutention. Ils en ont bein assez... y'a assez de chômage en France. Rien que le volant y en a bien assez.
- Surcharge horaire.* Des fois vous vous payez 14 heures, des fois aussi on se lève à 5h du matin pour rentrer vers 8, 9 heures, quand vous vous payez, moi je me paye l'Aveyron, je pars de jour, (?), une quinzaine de clients, vous vous payez le kilométrage plus la manutention, encore vous revenez ici le soir vous rentrez à 10 heures, le lendemain vous recommencez à 4h 1/2, 5h, c'est pas du boulot.
- Salaire* J'aime le travail de chauffeur routier mais si y'a du boulot ça me rentre pas beaucoup, si y'a du boulot c'est encore pire que chez nous. Y a un copain qui est venu, il m'a dit "y'a un 1933 tout neuf là", ils me plaisent ces camions, même le Volvo, les Volvo ils sont bien, mais qu'est-ce que vous voulez faire, c'est pas payé quand même, le type il fait plus de 80, 100 h par semaine, il y laisse sa peau. Il y ait allé lui, il n'a pas tenu le coup. Il faisait du frêtage, il n'a pas tenu le coup, il montait en Belgique, il redescendait, il était en haut, il fallait qu'il aille chercher du frêt ailleurs, chez lui il faisait que dormir, il ne tenait pas. Il m'a dit "je me paye 4h de sommeil par nuit", ça va bien 2 fois par semaine mais toute la semaine on ne peut pas tenir. Il m'a dit "on te file 5 000 plus 300 et des frais de déplacements, pour y laisser la peau c'est pas la peine. Maintenant je crois que le transport avec tous les risques qu'on prend pour le chargement, le matériel qui vaut cher, (?) avec le patron et en plus vous avez les flics sur vous chaque minute... non, c'est pas du boulot ça. Moi le permis j'ai presque envie de le fouttre en l'air. Ca devient impossible".
- Solidarité entre chauffeurs routiers* "Au début, oui, y avait des camarades, des copains, on était dans la merde sur la route, il s'arrêtaient, maintenant vous pouvez y aller, vous vous êtes cassé la gueule ils s'arrêtent pas quand même. Y avait un type qui s'était cassé la gueule, je m'arrête, j'arrive à le sortir, il s'était planté, je le sors, putain même pas un remerciement, il est parti comme un tambour et terminé. C'est fini moi... Dans France Routier ils parlaient, depuis qu'il y a eu Beaune, ils faut signer un papier comme quoi on n'a pas le droit de transporter autre chose que la marchandise non ça c'est d'accord, on a pas le droit de transporter une personne étrangère à l'entreprise, si vous trouvez un copain sur la route, qu'il a claqué la boîte de vitesse tout ça, qu'il fait du stop, vous êtes obligé de le laisser, qu'est-ce que c'est que ces lois ? Ils nous ont pas fait signer que l'on a pas le droit de dépasser tant d'heures, tant de tonnage, que l'on part en surcharge et tout. Vous leurs demandez une augmentation, c'est comme si vous leur arrachiez je sais pas quoi, et ils se plaignent et nous on est coïncé. Si encore on pouvait se mettre à son compte, quelque chose... Un moment donné je l'aurais fait, il y a 4 ou 5 ans. C'est un copain qui m'avait dit : "au jour d'aujourd'hui, c'est rare les maisons qui tiennent les contrats et qui les respectent". C'est dommage parce que, moi si je reste 15 jours sans rouler avec le camion c'est plus tenable, c'est une drogue ça.
- Législation* Si on a la marchandise qui est prête, on fait en début de semaine, on charge le tout, autrement vous faites qu'un secteur, vous revenez et vous repartez faire l'autre secteur après. Alors même si c'est pas complet, il vous faut monter, là si à Toulon c'est pas fini la marchandise, pour une demi-journée d'attente ils préfèrent envoyer
- Aimerait se mettre à son compte*

Gaspillage

le camion à Nice pour rien du tout, puis revenir et charger après. Il ne devrait pas y avoir ça, le gaz-oil il est pas trop cher. Certains transporteurs tirent la langue, ils ne trouvent pas de frêt et tout. Quand vous voyez ces (?), on est à 14, 15 chauffeurs, faut pas déconner.

Ca m'arrive des fois de partir de Castres pour aller à Villeneuve-sur-Lot, ça fait 3h1/2 de route, avec 50 kg, on préfèrerait y aller avec une voiture qu'avec un camion. On s'en fout, faut partir de ce principe. Faut pas critiquer sa place, le patron il est bien, c'est-à-dire qu'il y a dessous un manque de coordination, transport et tout.

Considération du chauffeur routier par les patrons

Qu'ils respectent un peu les chauffeurs parce qu'on nous prend pour des cons... En plus, les jeunes, ils conduisent très bien, ils leur en foutent alors ils tiennent, et puis quand ils commencent à se servir des freins, couillon, y a un camion qui arrive, un Volvo, paf, on va vous l'enquillez ils se pêtent la gueule et ils se crèvent. Ils s'en foutent les assurances marchent. Dans les transports maintenant les bonnes places sont chères maintenant, les bons patrons aussi, les bons chauffeurs peut-être, ... y'a de bons chauffeurs mais on est exploité un peu, on est obligé de passer par là, mais enfin y'a beaucoup d'injustice. C'est dommage maintenant y'a du bon matériel..."

*Sentiment d'être exploité**- Chargement, débâchage*

"On reçoit par semi le verre de Saint-Gobain et de B. pourtant on a des semison pourrait aller le chercher, et bien nous, c'est des transporteurs qui nous portent le verre. Nous on prend le verre de notre usine et on le porte et on redescend à vide. C'est un drôle de boulot ça aussi, question de volume, c'est des plateaux qui font 2 m sur 3,20 alors en haut du plateau ça commence à faire, le balan il... chaque cadre fait 3t alors on a vite fait. Moi dans mon 4 roues là, 2 cadres et 1 palette, je m'en vais et c'est complet. Un semi quand on a foutu 8 cadres, y en a assez, un 24 t".

"Sur le 320 la remorque est une Trailor avec ridelles, un plateau bâché, nous on est toujours chargé par les ponts. On est obligé de bâcher, débâcher systématiquement. Si c'est des palettes, c'est bon, on se fait filer un coup de main en transpalette. Mais après il faut toujours débâcher, y a des boîtes où c'est bon on vous file un coup de main mais enfin faut toujours être là.

Pour débâcher avec les tendeurs c'est bon, y a pas de problème, y a un peu de problème derrière mais autrement c'est bon. Ca se débâche assez vite.

Le chargement c'est le chauffeur qui s'en occupe, il est toujours là pour placer ses cadres et ses clients. Si vous avez 5 ou 6 clients, vous allez pas foutre un client dessous... C'est pas un mauvais boulot. Maintenant pour moi, que j'ai un petit camion, c'est du mauvais boulot, ça ne m'intéresse plus. Au début je me suis dit "tu vas t'y faire", je m'y fais mais un peu parce que c'est dur, on est bien content de repartir quand un camion on le sent bien".

- Problème des attentes aux points de rupture de charge

"Chez le client il faut y être par exemple à 2h, et puis les types, ils sont là, ils vous voyent et il faut patienter quand vous allez dans les grandes surfaces vous êtes gâté avec ça, les Castorama, les Conforama... Quand vous êtes à l'ouverture à 8h (?) vous repartez à midi et encore, c'est juste. Y a du monde, quand ils voient qu'il y a le camion à décharger, ils passent de l'autre côté... et surtout quand vous portez du verre, le verre ça coupe les mains".

- Accident du travail

"Non, on se taille un peu, vous savez, ça fait 4 ou 5 jours, ça va bien, ça se cicatrice très vite. Non, je le fais sans gants, j'ai eu un accident il y a longtemps, (?) j'avais la main à moitié coupée avec du verre, oui je me suis pété la moitié de (?), double opération. J'ai été interdit de conduire pendant quelques années et puis après ça a repris, ça va très bien".

AUTRES

- Choix du véhicule

"C'est le patron uniquement... Il ne tient pas tellement compte de l'avis des chauffeurs, ils font un peu à leur tête.

Chez nous, ils achètent des camions tout neuf, tous. Moi le mien, il était neuf, je lui ai fait faire 275 000 km.

Chez nous, ils ont acheté, pourtant le transport du verre c'est délicat, des camions ils sont pas compétents, ils devraient demander conseil au chauffeur. Y a qu'un chauffeur qu'ils ont changé, un 305, là ils ont choppé le chauffeur et le chauffeur lui a dit "moi, il me faut la cabine comme ça, le camion comme ça, comme ça, la caisse vous me la ferez comme ça, comme ça, il est allé chez un mec à Toulouse, il s'est occupé de la caisse lui tout seul. Moi ils m'ont foutu un camion, ils m'ont dit ça y est on l'a acheté, il est là", mais "qu'est-ce que c'est ?"... Ils en ont acheté un autre là, on va voir en Janvier, pas de couchette, rien, bon le type il veut pas coucher dehors, d'accord, ils achetaient un tonnage un peu plus fort, c'est un 200 chevaux quand même, il va faire l'épicerie, 15 clients à Toulouse, Montauban, des conneries comme ça, l'Ariège, il va faire 15 clients dans la journée. Moi je pars dans l'Aveyron, le tour il fait 720 ou 730 bornes et j'ai une dizaine de clients, je mets 2 jours, je peux pas marcher comme un tambour et je couche dehors. Ils devraient acheter des camions, quand même, qui, ou alors j'insisterai pour y arriver mais je veux un camion avec une couchette après qu'ils mettent ce qu'ils veulent dessous, je m'en fous, si ça monte pas les côtes, ça les descendra. Ils ne consultent pas les chauffeurs. Y a des patrons qui sont habitués, ils savent ce qu'ils achètent, ils ont été chauffeur ou ont bousillé un camion, ils savent. Le patron c'est un miroitié. Eux, ce qui les intéresse, c'est ce qui rentre mais après".

. Au bout de combien d'années les véhicules sont remplacés ?

"6 ou 7 ans, 8 ans, jusqu'au bout, il n'en peut plus, le moteur ils ont fait un échange standard dessus, ça va pas, y a les joints de culasse ça va pas, moi le 320, y'a 2 ans je crois, on l'a refait 5, 6 fois, ils sont têtus et bornés. Ils vont le changer quand même, j'espère qu'ils vont acheter un autre 320, ou un plus gros, même le 350 ils pourraient le mettre parce que ça tire et puis ils ont de quoi, moi je les plains pas".

. Si vous avez le choix, sur quel modèle porteriez-vous votre préférence ?

"Je crois que je préfère un Volvo, le 112, il a 420 chevaux, il est pas mal. Sinon le Mercedes est pas mal, ils ont sorti le 1938, il est très bien, ça aussi ça a des chevaux. Il est pas mal le Berliet 356, y a pas longtemps que je l'ai vu, je crois à la Foire de Paris".

JEAN A. - 52 ans (en invalidité suite à un accident survenu il y a 1 an)
Petit et gros.

Permis C en 1949.

Entreprise de transport public : 25 salariés dont 20 chauffeurs LD.

Travail : transport LD (Castres - Paris - Le Nord ou l'Est, parfois la Belgique) tous produits (souvent des produits chimiques) avec un tracteur Saviem SM 280 acheté neuf et une astreinte de 5 jours.

CABINE

Conduite

- Se positionnait assez près du volant. Satisfait de son siège hydraulique.

"Moi j'étais près du volant à 10 cm, jamais les bras tendus, assis normalement. Quand j'étais fatigué j'arrêtais et puis hop. Ça fait rien ça (changer de position) c'est comme boire du café".

- Il y avait un beau siège

"Le siège. Il était réglable pour le poids du chauffeur et même la hauteur. Oui, un siège hydraulique. Avant, on avait un siège fixe, là il fallait mettre des coussins comme on pouvait. Il fallait avaler les trous et les bosses. Maintenant c'est fini ça. Oui on avait mal au dos, maintenant non. On s'habitue, à force que ça tape, maintenant les routes sont bonnes, c'est plus pareil. Tous l'ont maintenant".

- Bonne visibilité.

"Impeccable, là avec les cabines avancées..., impeccable y avait des glaces par côté, des glaces par derrière, pour ça".

- Eclairage satisfaisant. Préfère les bandes blanches sur le bord de la route aux anti-brouillard.

"J'avais des phares ordinaires, des phares européens, des phares anti-brouillard, mais vous savez quand y'a du brouillard, y'a du brouillard, c'est encore plus fatigant. Tous en phares, ça éblouit tous ceux qui viennent en face, mais après ça fait pas beaucoup d'effet. Ça rend service, ce qui rend le plus service c'est les bandes blanches au bord de la route, qu'on voit la route et (?). Question éclairage on était bien éclairé..., mais c'est pas les phares qui vont percer le brouillard".

- *Reprises insuffisantes sur les Saviem, sauf pour celui muni d'une boîte Fuller.*

"Des Saviem j'en ai eu 4 ou 5. Celui-là (le SM 280) je l'ai eu 1 an. Quand il en peut plus, 400; 500 000 guère plus, sauf s'il tient le coup et qu'il n'y a pas trop de réparations. J'ai amené un 280 à 1 million de kilomètres sans rien faire. Enfin, il était un peu spécial, il avait une boîte Fuller, une boîte américaine, c'était une boîte en option dessus, plus solide, une boîte à étages, 12 vitesses. Un peu le principe des nouveaux Berliets. Les autres boîtes de vitesses à 400 000 elles ont déjà mal".

"Question de reprise il était bon, mais ils ne le sortent plus maintenant. Dans les côtes..., il faut chercher Scania ou Volvo, faut pas chercher ailleurs, ou Mercedes et encore, là c'est des bons. Celui que j'avais avec la boîte Fuller, il était bon. Les autres il manque la puissance. Ils n'ont pas les mêmes chevaux alors automatiquement....".

- *Moteur fragile : problèmes avec les joints de culasse.*

"Le Saviem que j'avais, c'était une catastrophe, il tombait en panne tous les ... mois, disons, ils sont fragiles. C'est des camions valables pour un patron qui les mène bien, mais pour un chauffeur qu'on lui demande un peu trop de matraquer, ils rendent l'âme".

"Des problèmes moteur, oui, alors là, les joints de culasse ça commençait à ..., quand ils commencent c'est fini après. Ils coûtent meilleur marché, alors... et puis maintenant ils améliorent, parce qu'il faut pas croire, les Volvo, Scania ils ont des problèmes aussi, mais moins quand même".

- *Suggestion : Telma obligatoire.*

"Le Telma, le frein électrique, y en a les 3/4 qui l'ont pas. C'est obligatoire sur les cars et pas sur les poids lourds. C'est un ralentisseur, pas un frein, un ralentisseur électrique, et ça c'est impeccable aussi mais ils le mettent à option. On peut en monter un sur le semi et un sur le tracteur. Ça c'est une sécurité pour quand il pleut ou quand y a de la neige. Ça attaque pas sur les roues, ça attaque sur l'arbre, c'est comme un moteur, ça ralentit sur le moteur. Ça coûte 1 million ou peut être plus. Pourquoi il le mettrait pas sur les poids lourds ? Que ce soit un 38 t ou un car, il y a le même danger. Je dis que ça, ça devrait être obligatoire".

- *Fatigue : mal à la tête et yeux qui papillotent.*

"On a mal à la tête, mal aux cheveux, on le sent, on le sent. C'est les yeux qui commencent à papilloter, ça fait mal, faut pas aller bien loin, le 1er parkage. Même l'après-midi ça peut vous attraper après manger, quand il fait soleil, qu'il fait bien chaud, l'été c'est plus mauvais que l'hiver, parce que l'hiver ça vous réveille. L'été vous avez envie de dormir avec la chaleur. C'est la digestion".

VIE DANS LA CABINE

- *Cabine suffisamment spacieuse pour pouvoir se tenir debout.*

"Un Berliet, y'a une belle cabine là-dedans, là c'est beau.... On peut tenir debout dans le Berliet, le Saviem aussi, que dans les autres on peut pas. Y'a plus d'espace, on peut se déshabiller tout droit dans le Berliet, même dans le Saviem presque, pas tout à fait, et on est bien, on peut se déménager, on peut aller d'un côté à l'autre, ça marche au poil".

- *Isolation thermique insuffisante.*

"Le plus mauvais c'est l'humidité la nuit. Elle monte la nuit, surtout à cette époque, ça rentre de partout parce que le matelas il touche la tôle de la cabine, c'est mauvais. Si c'était calfeutré entre les machines ça n'arriverait pas, ça... Cela devrait être plus hermétique au froid, parce que si elle l'est au froid elle l'est au chaud. En été, si vous arrêtez sous un arbre pas trop gros, en plein mois d'Août, dans 5 mn vous allez pas pouvoir y vivre. Si c'était calfeutré avec de la laine de verre, ça vous fait comme un mur, on a déjà moins chaud".

"Vous allez charger en plein mois d'août dans une cour en plein soleil, pour rentrer de nouveau là-dedans ! Le siège c'est une espèce de synthétique, pour s'y asseoir la-dessus ! et le volant il pique un peu".

- *Isolation phonique satisfaisante.*

"Il est pas bruyant le Saviem".

- *Couchette.*

"J'avais un matelas en laine que j'avais fait faire. Y'en avait pas, un tout petit matelas de 3 cm !. J'avais une bonne couchette.... Elle faisait 80 de large sur toute la longueur, elle était bien. Non, y avait pas de casier de rangement, je mettais la valise à un bout".

"Non je n'ai rien fait. Maintenant les nouveaux, je crois qu'ils sont mieux adaptés. Mais enfin on été pas mal".

"Le Saviem, il est tout plat, l'accès est facile. Ca fait comme une banquette".

- *Qualité du sommeil.*

S'arrêtait de préférence sur une parking routier.

S'endormait rapidement et d'un sommeil profond.

"Au routier, des fois sur la route mais en principe le parking routier, j'aime mieux... Quand on a sommeil, on dort, mais au bord de la route je dormais, le train pouvait passer à côté.... Y'a la fatigue. Oh oui je m'endormais rapidement, pas besoin de prendre des pilules. Ah quand on dort, par exemple on partait d'ici à 4 heures du matin, le soir à 9h on était à l'entrée de Paris, on soupait, on dormait et puis on vous réveille le matin, ils vous réveillaient avant 7h du matin parce qu'après pour traverser de Paris !".

- *Suggestions.*

"A part y mettre le chauffage, le Magirus, il marche sur le réservoir, chauffage spécial pour la nuit, tandis que nous on l'a pas. La cabine elle est vite froide. A la fin j'avais un petit Thermix, ça chauffe trop.... C'est pas réglable, c'est pas bon ça. Bien couvert on a pas froid, mais enfin si on dort déjà avec la pleine chaleur, on est moins fatigué que quand on est tout couvert.... Y'a que ça, mais c'est toujours pareil, il le mette que sur option le chauffage. C'est comme au début, y avait certains camions, les Mercedes, ils mettaient le poste dessus, mais nous si on le voulait le poste, il fallait l'acheter, tandis que maintenant tous les camions sortent avec le poste, alors le patron il est obligé de le payer. S'ils sortaient tous les camions avec un chauffage, comme y avait sur le Magirus, faudrait bien qu'il le paye".

ENVIRONNEMENT

- *Chargement - déchargement.*

Donnait la main mais peu comparativement à ceux qui font de la messagerie.

"Le plus mauvais ce sont les petits patrons qui font beaucoup de messageries, tout ça.

Nous on touchait à la marchandise mais pas beaucoup. Des fois, il faut bien donner la main car ceux qui chargent, c'est des étrangers, ils n'y connaissent rien dans les chargements, ils vous y foutait tout n'importe comment, et après y'a de la casse. On chargeait du sucre aussi sur Paris sur palettes, 22 palettes, on ferme les portes, c'est terminé, ça aussi c'est bon. C'est les transports Benne, ils sont dans la zone industrielle, ils ont aussi le dépôt à Rungis, pas sur Rungis, à Garonor. Là on avait le dépôt à la Courneuve, rue docteur Roux à côté des transports Kleb. On avait un petit dépôt et maintenant ils sont à Garonor, c'est mieux là-bas".

"Le bureau nous cherchait le fret pour redescendre. On ne rentrait jamais à vide....".

- *Débâchage - rebâchage.*

"Il faut faire par les moyens du bord pour enlever la bâche et la pousser.... On avait une échelle.... Je n'ai jamais glissé. Ça a failli mais quand on sait s'y prendre, c'est bon".

"Pour rebâcher c'est aussi facile, vous êtes chargé alors vous êtes à la hauteur, vous pouvez tirer. On avait une usine à St-Gobain on chargeait beaucoup de vin, là-bas ils débâchent. Ils vous débâchent, rebâchent, amassent et tout, vous vous occupez de rien. Là c'est pas mauvais".

"En principe c'était toujours les mêmes usines. A la halle au vin on faisait beaucoup de verres."

- *Suggestions concernant: .la limitation de vitesse des véhicules à leur sortie d'usine,*

.la limitation des horaires de circulation la nuit.

"Les camions vont trop vite. Ils devraient les sortir d'usine:95 à l'heure, tous, n'importe quelle marque. Vous avez des camions maintenant, comme le Scania qu'il y a chez nous, il monte jusqu'à 130.... Ca va trop, trop vite. Pourvu qu'il y ait une ligne droite, ça défile, alors là y'a plus de frein, y'a plus de sécurité, le freinage n'y est plus, à cette vitesse là même si l'on pouvait arrêter, les essieux s'arracheraient, 38 t s'arrêter d'un seul coup, c'est pas possible. Ce qu'il devrait y avoir aussi c'est des horaires d'interdiction de nuit de rouler, comme ça le chauffeur serait obligé de s'arrêter. Vous comprenez, on a un mouchard, le mouchard tout le monde peut le trafiquer, tous les gendarmes, tout le monde a une clé donc c'est comme si on avait rien du tout. On peut mettre 2 disques, on peut le changer, on peut le transformer, on peut faire tout ce qu'on veut hein. Ben, vous faites que changer de disque et puis ça y est, y'a toujours une astuce. Puisqu'on change tous les jours, alors si y'a pas de contrôle la veille, on peut dire que l'on a pas roulé, qui peut le prouver ? C'est toujours truand ce truc là mais si y avait des horaires de nuit, au minimum 4 ou 5h interdiction de rouler aux poids lourds, alors là, ils seraient bien obligés de s'arrêter, de dormir. Vous avez des chauffeurs qui partent d'ici à 6h le soir et qui le lendemain matin sont à Paris. Alors, ils dorment quand ? Jamais. Parce qu'après, il dira qu'il a dormi, c'est toujours le même cinéma ça, il a dormi, des fois il s'endort dans le décor".

- *Evolution de la profession.*

"Le métier il a évolué par la vitesse, toujours vite, vite, avant on pouvait pas les camions allaient doucement. On était pas poussé au travail, on arrivait quand on arrivait. Maintenant faudrait déjà être arrivé avant d'être parti".

"Au début, à 2 on mettait 27, 28 heures pour aller à Lille et en roulant sans arrêt, maintenant on met à peine 17 heures à un seul chauffeur".

"C'était mieux par rapport à maintenant, c'était plus sympa, maintenant c'est plus le même genre. Y'avait davantage de camaraderie et puis

on part dans le même sens. Avant on roulait pas vite, on était pas pressé, on avait des camions que c'était tous des clous. On pouvait pas se doubler ou à peu près".

AUTRES

- *Choix du camion.*

"C'est le patron ..., non il ne tient pas compte de l'avis des chauffeurs, lui il cherche meilleur marché ou plus cher, c'est eux qui décident.... Scania et Volvo c'est plus cher mais il y a quand même la garantie que l'on a moins de pépins, c'est plus solide, c'est supérieur. Remarquez, que quand vous avez tout compté, ils tiennent un peu plus de temps mais quand ils tombent en panne, c'est toujours du matériel étranger, alors à la fin y'a moins de
(?) , y'en a du service après-vente, à Toulouse, partout, vous avez Mercedes. Si il a des camions Mercedes aussi. Ils avaient un Unic, , maintenant ils l'ont vendu. Des Saviem maintenant il en reste 2 ou 3, c'est tout".

- *Saviem/Scania - Volvo - Mercedes.*

"Moi j'aimais bien le Saviem...., j'aurais aimé un Berliet. Les nouveaux là, maintenant ils sont beaux, les derniers sortis, 310 ou 340 je crois, de toute façon toutes les cabines sont les mêmes, ça change pas, c'est comme le Saviem maintenant ils ont tous la même cabine. Ils les améliorent pas, et ce qu'ils ont de bon y'a une belle cabine, voilà. Mieux que le Saviem, mieux oh, elles se valent. Moi, les cabines Scania et Volvo c'est pas pareil, on n'est pas si bien dedans, c'est plus étroit, c'est plus mal foutu. Dans un camion ce que l'on apprécie le plus c'est le confort, voilà, après d'accord, on apprécie la vitesse qu'il tire, mais on ne peut pas tout avoir, y'a quelque chose qui truc là. Mais si vous avez une bonne cabine, c'est déjà quelque chose parce qu'on fatigue moins. Si vous avez une cabine avec toutes les manivelles et tout l'un sur l'autre, on dirait une caravelle que l'on conduit avec tous ces trucs là, c'est pas la peine d'avoir tout ça, y'en a la 1/2 qui marche plus au bout d'un an".

"Le Mercedes vous avez le capot, il faut le sauter, vous avez le levier de vitesse au milieu, quand vous voulez aller vous coucher, vous accrochez partout, c'est pas si commode. Enfin, ils sont comme ça. Après ils ont la vitesse eux, ils ont les beaux (?) et que nous on a pas".

"Si j'avais le choix, je prendrais un Berliet. Le dernier, le 340 un truc comme ça ou 380. Y a un confort et tout, c'est un bijou. Moi je regarderais pas la vitesse, ils arrivent tous".

MAXIME G. - 30 ans (MAZAMET)

Permis C en 1970.

Entreprise transport public, 17 salariés dont 10 chauffeurs LD.

Globalement il est assez satisfaisant de son camion qui offre, un certain nombre d'avantages, notamment sous l'angle du confort de la cabine, néanmoins il énonce un certain nombre de critiques et de choix personnels.

Travail : transport international d'encadrement (dépôt à Strasbourg) tous produits, avec un porteur Renault 305, une semi-savojarde et une astreinte de 5 jours (du lundi 7h au vendredi soir).

CABINE

Conduite

- Il se positionne assez loin du volant, bras tendus. Le siège est télescopique et hydraulique: si on lui change la position, il est assez difficile à réajuster correctement. Le siège du passager par contre est un vrai "tape cul".

"Assez loin, les bras tendus..... une conduite à l'aise, pas crispé, face au volant, bien assis, je domine disons ... Si quelqu'un me le touche, qu'on me décale le siège, parce que pour retrouver la position, l'inclinaison et tout, c'est assez délicat, on ne retrouve pas de suite disons, c'est gênant".

"Il est télescopique ... Celui chauffeur il est agréable, celui passager non, c'est une planche. Les nouveaux, ils sont sur coussin d'air donc à pression donc y a plus de ... Je n'en ai pas encore, enfin je pense l'avoir à la fin de l'année prochaine. Un autre véhicule certainement, enfin je présume parce qu'en principe, vu le nombre d'années.... Celui-là j'ai fait 450 000 alors, 3 ans à peu près, alors je pense que mon tour va arriver parce que chez nous, ça marche par tour, on fait un roulement".

- La visibilité est bonne surtout pour les manoeuvres lorsqu'il "casse" grâce aux vitres arrière et de côté. L'inconvénient c'est que ces glaces isolent moins.

"Celui-là, le principe pour la cabine, nous on a des glaces tout autour, question froid c'est gênant parce que ça isole moins, mais après pour des manoeuvres, les glaces à l'arrière c'est beaucoup plus pratique, il suffit de tirer le rideau et quand on "casse" on arrive à voir plus facilement et ça nous permet de mettre à quai mieux que d'autres qui vont tâtonner, je pense, avec cette visibilité qu'ils n'ont pas quand la cabine est calfeutrée tout autour".

- L'éclairage est satisfaisant. Souhaiterait des phares de recul. Trouve que les anti-brouillard arrière sont une gêne.

"Ca va, j'ai des iodes alors, des iodes et des lampes rétro pour les manoeuvres donc.... J'ai jamais eu d'anti-brouillard, non ça me dirait, y a tellement de monde pour utiliser les anti-brouillard, c'est pas utile je pense. Ce que je regrette, enfin peut-être c'est

bon mais c'est mauvais aussi, c'est les phares de recul, les phares anti-brouillard derrière, si on suit un véhicule, c'est vraiment puissant et ça fait mal, c'est pénible, pour moi c'est pénible".

- *La puissance est insuffisante dans les côtes. Souhaiterait une boîte de vitesse ZF car plus synchro et plus souple.*

"Le 4, 8 vitesses, boîte à relai. Dans les côtes il est bien, moi je m'en plains pas, à quelque chose près à chevaux égaux..... tous se valent, bon y'en a qui ont d'autres gadgets, c'est tout".

"Toujours pour nous, dans les côtes, il manque la puissance, on est trop gourmand, mais après, non je n'ai pas à me plaindre, je suis assez satisfait. Bon, on pourrait peut-être avoir une boîte un peu meilleure, plus synchro mais à part ça. Moi, il me semble qu'une boîte ZF ça serait le rêve, question souplesse".

- *Question confort, il trouve que le 305 est moins souple que le 280. Il suppose que cela provient des pneus plus bas.*

"Question conduite.... je trouvais les 280 beaucoup plus souples.... question confort, je sais pas si ça vient des pneus ou quoi, parce que maintenant ils ont mis sur ce modèle des pneus plus bas. On est beaucoup plus secoué".

- *Suggère des essui-glaces intermittents.*

"Enfin les nouveaux maintenant en sont équipés, des essui-glaces intermittents, c'est sans arrêt, il nous ..., alors que pour une bruine, un coup de temps en temps ça serait plus agréable ...".

VIE DANS LA CABINE

- *Isolation thermique problématique à l'arrêt. A un Thermix pour maintenir la cabine à quelques degrés au-dessus de zéro par moins 10 ou moins 15.*

"Là y a un problème de climatisation de la cabine, c'est une tôle et un genre de moquette et puis c'est tout.

J'ai un duvet, couvertures, un chauffage, le Thermix. Ca fait 12 ans que je m'en sers, c'est quand même agréable. Maintenant, j'ai entendu dire qu'en Allemagne, ils allaient nous le supprimer, ça va être interdit, je ne sais pas pourquoi. Quand on dort par la haut vers l'Alsace, qu'il fait moins 10 ou moins 15, c'est quand même agréable d'avoir 2 ou 3 degrés dans la cabine, quand on s'habille. Si on n'avait pas le Thermix le froid serait un problème, c'est pas l'idéal, le confort il est assez limité disons. Surtout que là, on se réveille, on s'habille, on va se laver, ce chaud et froid est toujours très, très prenant".

"Moi ce que j'aimerais c'est qu'il y ait un chauffage, un Bastos on appelle, question confort, quand même on vit dans la cabine. Ce qu'on demande c'est qu'il y ait un bon chauffage, surtout la nuit, après...".

- *Isolation phonique insuffisante : entend très bien les véhicules qui passent à côté.*

"Le bruit du moteur c'est pas excessif, ça va encore mais les alentours, les véhicules qui passent à côté, vous les entendez très bien. C'est une feuille de verre qu'on dit, ce n'est pas de la tôle".

- *Cabine spacieuse, il peut même se tenir debout côté passager.*

"Question cabine c'est une des plus grandes je pense, assez spacieuse, y a de l'espace dedans en rapport de Volvo ou Scania. Scania on est beaucoup plus gêné parce qu'il y a une bosse, le moteur, on est beaucoup plus gêné, alors que le Renault il est accessible disons.

Oui, côté passager pour s'habiller moi je tiens debout, de l'autre côté y'a le volant qui gêne mais..., oui c'est ce que je disais, elle est assez spacieuse dans les 2 sens, on peut passer d'un siège à l'autre sans faire un saut, c'est à niveau".

- *Accès à la cabine.*

"Pour les Renault, il est plus facile que Scania et les autres. Les marchepieds sont assez bas, c'est assez pratique".

- *Aménagements de la couchette : a ajouté un matelas plus large et en laine, et a rallongé les rideaux autour de la cabine, ceux d'origine étant trop courts.*

"Y a le matelas d'origine, je me suis fais faire un matelas en laine qui fait 90, il est assez large, il flotte au ras des sièges, j'ai un duvet, couvertures, c'est tout. A part ça, des rideaux tout autour, ceux d'origine sont trop courts donc on a ajouté, on a perfectionné, vu le modèle de véhicule que j'ai parce que maintenant les nouveaux sont tout équipés tout autour de la cabine".

- *Repos.*

Il s'arrête de préférence sur un parking d'autoroute pour pouvoir se doucher, prendre le petit déjeuner ou dîner. Il se gare le plus loin possible du bord de l'autoroute pour éviter les bruits de va et vient.

Il considère qu'il s'endort assez vite et dort d'un sommeil assez profond.

"Les parkings les plus reculés de l'autoroute, les plus silencieux. Y'a tout, y'a possibilité de prendre des douches, de déjeuner. Le matin, de manger genre PLM ou Borel. Moi, personnellement, j'essaie de trouver ces aires, parce qu'à ras d'autoroute, c'est pas tranquille, y'a toujours le bruit, les secousses, pour moi c'est pas calme. Moi, j'aime, il me faut vraiment la tranquillité pour dormir".

"Si assez quand même, un démarre à 4h, l'autre 5h, l'autre 6h, d'autres laissent ronfler plus ou moins.....".

"En général je m'endors assez facilement ça dépend de la fatigue.... C'est un sommeil assez profond je pense. Ce que je fais, j'ai un réveil, ça me permet d'avoir une sécurité donc je pense que je dors plus profondément".

ENVIRONNEMENT

- Problème du chargement et déchargement : il est obligé de donner la main et estime que ce n'est pas normal. Problème des aides.

"Y a le chargement et le déchargement. C'est partout, il faut donner la main, nous ne sommes pas que des chauffeurs, nous sommes des manoeuvres, on fait tout.., c'est pas normal, je pense qu'un gars qui a conduit, qui a fait un certain nombre de kilomètres arrive le matin chez le client, le client lui dit : "voilà, il faut mettre les colis ici ou là", ou "faut les faire passer" ou "j'ai personne" ou y a des gazinières à dégerber, faut dégerber tout seul, on est manutentionnaire, on est manoeuvre enfin manoeuvre, on n'est même pas considéré. Si on a le malheur de dire "bon, c'est pas à nous de le faire", on vous dit "Monsieur, vous attendez", le pire ce sont les Euromarché, les Mammouth, les trucs comme ça, c'est pourri, c'est la honte ça, alors on est obligé de passer par eux. Y'a rien et même qui y en ait, ils nous disent "nous on est payé, on fait le boulot pour ce qu'on est payé" donc tout le monde s'en fout, c'est une honte. Je pense que le gars qui a roulé une bonne partie de la nuit et quand il arrive chez le client, il faut encore se décharger le camion, pour moi c'est... Si on veut travailler, on est obligé de subir. "Si vous voulez pas le faire, Monsieur", qu'on vous dit, "y'en a d'autres". C'est catastrophique sur ce problème.

Si on charge en complet en principe y'a du monde, mais faut être la pour être sûr que tous les colis vont être mis. Puis après si on fait, comme nous, beaucoup de clients en descendant, on fait beaucoup d'endroits pour charger alors là on est obligé de donner la main. Parce que les gars ils vous poseront les colis là mais si on les laisse charger eux-mêmes, la remorque elle est pas assez grande. Y'a personne pour monter les colis, gerber, ceci ou cela. Moi ce que je regrette le plus, c'est pour décharger, là c'est affreux, y'a jamais personne".

- Problème des horaires d'ouverture aux points de rupture de charge.

"Bon maintenant y'a des impératifs : ouvert le matin ou ouvert l'après-midi sur Montpellier, Béziers, tel est ouvert le matin, l'autre est ouvert que l'après-midi alors, vous partez le soir d'Alsace, c'est catastrophique. Sinon ça fait perdre la journée, faut attendre le lendemain. Des fois on arrive à midi ou 11h, le gars il dit "non, c'est trop tard, il faut attendre demain". Le problème des chauffeurs, il est là. Pour moi, ça c'est un gros problème d'aménagement, bon on nous demande de faire des heures, de respecter et tout, je crois que le plus gros problème, c'est l'organisation dans les transports. Il faut que tout le monde y mette du sien et puis ça ira mieux".

- Problème des attentes au poste frontière et du peu d'empressement des douaniers.

"La frontière, c'est pareil, on a que des emmerdements, faut le dire comme c'est. Les gars, apparemment ils ont l'air tous fatigués, les douaniers, faut le dire franchement, sinon après... nous le plus gros problème c'est les primeurs, y'a cette visite sanitaire qu'il faut faire. Par exemple, en chargeant à Perpignan le soir, il faut passer le lendemain avant 5 heures du soir à Strasbourg ou Chalampé pour faire cette visite, et des fois, on part, on ne sait pas l'adresse du client, on arrive là-haut, on vous dit votre client il est à Dortmund pour le marché à 2 h du matin, alors respecter les heures c'est plus possible. C'est là qu'on a des surprises..... Nous on préfère faire d'autres clients que les primeurs.

- Problème des attentes et des aides aux points de rupture de charge.

"En Allemagne on est embêté aussi parce qu'ils nous veulent plus, ils ont des problèmes alors les camions français, ils n'en veulent pas. On reste des fois 2 jours devant le client pour décharger les fruits. La semaine dernière j'avais chargé à Perpignan pour Fribourg. On m'a dit quand j'ai chargé, j'ai fini à midi, on m'a dit c'est pour le lendemain milieu de l'après-midi. Bon c'était correct, ça pouvait se faire. Je suis arrivé à 11h en frontière, j'ai fait les papiers pour la visite et tout, quand on m'a rendu les papiers, on m'a dit "on vient d'appeler le client, il ne veut pas de la marchandise aujourd'hui, il la veut que demain", bon, je me suis quand même présenté devant le client, il m'a dit "non, pas question", je me suis représenté le lendemain, mis en place à 6h du matin, ils ont déchargé qu'à 4h de l'après-midi des fruits. C'est urgent et puis voilà. Le perdant, c'est le chauffeur donc il reste là. Personne ne finance l'attente, tout ça, c'est l'inverse à la S.N.C.F., les wagons ils payent alors on décharge de suite, les camions non..."

- Problème de la réglementation des horaires.

"En plus on a les contrôles avec les disques, avec tout ce qu'on veut. C'est devenu plus intéressant pour nous dès qu'on est obligé de dormir mais c'est pas un avantage parce que ça retarde pour être à la maison. Parce que je pense que d'une journée on a rien fait, et puis on part le soir et on est obligé de dormir, si on respecte la loi de faire 4h - 1h ou alors on va rouler carrément toute la nuit, ou inversement tout le jour, alors c'est assez difficile : 4h - 1h et faire je crois qu'on nous autorise 44 ou 45h, alors....

J'arrive à conduire 10, 11h c'est pas gênant, y a quand même l'arrêt des repas, on s'arrête toujours au restaurant, ça fait 1h d'arrêt, 1h 1/2, 8, 10h de conduite c'est facile aujourd'hui, surtout avec les véhicules que l'on a, on est pas fatigué. En principe on calcule de, en partant le matin, de s'arrêter à midi de faire l'heure de repas, ça nous fait 1h d'arrêt, bon on roule 4h, on fait 1h de nouveau, là on retombe à l'heure du repas, on roule encore 2h ça fait l'heure du repas bon et puis vu ce que l'on a, ou on fait un effort ou un peu plus ou alors on dort, on fait 8h d'arrêt. Disons que dans une journée on peut aussi bien avoir 12 ou 13h et quand même avoir 8h d'arrêt après, c'est-à-dire que c'est le passage frontière pour faire le fi-tout et dès qu'on l'a fait on peut dormir et rester là".

- Conséquence du manque d'organisation : tricher.

"Alors on passe toute une après-midi on toute une journée à charger et puis au moment des papiers on vous dit "Monsieur, livraison le lendemain" et encore impérative parce que le magasin est ouvert que le matin ou l'après-midi, si c'est l'après-midi ça va, mais si c'est que le matin voilà, on arrive pas à joindre les 2 bouts, ou alors, nous on est pénalisé, dès qu'il faut respecter les heures c'est plus possible, alors qu'une seule solution, tricher. Si on se fait prendre sur la route, c'est l'inspection du travail qui demande les disques et puis on se fait prendre après. Je ne vois pas de solution, on est obligé de faire comme ça. Le problème, moi je pense que c'est le manque d'organisation dans les 2 sens, maintenant avec les 39h ils arrêtaient plus tôt dans les entreprises, à 3h, 4h de l'après-midi c'est terminé, c'est un gros handicap pour nous si à 3h de l'après-midi on est obligé d'attendre le lendemain".

"Au début, y avait le carnet, le "petit menteur" qu'on l'appelait, puis après y a eu le disque à la semaine bon, ça se trafiquait aussi, on en mettait un, ou en mettait 2, on changeait de nom, tout ce qu'on veut et puis maintenant y a celui-là, le journalier, c'est pareil, si on veut on peut en mettre 2 et puis changer de nom, on dit qu'il y a un collègue qui a roulé tant de temps avec nous, qu'il est resté à tel endroit, on peut arriver à mentir encore.

Moi j'estime que si on finit les heures à 50 km de la maison, c'est ridicule, être obligé de rester là, moi je ne l'admet pas. Je ne suis pas d'accord, je laisse la remorque, et je m'en vais avec le tracteur. Nous en principe on rentre le vendredi ou le jeudi soir, je n'ai jamais été bloqué le week-end".

- Problème du statut du chauffeur routier :
responsabilité des médias, et les autres usagers de la route.

"Ca se perd, premièrement c'est pas un métier, on est pas considéré, personne ne vous aide, partout je pense qu'on est la bête noire.

Avant le routier était considéré alors qu'aujourd'hui personne le l'aime. C'est dû à la vitesse, le manque de temps, on est toujours trop pressé, faut faire tellement vite qu'on oublie tout quoi. Je pense que les gens, y'a un problème de bouchon c'est les routiers, y a un problème sur la route c'est encore les routiers, y a un accident c'est les routiers, l'information aussi dès qu'il y a un problème avec un routier, un camion, c'est immense, c'est ... tout s'éclate alors si c'est un accident de voiture on n'en parle presque pas. Pourtant je pense que pour la plupart des accidents les voitures elles y sont pour quelque chose aussi. Je pense qu'ils auraient besoin d'apprendre à conduire aussi, c'est un grave problème, au départ des vacances c'est catastrophique. Ils ne se rendent pas compte qu'un camion ça marche à 80 ou 90 à l'heure. Non, je ne sais pas, on n'est pas aimé, c'est tout. C'est ça partout. Déjà, de client à client les gens ne vous aiment pas pour décharger ou ceci, cela alors à plus forte raison sur la route, dans les restaurants non plus, à part que ce soit un routier sinon ...".

AUTRES

- Choix du modèle.

"Je pense que c'est que le patron qui décide du choix, il a toujours été fidèle à Berliet, Renault".

- Tient-il compte de l'avis des chauffeurs ?

"Sans trop, je ne pense pas, enfin il nous écoute mais je ne pense pas, ça doit être une question commerciale, financement, service après-vente".

- Essais autres véhicules.

"En démonstration, 'oui j'ai essayé à peu près toutes les marques... bon après y a question moteur, question puissance c'est d'autres techniques ; question boîte, plus ou moins y en a qui sont perfectionnées. Moi je suis satisfait de mon Renault.

Ils ont donné un Scania soit accompagné, soit tout seul, une semaine. On leur fait faire le tour, en France seulement. Ou on conduit, ou alors, moi j'ai eu Daf, ils voulaient nous vendre du Daf et c'est pas moi qui ai conduit parce que le gars il voulait nous faire arriver à une consommation minimale. Alors que les autres Volvo, Mercedes, Scania c'est moi qui ait conduit.

Le Scania il est super. Je n'ai pas essayé le dernier. Je regrette, j'ai essayé le III, qu'il y ait une cabine pas assez spacieuse. Après, ce qu'il y a c'est qu'ils ont beaucoup plus de chevaux que les nôtres. En principe quand on essaye, on essaye un plus fort que ce que l'on a pour nous faire ... mais après je sais pas. Reçu en France, ils sont tout équipés, ils ont tous les gadgets dessus alors que nous, un camion français, tout est en option alors, l'entreprise ...

Je sais pas, je ne ferais pas de critique sur l'un ou sur l'autre, je pense que tous ils se valent, je pars du principe qu'il faut tous les conduire ... c'est difficile de faire un choix.

Point de vue confort et freinage, pour moi c'est Renault".

GILBERT J. - 33 ans (gabarit moyen)

Délégué du personnel

- . 12 ans d'expérience chauffeur routier.
- . Société de Transport Public : 620 salariés dont 60 chauffeurs routiers
50 % matériel Renault, 50 % Mercedes.

Travail : transport international (Belgique) tous produits (groupage) à l'allée, de la tôle au retour avec un tracteur Saviem SM 240, une semi savoyarde, et une astreinte de 3 jours (du dimanche soir au mercredi soir ou du mercredi soir au samedi midi - rotation à 2 chauffeurs).

CABINE

Conduite

- Se positionne près du volant. Le siège est réglable alors que le volant ne l'est pas. S'il apprécie la suspension pneumatique du siège, par contre il le trouve trop moelleux.

"Toujours face au volant, le plus droit possible, par rapport aux bras, à la colonne de direction et le bord du siège, 20, 30 cm, en étant appuyé contre le dossier... Ca m'arrive de me lever mais comme ça, quand on reste trop longtemps assis, mais je me rasseois aussitôt... C'est difficile de se déporter sur ce genre de siège la mousse étant très molle ...".

"Bon les sièges, surtout chez Renault, c'est des sièges trop moelleux alors on a tendance à ... ils sont pas assez ferme, point de vue matelassage du siège. Y en a par contre qui diront que sur le Mercedes, au contraire, c'est trop ferme, mais c'est mieux pour la colonne vertébrale. On s'en rend compte quand on a fait pas mal de kilomètres, on arrive de fatiguer la colonne vertébrale quand le siège est mou, qu'on navigue de droite à gauche ... Sur le Mercedes on est mieux tenu".

"Le siège est réglable dans toutes les positions, pas de reproche à faire parce que mon collègue qui fait 1m 85 et qui a de très longues jambes, il est bien obligé de régler son siège quand il prend le camion, alors le défaut quand même, c'est que le volant n'étant pas réglable et étant assez bas alors lui, il a davantage de problèmes que moi parce que pour avoir une bonne position de conduite, il lui faut avoir les jambes en retrait du volant. Moi j'arrive de passer les jambes sous le volant, mais lui il a des problèmes avec ça dès qu'il faut qu'il lève la jambe pour mettre le pied sur une pédale. Sur les autres modèles, Mercedes et Unic, le volant est réglable, c'est déjà mieux. C'est facile à régler en plus. Moi ça m'oblige à conduire un peu en avant. Ou alors ça vous oblige à tenir le volant au plus court, plus près de vous, c'est moins pratique et c'est moins facile à conduire, vous naviguez davantage, à droite, à gauche. Autrement le tableau de bord tout est simplifié.

Y a un ressort et une petite suspension pneumatique, c'est un liquide. Il est bien, c'est réglable suivant le poids, en hauteur, inclinaison avant-arrière, le dossier également c'est une vis, c'est mieux que par cran ; je ne sais pas si c'est la mousse du siège ou la suspension du siège qui me protège des vibrations. Peut-être que c'est la mousse parce que je vois sur le Mercedes où le siège est beaucoup plus ferme on a tendance à sentir davantage de vibrations".

- Les éléments qui composent le tableau de bord sont facilement accessibles.

"C'est assez simplifié mais c'est facile d'accès quand même. Les essuie-glace c'est une grande tige alors en tenant le volant vous appuyez sur le bouton, tout est accessible y compris le positionnement de phare et klaxon. Y'a que de petits accessoires pour ce qui est de contacter, soit les feux de position, soit les codes, soit les ... anti-brouillard, ces choses là qu'il faut appuyer sur le tableau de bord, enfin ça on n'y touche pas souvent".

- Il souhaiterait pour les essuie-glace une position supplémentaire d'essuyage intermittent. Le compte-tours d'origine est mal positionné pour bien le visualiser.

"Pour ce qui est des essuie-glace, l'essuyage intermittent manque. Y a que 2 vitesses, sur ces trucs là, il existe sur le Mercedes par contre. C'est pratique quand vous avez un petit crachat, à chaque instant faut vous occupez du .?. Autrement, pour ce qui est du compte-tours et du compteur de vitesse tout est sur le contrôlographe et c'est visible. Par contre, d'origine y a un compte-tours et celui qui regarde ce compte-tours, là il ne voit pas tellement, c'est mal positionné pour le voir ... Nous on conduit surtout à la vitesse parce que, c'est même un ... problème, c'est certain, parce que, quand vous être habitué à votre véhicule, vous connaissez le régime, ou vous savez si vous êtes bien, à 80 ou pas ... mais il faut que vous surveillez le régime, là aussi c'est à l'oreille. Mais dès que vous changez de véhicule, vous êtes toujours l'oeil sur le compteur, alors quelques fois vous êtes là vous êtes à 70 et vous roulez peut-être depuis assez longtemps à 70 de peur de dépasser le 80, puis quelques fois vous êtes à 85 et depuis combien de temps vous savez pas".

- La visibilité est bonne spécialement pour les manoeuvres. Par contre, son collègue, qui est d'un plus grand gabarit, doit se baisser pour voir devant.

"Etant donné que se sont des camions pour de la petite distance, le bricolage et tout, c'est bien d'avoir les vitres aussi, parce que celui qui a beaucoup de manoeuvres à faire, il tire les rideaux carrément et c'est plus facile. Le Mercedes il a 2 couchettes alors là, impossibilité d'avoir des vitres à l'arrière. Y a des vitres latérales mais pas à l'arrière. Alors le problème c'est quand vous avez à faire une manoeuvre à l'envers de votre main (à droite) et bien vous n'avez aucune visibilité, c'est ça le problème. Même à un carrefour. Pour compenser ça on avait demandé un deuxième rétroviseur à droite, ... je ne sais pas si ça a été fait sur tous les véhicules, mais je ne pense pas. Celui que j'avais n'en avait pas. On s'est un peu battu pour ça mais ça vient.

Ca va. Par contre pour mon collègue c'est différent parce que c'est tellement bas de toiture que lui il a un champ beaucoup plus réduit, parce qu'il se trouve trop haut, y a une petite boîte à gant là haut, mais toute petite mais qui nous gêne encore en plus, le plafond se trouve trop bas alors y a un manque de visibilité en hauteur la plupart du temps il faut qu'il se baisse lui. Autrement la visibilité est bonne".

- Une très bonne boîte de vitesse ZF.

"Y a pas à se plaindre, c'est une boîte ZF avec relai, alors là y a rien à dire c'est une très bonne boîte. Le levier est court".

- Le plus gros problème sur ce modèle et depuis le début se situe au niveau du freinage. Il y a trop de freinage sur l'avant, le camion est déporté soit à droite, soit à gauche avec risque de se retrouver en portefeuille.

"Bon la conduite ça va pas trop mal, à part, c'est peut-être un des seuls cas parce que tous ceux qui ont eu ce matériel là, pas chez nous, en porteur, ils ne se plaignaient pas des freins alors que nous, on a toujours eu des problèmes de freins sur ce modèle. Mais alors dangereux, très très dangereux. Disons qu'on pouvait bien s'arrêter si on appuyait assez fort dessus mais, on pouvait s'arrêter très bien le tracteur replié même, parce qu'en freinant, il y avait toujours trop de freinage sur l'avant et si c'était un freinage droit ça aurait été mais, c'était toujours soit à gauche, soit à droite et on a eu toujours ce problème là, on a fait réparer à chaque fois, par une maison spécialisée, j'ai dû y aller 2 fois là-bas, ils ont revu tout ça et bon on avait du frein pendant 2 ou 3 mois, et puis ensuite ça repartait sur le mauvais freinage. En ce moment ça repart encore. De quoi ça vient ? Et ce tracteur-là, étant neuf, y a 2 chauffeurs qui ont fait l'essai, on n'en voulait pas parce qu'on ne le trouvait pas bien, trop court et puis difficile à conduire. Avant on avait un Unic et pendant le mois de Juillet il y a 2 ans, la 1ère année où l'on a commencé à faire la Belgique, y a un chauffeur remplaçant il était à son 3ème ou 4ème voyage, à chaque fois il emmenait quelqu'un de sa famille, là sa fille de 13 ans et à Versailles, bon il s'était rendu compte la semaine d'avant qu'il y avait un mauvais freinage mais comme il est rentré le samedi ça ne pouvait pas être fait, et puis à Versailles il s'est mis en portefeuille et sa fille a été éjectée et tuée sur le trottoir. Par la suite, une fois réparé, on a hérité du camion et on a demandé à ce que le freinage soit revu : remorque et tracteur par la S.D.V.I. de Nantes, ça marche un certain temps et puis ça recommence toujours par surprise... Quand on commence à sentir les symptômes, on a toujours peur d'appuyer sur les freins, trop fort, surtout sur route mouillée parce que la roue avant droite se bloquait. Sur route mouillée vous partez carrément sur la droite, alors il faut toujours être sur le qui vive... A part ça, y a rien à dire, c'est un bon camion. Maintenant il est abandonné, y a un autre modèle de sortie mais vous avez beaucoup de variantes, c'est la même cabine, à par ça ... c'est tout. Il a été essayé d'ailleurs le nouveau modèle, dans la maison. Il y a pas longtemps, je ne connais pas le résultat mais je pense pas qu'ils vont le retenir. Y'avait des problèmes de suspension à la fin".

VIE DANS LA CABINE

- Problème d'aération lié selon lui au manque de hauteur de la cabine.
Problème de ventilation lié au fonctionnement défectueux du chauffage.

"C'est surtout le manque de hauteur, y a un trop petit volume d'air, alors ça oblige à ouvrir les vitres, moi, j'ai l'habitude d'ouvrir les 2 vitres suivant la saison, mais même l'hiver au moins haut comme ça les 2 vitres, sinon vous avez une condensation et puis vous dormez mal parce que vous arrivez même de transpirer parce qu'il n'y a pas suffisamment de renouvellement d'air. Il pourrait y avoir des aérateurs. L'hiver, vous le sentez le courant d'air... Même point de vue ventilation normale, en route, on est à chaque instant à le faire réparer, en ce moment on est en panne, y a aucune ventilation, bon là on arrive à l'hiver ça va, on a que du chaud, on a pas de froid et pourtant on avait réparé le système du chauffage... Par rapport au Mercedes, j'en avais un, vous faites tourner le moteur 5 mn, vous avez de l'air chaud mais bien chaud et vous avez une ventilation très, très puissante si bien qu'au bout de 10mn vous pouvez vous couchez il fait bon".

- Isolation thermique de la cabine insatisfaisante.
Le capitonnage est insuffisant vu l'importance du vitrage.
A un petit chauffage individuel par catalyse, préférerait un chauffage au fuel.

"Vous vous arrêtez pour manger, vous redémarrez, 1/4 heure après la cabine est froide, automatiquement, malgré que le capot moteur soit pas tellement bien isolé, c'est pas trop mal isolé, mais enfin vous pouvez mettre votre main dessus c'est quand même assez chaud mais quand il fait froid, 1/2 heure après la cabine elle est froide. Alors il faut garder la veste un certain temps".

"Bon, le capitonnage sur ce genre de cabine c'est tout ce qu'il y a de plus simple, c'est tellement vitré que l'hiver, on a quand même un petit chauffage individuel : par catalyse, c'est pas l'idéal ... il a fallu les pleurer pour les avoir. Y en a que 3 ou 4 à en avoir, que ceux qui dorment sur la route, les autres en principe ils ont une chambre à l'arrivée .

C'est plus qu'important, vous savez en Belgique en hiver ! là, j'aurai bien voulu en avoir parce que j'ai eu un camion de remplacement qui n'avait pas de chauffage, j'étais dans les Ardennes à dormir, sur les hauteurs, c'était verglacé le lendemain matin, alors là Sur le petit matin ça réveille. L'idéal c'est les chauffages au fuel".

- En rapport avec ces différents problèmes, il suggère que les constructeurs relèvent l'arrière de la cabine de façon à y intégrer le déflecteur, et suppriment les vitres sur le côté.

"C'est partout ça, un manque de hauteur parce que la plupart du temps c'est idiot d'avoir des cabines aussi basses puisqu'il faut y rajouter un déflecteur, vous avez la remorque qui est plus haute. Alors pourquoi les constructeurs, sur certaines cabines, ça c'est fait, ne mettent pas une cabine avec un arrière beaucoup plus élevé, toujours carrément le déflecteur intégré dans la cabine ... et un meilleur capitonnage aussi par rapport à notre cabine, y en a qui le sont bien. Le mieux encore c'est de ne pas avoir de vitres sur le côté, c'est surtout ça parce que si vous touchez la vitre en dormant, ça vous réveille. Y en a tout autour. Quand il fait froid ! vous avez un peu de condensation et puis la plupart du temps c'est gelé à l'intérieur, ça dépend si vous chauffez ou pas".

- *Il n'est pas gêné par le bruit du moteur, par contre la nuit le bruit occasionné par les mouvements de va et vient des autres camions le réveille.*

"Y a pas beaucoup à se plaindre, il n'est pas tellement bruyant. Malgré ce que je disais tout à l'heure, point de vue isolation du capot moteur qui pourrait être mieux, ... mais non c'est un moteur qui n'est pas très bruyant, c'est un moteur 6 cylindres, c'est moins bruyant qu'un moteur en V par exemple, comme sur les Mercedes par exemple, par contre sur le Mercedes on avait remarqué quand on roulait à 2, on avait remarqué que celui qui dormait dans la couchette entendait moins de bruit que celui qui conduisait parce que la cabine est très, très bien isolée de l'intérieur par rapport au moteur, par contre le bruit vient de l'avant par les, le métal de la cabine à l'avant ou le pare-brise. Celui qui conduit perçoit davantage de bruit que celui qui dort ... S'il y avait moins de vitres ça pourrait encore être moins bruyant.

Le bruit me réveille. Bien sûr on peut pas empêcher un gars de démarrer à 4 heures du matin ou d'arriver à minuit. Tout ça dépend de la disposition du parking ... si vous avez possibilité de prendre un café, la station de gaz-oil, bon y en a beaucoup qui s'arrêtent juste pour prendre du gaz-oil, ou du café, ou aller aux toilettes c'est tout. Alors vous avez le va et vient de ces camions-là qui passent sur une voie qui touche celle où sont parkés les camions. Faudrait qu'il y ait une voie de passage à l'écart des autres parkings".

- Accès à la cabine.

"L'accès est facile, c'est une cabine très, très basse, aussi bien de plafond que de plancher. C'est une cabine avancée On est plus près du choc. Au point de vue sécurité y a certainement une différence, quand vous avez un nez qui fait 1m ou 1m50 de long, vous êtes plus loin du choc, c'est sûr...".

- L'accès à la couchette n'est pas facile du fait du capot moteur entre les 2 sièges. Le matelas d'origine ressemble plus à un sommier qu'à un matelas d'où la nécessité d'en rajouter un ou deux.

"C'est le manque de hauteur, on est pratiquement à 4 pattes. Il n'y en a qu'une seule, y a pas assez de hauteur pour en mettre une deuxième.

Pour y accéder, faut monter sur le capot moteur, ... qui fait un renflement entre les 2 sièges, la couchette est déjà (?) plus haute que le capot moteur, ... c'est pas tellement facile, ni pratique, ça manque de hauteur.

Les couchettes aujourd'hui, ça dépend comme vous avez aménagé votre couchette, avec quel genre de matelas et tout quoi. Parce que c'est déjà un genre de matelas, plutôt un sommier qu'un matelas et puis on rajoute 1, quelques fois 2 matelas ... Pas de problème, les couchettes sont assez larges, 60 je crois. Ça suffit, y a quand même du dégagement sur les côtés quoi !"

- Pour ranger ses effets personnels il ne dispose que de la couchette supérieure

"Point de vue rangement y a pratiquement rien, ou alors il y a un système pour basculer la couchette et le rangement c'est en dessus. C'est des modèles simplifiés ça, ce genre de modèle là, ils l'ont fabriqué pour la courte distance. Oui, parce qu'il y a des cabines, chez Renault, qui sont assez bien aménagés, de grandes cabines".

- Comment il se repose.

Il s'arrête soit sur un parking d'autoroute, soit au parking de la douane, soit sur le parking d'une grande surface.

Il regrette que les parkings de Nationales soient si près de la route : la cabine est ébranlée à chaque passage de véhicule. Les parkings routiers sont trop bruyants.

"C'est variable, disons sur la montée, moi c'est toujours à S., c'est une habitude, sur l'autoroute du Nord, le 1er après Paris. Une fois qu'on a tiré jusque là-bas, de nuit, et qu'on arrive sur une autoroute, c'est pas facile d'aller plus loin. Fatigué ou pas, c'est toujours pareil. C'est toujours sur le matin, c'est là le plus fatigant. Le parking, c'est simple, y'a jamais de place sur les parkings des autoroutes. C'est plein partout, alors il faut absolument s'arrêter au 1er sinon vous pouvez rouler loin par là ... Y a pas de place, les parkings sont trop petits ...

Au retour, ... la première nuit elle se passe à Courtrai sur le parking de la douane, c'est tranquille, y a pas de problème. Sur le retour, ça dépend où on est, mais en principe c'est toujours sur autoroute ... y a pas de parking assez loin des nationales, c'est des petits parkings en principe, ils sont pas assez loin de la route pour pouvoir dormir tranquille. C'est ce qui manque sur les nationales, des parkings assez loin de la route et assez grands aussi. Déjà, sur les autoroutes on a dû mal à stationner, d'ailleurs on est obligé de se garer sur le parking voitures ... les 3/4 du temps vous avez de la peine à vous garer, alors tous ceux qui sont là, qui piquent du nez, qui cherchent un parking et qui ne le trouve pas, c'est dangereux. C'est ce qui manque sur les autoroutes et les nationales. Y'a encore une possibilité, certains restaurants routiers qui ont un grand parking, seulement les restaurants routiers, la plupart ils ferment à minuit et ils rouvrent vers 4 heures, alors c'est sans arrêt la

navette de camions qui entrent sur les parkings qui sont pas bornés, ni rien, alors tout le monde se faufile, si on est toujours dérangé, on peut pas dormir tranquille... et puis sur le bord des routes c'est pas possible non plus, chaque fois qu'un camion passe vous avez la cabine qui s'en va comme ça et puis vous avez le bruit aussi ... La plupart du temps on s'écarte, un exemple ça m'arrive quelques fois à la descente de passer Paris pour être libéré de la circulation du matin, arrivé vers Rambouillet, à la sortie je prends la route du magasin Carrefour, vous avez aucune circulation parce que c'est un cul-de-sac, je fais demi-tour sur le parking carrefour et je me gare là, alors là je suis à 200 mètres de la Nationale et je dors tranquille. Mais faut le savoir. Souvent y'a d'autres camions.

- *Il estime avoir un sommeil léger, comme chez lui, mais réparateur. Cependant, le bruit en provenance de l'environnement le réveille.*

"Pas de problème pour m'endormir dans la couchette, je ne dis pas au début que j'étais dans la maison, je faisais un travail régulier sur la Normandie, j'avais de la peine à dormir dans la couchette. Je n'ai pas le sommeil profond mais chez moi c'est pareil alors ça n'a pas d'importance. Si y a un bruit, ça réveille. Le matin, je me sens aussi en forme que si j'avais dormi chez moi. Pas de problème".

ENVIRONNEMENT

- Chargement - déchargement.

*Pour le chargement, c'est lui qui positionne les paquets de façon à équilibrer la charge.
Au déchargement il lui arrive de donner la main pour éviter des délais d'attente trop longs.*

"En principe, c'est les usines qui les effectuent, se chargent des gros chargements. Pour ce qui est de la tôle il y a rarement quelqu'un dans le camion, y a un cantonnier c'est tout. On intervient pour débloquer le (?) la plupart du temps ce sont des pinces alors pour les desserrer, c'est une poulie manuelle, alors c'est à vous de le faire, c'est à vous de positionner les paquets aussi, parce que on peut vous dire "je serais toi, je mettrais plutôt ce paquet ici ou là" mais c'est quand même à vous d'équilibrer votre chargement, si vous vous faites arrêter, vous avez trop de charge sur un essieu, c'est quand même vous le responsable, alors c'est à vous de positionner votre chargement et tout et tout.

Le déchargement ... en principe c'est le client. Ca nous arrive de donner un coup de main parce que quelques fois c'est, les clients si vous bougez pas de votre cabine, ben ils touchent pas votre marchandise. Alors, on passe déjà suffisamment de temps dans les entreprises, les entreprises finissent tellement tôt, à ce moment, vous avez très peu de temps pour effectuer votre déchargement-chargement alors vous êtes pratiquement obligé de donner la main sinon vous passez un temps fou, quoi. C'est pas une obligation de la part des clients mais si vous ne mettez pas la main à la patte, on y passe une éternité".

- Il est souvent amené à débâcher. Il ne dispose pas d'échelle pour accéder aux ridelles et le déplore. Selon lui, le camion devrait obligatoirement être équipé d'une échelle. C'est d'ailleurs faute d'avoir une échelle (et aussi du vent) qu'il s'est cassé le bras.

"Eh bien en chargement, en chargeant les tôles on est souvent amené à débâcher, ça ... et bien, on a la chance d'avoir une bâche qui n'est pas trop lourde mais on a des problèmes, on n'a pas d'échelle dans les camions, on est obligé de grimper aux ridelles, alors c'est plus ou moins catholique, les échelles on les pleure depuis des années et des années, et puis on n'en a jamais. Les ridelles sont en alu. assez léger, ça commence à partir en petits morceaux parce que c'est trop léger ... C'est riveté ... quand il s'agit de débâcher ou de relever la bâche, c'est les échelles qui nous manquent. Alors là, on les attend encore, y a eu encore une demande de ma part, on attend encore.

Pour débâcher, je sais pas, 1/2 heure. C'est fatigant parce que ... tout dépend si votre chargement doit être rebâché aussitôt. Bon, si votre chargement doit être rebâché, bon vous pouvez plier votre bâche assez grossièrement, tandis que si vous laissez débâché vous êtes obligé de la plier bien de manière à ce que elle soit égale de chaque côté pour la fixer sur l'avant et qu'elle soit ... alors là vous mettez plus de temps, bien sûr ... mais ce qui est plus dur c'est quand vous montez à une ridelle, vous montez à une autre et puis vous êtes obligé à chaque fois de sauter dans la ridelle et y'a quelques fois ... quelques fois aussi on se retient de justesse, d'ailleurs moi ça m'est arrivé de me casser un bras faute d'échelle sur un camion. C'est en voulant refixer la bâche sur l'arrière mais ce n'était pas sur la remorque et y avait un moment, c'était sur un camion avec débâchage rapide et y avait un petit problème c'était pour fixer l'arrière, y'avait beaucoup de vent et la bâche se retournait à chaque fois, et c'était des parois lisses et y avait pas d'échelle dans ce camion. Mais quand même c'est un camion qui doit être équipé d'une échelle normalement. Je pense. Là y en avait pas et au bout de la 3ème fois que je montais à la ridelle pour essayer de tirer la bâche, parce que le vent il la retournait à chaque fois, en reposant le pied sur le plancher, j'en ai posé un à côté à l'arrière du véhicule et je me suis retrouvé par terre. Mais là, avec une remorque, qu'on débâche assez souvent ... quelques fois plusieurs fois par voyage, alors là, l'échelle est pratiquement obligatoire".

- Pour la sécurité du chargement il estime nécessaire d'être équipé de sangles de sécurité.

"Du point de vue sécurité du chargement, on a réclamé des sangles pour fixer le chargement car on ne sait jamais quel chargement on va prendre et des sangles y en a eu qui n'étaient pas conformes, on a attendu encore 1 an ou 2 pour en avoir des conformes, on en a 2 en ce moment, c'est pas le rêve ... puis là j'ai eu des problèmes avec le véhicule que j'avais, c'est un véhicule de remplacement, y avait aucune sangle ... et puis le chargement, que j'avais, était assez haut alors, c'était des sapins de Noël et puis je commençais à les perdre sur la route, ... oui ça c'est dangereux. Voilà, c'est surtout la faute des expéditeurs qui veulent toujours en mettre plus malgré nos supplications, on a beau dire, non, non, il faut, il faut. En hauteur ils s'en foutent, et ... malgré qu'il m'avait fourni quelques cordes et bien, vous avez un chargement qui va plus ou moins bien".

JEAN-CLAUDE D. 28 ans

Permis C1 en 1976.

Camion porteur Saviem SM240

Caisse : bétailière deux niveaux, équipée d'un pont mobile.

Entreprise : Abattoires - transport compte propre.

110 salariés dont 19 chauffeurs de longue distance

Parc : 19 camions dont 11 porteurs de 19 tonnes

6 remorques frigorifiques de 19 tonnes

4 bétailières , une en 19 t., deux en 13 t. et une en 3t5 de secours.

Trajet : à partir des abattoires de Castres, ils s'étendent sur les départements du sud ouest: Aveyron, gers, tarn et Garonne, Pyrénées Atlantiques ; corréze et Creuse quelquefois.

Le trajet le plus fréquent : Castres ---- Aveyron, 360 km.

Le lieu le plus éloigné : 400 km du point de départ.

Astreinte : deux nuits par semaine sur route.

Départ à vide.

Conduite en double.

L'activité "transport" de l'entreprise est différenciée par deux types de frêts :

- transport de bétail sur pied en bétailières.

- transport de viandes en frigorifique.

Les conditions de travail liées à ces deux types de transport ont été évoquées par ce chauffeur puisqu'il les a tous deux effectués depuis son entrée dans l'entreprise en 1976; en particulier les conditions de pénibilité des chargements et déchargement en "frigorifique" et les difficultés de cette tâche en bétailière (animaux vivants).

Les conditions de conduite de ces différents types de véhicules et les caractéristiques qu'ils présentent ont été longuement décrites au cours de cet entretien.

Ces voyages nécessitent 10 à 12 heures de travail par jour, quatre jours par semaine.

Poste de travail actuel :

Il effectue le ramassage de bovins sur pieds et leur transport des fermes ou coopératives aux abattoires de Castres.

Les déplacements quelquefois plus ou moins lointains, présentent d'une semaine à l'autre une certaine régularité quant à l'amplitude et à l'astreinte de travail, celles-ci étant fortement conditionnées par les impératifs des abattoires : quelque soit la distance séparant le lieu d'élevage des abattoires, les animaux doivent y être livrés avant 13 h-

L'abattage se faisant à partir de cette heure-là, si on arrive en retard, les bêtes restent dans le camion !

Ce qui ne va pas sans poser des problèmes et même de pertes.

.../...

Chargement

Les lieux de chargement se situent le plus souvent dans les fermes, et les routes qui y mènent sont difficilement praticables par les camions mais plus encore par les camions avec remorque.

à la ferme :

Pour charger moi, en moyenne il me faut 1 h 30 pour 55 veaux. Pour charger y'a des ponts automatiques, ils montent seuls, parce que je charge en deux plateaux, le veau monte seul, mais vous savez à la ferme, souvent le camion n'y arrive pas ! il faut les avancer avec une corde. Dans la nuit, ça va pas mal, mais on ne charge jamais seul, parce que seul on n'a pas le droit, et il faut au moins un responsable de l'élevage

Sinon question chargement, ça arrive souvent qu'on charge avec une femme d'un certain âge qui vous dit débrouille...

1ère solution

1. j'ai des cables qui font 25-30 m et on attache les veaux directement de l'étable au camion avec une espèce de treuil quoi, et moi je pousse le veau..

2ème solution

2. Si des fois on peut manoeuvrer pour se mettre en face des portes de l'étable, là on fait l'entonnoir comme on dit et on embarque tout ça, ça monte tout seul..

Pour l'instant j'ai un saviem 240, un 19 t. et je passe en camion-remorque dans 15 jours. Un 310 RVI, neuf, nouvelle cabine suspendue. C'est vraiment autre chose parce que question insonorité espace vital, ça n'a rien à voir, c'est autre chose..

à l'avenir :

... un semi pour manoeuvrer dans les fermes c'est pas l'idéal. On laissera la remorque dans un patelin sur une place assez grande, et puis... on mettra la remorque sur un point fixe, et puis les petits commerçants du coin viendront mettre directement dans la remorque.

La tâche de conduite et les caractéristiques des véhicules utilisés

Puissance moteur
Renault contre Mercedes !

On a Mercedes, Unic et RVI, enfin Berliet. C'est Renault que je préfère, maintenant question équipement grande route, Mercedes c'est pas mal mais c'est mou.

On a un 1928, c'est, maintenant question longévité c'est idéal mais question de conduire comme nous sur pas mal de côté, on travaille pas mal en montagne, vous mettez un Mercedes et un Renault, le Mercedes y reste derrière hein ! un 1928 ça fait 280 chevaux et en turbo il font 305 chevaux..

Boite de vitesses

Saviem

C'est le principe Saviem, direction assistée, relai électrique sur les vitesses, question conduite c'est ce que Saviem a toujours été ! boîte à relai, ce sont pas des vitesses synchronisées mais manuelles, avec double débrayage, celui qui est habitué ça va, celui qui le prend pour la première fois il fait gueuler les vitesses, sinon ça passe seul.

RVI 310 RVI, l'inconvénient c'est ça, y'a trop de manoeuvres de levier de vitesses.
Pour aller en 1300 tours il vous faut tomber en 1800 tours, ça vous fait gagner pas grand chose proportionnellement.

et Mercedes Comparativement Mercedes en 12 vitesses, 6 mécaniques et 6 électriques ça rend les 27 vitesses de chez Renault. Maintenant ce qui paraît ça s'arrange à la longue, celui qu'on a nous, il a 70.000 kms, c'est pareil ! Pour faire une référence, pour faire une marche arrière, on appuie sur l'embrayage, on se met debout... pour accrocher une marche arrière, et tous les 310, c'est pas le seul !

C'est une gêne question conduite, parce que vous arrivez dans un virage ou un truc comme ça, avoir à changer 2 fois de vitesse dans un virage ! il faut tomber 5 vitesses. Maintenant, ce double débrayage n'est pas obligatoire, il est conseillé de le faire.

Les freins

Saviem 240

J'ai du frein quand même mais si je veux serrer j'ai que les roues derrière qui freinent.... maintenant y'a un moment que je conduis et je ne roule pas sur les freins, je roule sur le Telma ou les vitesses pas sur les freins. c'est plus conseillé sur le Telma parce qu'il y a le principe du balancement c'est comme ceux qui transportent du liquide,... avec le Telma ça passe tout seul.

L'avantage

sur le RVI 310... Ce fameux cerveau frein, là, il empêche les roues de bloquer soit à vide soit à mi-charge, soit chargé. ça freine beaucoup plus.. soit disant que c'est un gros avantage sur route mouillée, dans les virages, un gars qui est obligé de freiner brusquement dans un virage, il va tout droit tandis que là il tournera quand même ...

Pneumatiques : les éclatements

Fréquents :

On roule sur de mauvais chemins, beaucoup de manoeuvres, souvent on patine ou on se plante, et fréquemment des éclatements. Cette semaine j'ai éclaté..

perte de temps

Faut bien compter deux heures pour changer une roue. Il faut une route assez grande parce qu'on peut pas mettre un cric n'importe où.. il faut être sûr que ça marche bien en deux heures. En bêtaillère, une ou deux fois par mois on éclate, et principalement dans le Jumelé...

avis partagés :

Oui, ce sont des pneus à chambre; ces pneus sans chambre là ce qui paraît, ça n'a pas été une réussite. Maintenant ils ont un avantage c'est que après crevaison ils s'écrasent moins, un pneu crevé soutient le second.
... un pneu à chambre ça descend quoi et souvent si l'on n'a pas le temps de s'arrêter, c'est le second qui éclate.

Tandis que sur pneu plein la résistance du caouthchouc est plus costaud. Le patron il n'en veut pas du pneu plein. En frigorifique, ils roulent bien, ils font 130, 140.000 kms mais en bêtaillère c'est pas une réussite question pneu !

L'habitacle : Conception et sécurité.

... Je ferais un retrait de cabine, une protection plus importante. Vous avez les Volvos, c'est des jolis camions, mais y'a rien devant, le moteur est derrière le chauffeur, il y a absolument rien. Un 19 t. même à 15 à l'heure, il prend un mur ou un platane, il ne reste rien !

Même question manoeuvre, ça ne gêne pas trop un nez avancé.. sur un Saviem 280, j'ai accroché un angle de mur, côté passager, à hauteur

du pare-brise, il a fallu changer la cabine. Un nez légèrement plus avancé j'aurais accroché le pare-choc et pas la cabine, c'est une autre protection..

Le siège : des progrès considérables.

position de conduite
Sur le Saviem 240 j'ai un siège assez droit. C'est un ancien modèle, pour conduire bien, le siège est relativement haut par rapport au volant, je me mets presque au ras du volant et je me mets les bras tendus. Le volant est fixe, Le siège, hydraulique réglable dans toutes les positions mais je n'ai pas de suspension, c'est un truc ressort. C'est tout.

ce qu'il y a de mieux !

Le Mercedes c'est une chose sensationnelle. Vous avez le volant de direction qui est réglable, le siège on se le règle comme on veut, on règle la cabine pour le poids qu'il y a dessus, vous allumez votre cabine au ralenti si vous roulez à deux, vous montez à deux, y'a un interrupteur, vous mettez votre cabine en place. La pression d'air se fait et vous roulez pour mettons 400 kgs dans la cabine. Vous avez la cabine stabilisée, c'est un bon principe.

La cabine suspendue ça c'est... et puis pour le système de travail y'a beaucoup de gars qui, ça arrive qu'il y a des gens qui ont mal aux reins, qui ont la quarantaine, qui montent sur un RVI 310 maintenant, et bé ça a rien à voir, c'est là qu'on voit la différence.

Les voyages impliquent deux nuits à bord du véhicules :

Programme : On part le soir, on roule pas mal, on charge la nuit et puis quand on a chargé, une ou deux heures de route et puis on arrête.

Il s'agit le plus souvent des nuits du Dimanche au Lundi et du Mercredi au Jeudi.

On dort, c'est fréquent maintenant dire on passe des nuits entières totalement dans le camion, non, mais dormir dans le camion, on y dort, on dort disons une demie nuit, environ 5 heure d'arrêt, c'est le minimum qu'on fait.

accès couchette

En bétailière, la couchette est juste là pour le gars qui a fait 7, 8 heures, il est obligé de s'arrêter.

Sur celui ci y'a une cabine couchette mais il vous faut avancer les sièges complètement et rabattre la couchette. Sur les autres y'a deux couchettes, vous avez la couchette en place disons, ... maintenant chez nous ils n'aiment pas trop ça, c'est une perte de place.. ça fait 40 cm de moins, pour nous ça fait deux bêtes, ça fait 500 kg de charge en moins.

*Saviem 240 :
re couchette
sans plus !*

C'est une couchette pas mal, le seul truc qu'il y a c'est que c'est une cabine qui n'est pas insonorisée, c'est un camion de 75, je crois, alors bon, un camion qui passe à côté on l'entend. Ce n'est pas capitonné, aussi s'il fait froid faut un sac de couchage parce que s'il fait froid y'a rien quoi, ou il faut une couverture, c'est quelque chose d'ancien. ça arrive d'avoir du givre sur la tôle à l'intérieur, la tôle ça fait passer le froid.

l'idéal : Ce qui est idéal c'est une bonne cabine capitonnée, c'est vrai que le chauffage de cabine qui est pas mal pour l'hiver c'est un principe de radiateur sur baleine je crois qu'il ya dessus (RVI 310) , c'est pas le Thermix.... c'est dangereux comme truc.. y'a deux cabines qui ont pris feu !

Aménagements divers :

Les chauffeurs conservent le même véhicule plusieurs années de suite, sauf changement de poste ou renouvellement du matériel, ils ont donc la possibilité de leur apporter un certain nombre de modifications en accord avec le contremaître et plus souvent à titre personnel.

*Faciliter
es manoeuvres:*

Sur celui-là (saviem 280), je me le suis monté le dégivrage du rétroviseur..
... un lecteur de cartes qui s'enroule lui-même, je vais en monter un entre les deux sièges.

la radio :

.. Le contremaître hésite à en monter un, il monte un auto-radio mais pas de lecteur de cassettes... *et c'est dommage, car selon lui, les programmes de radio ne valent pas une bonne cassette !*

*pour vraiment
dormir :*

Des rideaux, chacun se met un rideau enfin on équipe le camion. D'origine, y'avait juste un rideau mais c'était pas un truc fameux quoi. Alors au lieu de mettre un rideau qui fait juste que la couchette, on met un rideau qui soit au pare prise, donc qui fasse une plus grande surface et plus sombre... enfin disons que le camion soit plus fermé quoi !

*pour
sonoriser :*

C'est l'inconvénient des camions non capitonnés. Tous on se le fait, ou en moquette on en tapis-sol.

Maintenant un camion comme le 310, c'est bien. La moquette, elle est d'origine, c'est plus salissant mais c'est bon.

C'est gênant à la longue, au bout de trois heures de conduite ça devient disons qu'on met la musique pour éviter le bruit, mais c'est relativement gênant... sur autoroute sur bande de béton, on entendait le bruit des pneus, tout ça, tandis que avec la moquette on évite..

. et bien d'autres bricoles !

Enfin y'a pas mal de camions entre les sièges y'a ce qu'on appelle un truc de rangement, de casiers là, bon c'est bien, .. si là j'me suis fait un emplacement pour mettre le thermos de café .. et si y'a pas mal de choses que l'on se fait, y'a des bricoles...

J'ai monté une rampe de feux à l'extérieur, maintenant j'ai un sapin de Noël qui marche sur batterie, on les personnalise les cabines quand même.

Gestion du parc et renouvellement du matériel

Choix et
Décision :

Le grand patron, le responsable transport, et ils demandent aux chauffeurs proportionnellement au travail que l'on doit faire, ils demandent ce qu'on préfère dans la limite de... ils en tiennent plus ou moins compte.

Un exemple :

Mercedes pour le chauffeur c'est idéal ! c'est un camion sensationnel. Faudrait leur mettre un peu de Nervosité. Un 1933 en turbo, j'aurais bien aimé, enfin c'est pas moi qui paye.

les critères
de choix :

Il est très cher à l'achat, et le patron hésite parce que je devais en avoir un, jusqu'à mi décembre, c'était prévu. Enfin il était réservé et puis le 20 décembre on m'a dit, il coûte 10 millions de plus. On le prend pas. On va acheter Volvo. Volvo ça n'a pas fait l'affaire, finalement ils ont terminé sur le 310 Renault; Là faut dire que nous on a un Renault à 100 mètres du travail.

700.000 km, depuis 75, moteur d'origine. Ce n'est pas moi qui l'ai eu neuf, c'est un gars qui est parti en retraite. On ne rentre que des camions neufs. D'habitude on les garde 4 ans, mais la caisse bêtaillère 8 ans, disons que l'on change que le châssis...

parc et
entretien :

Y'a pas de mécanicien on va à la marque.. y'a un parc de 27 ou 28 véhicules. Soit disant que ce serait pas rentable proportionnellement aux remises qu'on a au garage. On va à la marque, on a un responsable transports qui s'y connaît en mécanique alors bon il en fait pas mal.

Quelques observations sur le métier de chauffeur en FRIGORIFIQUE

J'y suis depuis 1976, jusqu'à maintenant je faisais la viande.

Livraisons

L'inconvénient dans la viande c'est des heures de nuit à 98 %.
Le déchargement de nuit, en ville, souvent y'a des voitures plus ou moins mal garées, le camion ne peut pas s'approcher des quais, faut porter souvent la viande sur 30 m au lieu de 5 !

Déchargement :

Des morceaux entre 100 et 150 kgs, ça fatigue pas mal, c'est très pénible. Vous avez un type qui peut vous déballer 9 tonnes en 2 heures et un autre en 4 heures... C'est le principe du coup de bélier qu'on appelle l'effort...

.. j'ai roulé sur Nice pendant un an et demi, que des veaux entiers, minimum 100 kgs, ça va jusqu'à 200 kg.. ça arrive souvent c'est un état d'esprit.. ce sont des truc astreignants..

quelques améliorations :

Pour descendre on a le hayon de commande à pied, c'est un avantage par rapport à l'échelle .. quand j'ai commencé on déchargeait avec l'échelle, maintenant on charge avec des rails, ce sont des roulettes de l'abattoire qui rentrent directement dans le camion, on ne porte plus pour charger, on porte chez le client.

Après ça, un peu plus de confort peut être...

On saute, ça secoue pas mal.. c'est certain que la fatigue elle y est à la fin de la journée sur le frigorifique. Mal au dos, dans la colonne vertébrale mais ça, bon, c'est possible aussi que le siège y soit pour quelque chose..

Tenue de route :

Nous dans la viande y'a un grand inconvénient c'est le balan ! parce que ce soit du frigorifique, nous on dit que c'est du pendu, pendu au plafond donc automatiquement ! et il signale la fréquence des renversements en particuliers chez les nouveaux venus dans le métier !

Bruit :

Ce sont des caisses étanches les frigos et toutes les ventilations et aspirations d'air se font par le toit et le pot d'échappement est dirigé vers l'arrière, ça gêne pas du tout, du tout. ça gêne les camions à côté, dans les villes, mais question cabine rien du tout.

Les repos :

Dans la viande on dort régulièrement dans la cabine, on tourne à deux, y'en a un sur deux qui dort, c'est régulier. C'est 4 nuits par semaine, mais y'a deux nuits par semaine où on dort.

MICHEL V. 36 ans
Permis C en 1966.

Entreprise 1. Service Transport de l'entreprise Logabax.
Matériel informatique, photocopieur...

10 chauffeurs routiers
6 petits camions (pour livraison région parisienne)
2 gros porteurs
2 Semis.

Trajet : national et international (salons expositions à l'étranger)

Astreinte : 5 jours, une semaine sur deux région parisienne, puis province.

Entreprise 2. Rungis,
Transport de fruits et Légumes
Ligne régulière : Paris - Rouen - Le Havre.
5 jours par semaine.
20 camions

Au cours de cet entretien, ce chauffeur a pu s'exprimer à partir de deux expériences fort différentes dans des entreprises dont les modes d'organisation (liés au type de transport) peuvent être considérés comme des extrêmes quant à leurs répercussions sur le poste de travail du chauffeur. Aussi nous les présentons l'une après l'autre pour chaque thème abordé.

PROGRAMME DE TRAVAIL

1. *International
et grande distance*

On livrait des ordinateurs, on faisait que la Belgique et l'Allemagne et un petit peu l'Italie mais c'était rare. On faisait 5000 kms par semaine, enfin toutes les deux semaines quoi, 2500 par semaine. On rentrait le vendredi Midi. Ou alors on descendait pour la Bretagne, ou alors on faisait Marseille, mais on avait 5,6 clients, acheteurs de machines, mais tout était prévu.

C'était formidable, la bonne boîte, c'était trop bon. Je regrette.

Le service transport de cette entreprise étant supprimé, ce chauffeur a trouvé un emploi à RUNGIS, il y a un an environ.

.. que là, j'ai fait une demande à Thomson, en informatique, comme j'ai une expérience en transport d'informatique Je cherche autre chose quoi, j'ai pris Rungis pour dépanner quoi.

2. *National
Courte distance.*

On fait le Havre, Rouen, on recharge à Rouen, on recharge au Havre, Oui, du National, c'est une petite zone courte. Si on part, on part à 3 heures du matin et on rentre le soir. Si on peut pas charger au Havre ou à Rouen, on attend le lendemain et on dort dans le camion mais c'est très rare parce que le patron prévoit du retour. On marche avec un affrêteur de Rouen ou du Havre.

CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

En international
et National :

Quand on faisait bruxelles, ou Milan ou Frankfort, là on déchargeait rien, on se mettait à quai, mais quand on arrivait par exemple de Paris-Marseille, on rechargeait à Arcueil, quoi, on était aidé, on avait une agence qui avait tout prévu, tous les débardeurs, et tout. Ces gars ils étaient là, une maison intérimaire qui déchargeait le camion. On leur donnait un coup de main parce qu'on savait comment mettre les machines en place.

opération réduite
au minimum !

On avait un hayon élévateur et un..... alors y'avait pas de problèmes

J'ai eu juste des tours de reins, en prenant une machine, avec des collègues, c'est tout... et puis une barre, j'ai pris une barre sur le crâne .. ça c'est le boulot...

Ici, le travail de manutention chargement/déchargement est réduit au minimum, l'essentiel du travail consistant à remettre les machines en place, c'est-à-dire à en assembler les différents éléments, travail de spécialistes.

... à Rungis,
Contraintes plus
manutention

On a quand même pas mal de boulot, là on attend 1 heure, 2 heures, pour décharger dans les Auchans, les grandes surfaces. Et nous on est prioritaires en fruits et légumes. Y'a des gars ils ont tirés toute la nuit, il faut qu'ils attendent 2, 3 des fois 4, 7 heures d'attente y'en a. Ah non, ils déchargent pas, ils se mettent à quai et c'est.. j'sais pas combien de kms que c'est, qu'on n'a pas le droit de décharger, y'a une loi de ça !

Y'a juste le personnel sur le fenwick et vous, vous devez monter dans le camion, prendre le tir-pal et hop, on est au cul du camion. De toute façon c'est un peu normal parce que les gars qui montent dans le camion comme ils connaissent pas comment le chargement il est fait.. et puis ils sont pas assurés pour aller dans le camion.

Y'en a aussi ils sont bon juste à conduire, c'est tout. Ils sont pas bon pour charger un camion... équilibrer leur chargement, ils savent pas, c'est quand même assez important dans un camion, si vous avez plus de poids d'un côté que de l'autre vous le sentez bien !

LE MATERIEL : APPRECIATION DES DIVERS ELEMENTS lies à la conduite et au confort.

(des secousses)

SUSPENSION :

1. le mieux !

J'en avais pas, c'était sur amortisseur de cabine, deux amortisseurs et sur la caisse y'avait des amortisseurs de caisse aussi pour que les machines soient pas secouées. Ils appelaient ça des 'toutankhamons', comme un coussin d'air, .. c'était pas mal, on sentait aucune secousse.

2. le pire !

Un T.B.231 Berliet, c'est un tracteur alors.. bon on est un peu secoué, c'est normal, il fait 21 tonnes, un essieu à l'arrière.. c'est très dangereux ça, un essieu ça devrait pas exister. Quand il pleut ça se met en travers tout de suite... vous ne le tenez pas, comme on dit elle se promène.

C'est le tracteur qui secoue le plus, le camion en normal pour moi c'est le tracteur qui secoue le plus, j'ai conduit des quatre roues, et des camions remorques, en semi c'est le semi quoi !

BOITE DE VITESSES

Avant sur le Mercedes on avait un embrayage qui était assez dur, alors on avait du mal, c'est surtout quand on faisait un petit peu de Paris, sur les petits camions, les 6 tonnes.

Sur les gros c'était un embrayage à air, synchronisé avec.. dès qu'on mettait le contact y'avait une pression d'air qui montait et puis 4 relais, une boîte à étage, celles qui passent le mieux, c'est pas mal mais faut avoir le coup de main !

maintenant le relai électrique, on entend le régime impeccable, un coup de débrayage et puis toc, le bouton, c'est le mieux quoi. Et puis embrayage à air quoi, pour moi c'est impeccable maintenant.

LES FREINS

Les freinages maintenant ils sont bien, y'a plus de problèmes avec ça; Et puis si vos freins sont bien réglés, c'est pas..

*rapport vitesse
freinage !*

Seulement les gars ils sont incroyables, 125, vous avez des Scania, ils montent à 130 ! le gars il a un 38 tonnes au cul, bon ben il s'arrête pas y'a pas de problème, il va freiner, il va donner un coup de patin, la semi va se mettre en travers si c'est un peu mouillé ... avec deux essieux à 125 c'est pas possible de l'arrêter ça vous pousse !

POSTE DE CONDUITE : LES COMMANDES.

Position

Je suis beaucoup en avant moi, je mets mon siège beaucoup en avant sur le camion, ...très près; de face, je ne me décale jamais.

Le confort, c'est déjà le siège du chauffeur, ils sont arrivés à les régler à notre poids parce que dans le temps ! on a des manettes sous le siège qui règlent en poids, 90, 100 kgs...là puis télescopiques, c'est mieux quoi...et puis pour le dos on ressent moins les secousses du tracteur.

Et puis le levier de vitesse est à la hauteur et tout, surtout les levier de vitesses qu'ils font maintenant c'est bien.

Les pédales elles étaient hautes, maintenant ils mettent plus bas, avant on avait toujours les jambes un peu...ça faisait mal quand même de temps en temps... et puis la scoliose, elle est liée au siège, y'a pas de problèmes, parce que nous on avait des camions, y'avait pas le confort que maintenant ils ont.

Des progrès...

Sur le Mercedes on peut régler la hauteur du volant. Des fois qu'on lève le siège pour être assez confortable pour bien voir devant, on n'a pas de problèmes, faut lever et le volant est toujours un peu plus bas. C'était bien....

dont on ne profite pas toujours ! ...parce que sur le Berliet on peut pas. On lève le siège mais le volant reste toujours à la même hauteur et c'est ça qui fait beaucoup mal aux reins aussi.

Nous on roulait jamais la nuit, on avait pas le droit de rouler la nuit.

On faisait nos 8 ou 10 h ou 11 h mais on faisait pas plus. On avait un pépin la nuit, c'était pour nous, alors... on transportait quand même des machines de valeur et quand on partait on avait quand même des responsabilités assez lourdes.

Aussi on dormait à l'hôtel ou quand on ne trouvait pas de chambre dans le camion. Je dormais bien vous savez, la fatigue des fois...mais c'était rare je vous dis, c'était exceptionnel qu'on dormait dans le camion. Il était équipé, y'avait tout ce qu'il fallait pour, même le signal d'alarme pour...dès qu'on touchait au camion et les machines.

CONCEPTION CABINE
ET ...INSECURITE

Ceinture de sécurité ?

... et cabine avancée!

C'est vraiment de la bêtise de mettre une ceinture sur...y'a rien du tout de toute façon dans la voiture je la mets déjà pas, alors...encore passager peut être... c'est quand même rare, très rare même, que quelqu'un soit éjecté. Vous savez un camion, une cabine avancée c'est.. bon, la première loge, si on déraille, c'est les jambes, les genoux, le bassin...

Accès cabine

Y'avait deux marche-pieds assez bien, pour moi ça allait je faisais attention parce que j'ai eu une élongation du tendon d'achille, en descendant du camion j'ai sauté directement comme ça et paf, mon pied qui a tapé dans le caniveau...

Pare-brise

=

Danger

En 7 ans j'en ai pété au moins une dizaine.

Dans le temps ils étaient bombés, maintenant ils sont trop droits. Alors dès qu'on reçoit une pierre d'une voiture ou un défaut de cabine. moi la seule chose que je reproche aux constructeurs français c'est de ne pas mettre des pare-brise Sécurex ... Même Mercedes ils le mettent, pas Volvo et Scania, ils le font sur commande.. non c'est Unic je crois ils sont incassables, enfin ils se petent mais ils se fendent juste.. Parce que ça c'est un risque. Y'a pas de problème c'est le truc le plus dangereux dans un camion ! Non, ça devrait être obligatoire .. ça vaut déjà cher un pare-brise normal, Sécurex c'est encore plus cher... alors...les patrons...

= *accident*

= *perte de temps*

= *soins aléatoires*

A la nuit tombante, j'étais au dessus de Clermont-Fd, sur la route de Riom, une voiture qui m'a doublé, plaf le pare-brise a explosé alors j'avais un morceau dans l'oeil et j'ai roulé comme ça pendant au moins 30 kms pour trouver quelque chose, pour me mettre bien à l'abri, trouve une espèce de bâche, je me suis arrêté à un routier que je connaissais, le patron m'a enlevé le bout de verre avec une espèce de pince à épiler quoi,....

Conséquences ?

Heureusement tout fini bien, après radiographie, rien de touché !
...il avait juste "un peu mal".

*Amélioration
en général.*

Elles sont grandes maintenant, elles sont bien. Avant elles étaient petites en hauteur. Un gars comme moi qui veut un siège assez haut, dès qu'on passait dans un cahot, on touchait le toit... que maintenant ils ont fait assez haut et ils ont capitonné comme dans les voitures. Avant le pavillon du camion c'était de la ferraille !

*Isolation
phonique :
le but à atteindre*

C'est insonorisé maintenant, moi je sais que j'ai eu un camion tout était insonorisé. Y'avait un truc d'amiante dessous, pour la chaleur, et dessus, j'avais comme pour l'isolation des maisons, quoi... une espèce de feutre quoi, et puis en plus y'avait de la moquette dessus. C'était formidable j'entendais pas le bruit du moteur, on pouvait même mettre le poste en sourdine !

*Isolation
thermique et
chauffage.*

Sur les camions on a le Thermix, maintenant et ça le thermix c'est un peu dangereux, on devrait avoir des chauffages quand même mais maintenant je crois qu'ils en font chez Renault. On peut mettre le feu, le Thermix c'est au gaz ça...

COUCHETTES :

*Quelques petits
problèmes ...*

J'ai trouvé les couchettes formidables, enfin, assez grandes et puis bon ben.. ce qu'il y 'a c'est que c'est pas assez capitonné autour quoi, ça devrait être capitonné. C'est isolé maintenant. Parce que dans la nuit si vous touchiez à la ferraille et puis que c'était froid, ça vous réveillait tout de suite, et même qu'il soit plus protégé pour la tête parce que des fois vous vous cognez sur les parois...

*... et un danger
le FEU*

Une cigarette tombe, ça ça prend tout de suite, ça devrait.. il doit y avoir un problème pour les tissus aussi, tous les tissus ils sont inflammables tout de suite...

LES ACCESSOIRES : ASSEZ COMPLET

Moi je vois les cabines de maintenant elles sont bien. Moi je peux pas vous dire... accessoires y'a tout maintenant, tout est conçu pour le bien être du chauffeur.

*poste de radio :
indispensable pour
les professionnels.*

Sur le Mercedes ils les mettent aussi, Berliet c'est sur la demande du patron, je crois. La cassette faut aimer. Moi, sur la radio j'écoutais juste les informations, c'est intéressant surtout l'hiver les barrières de dégel, les chutes de neige ou les routes qui sont barrées ou les accidents ou les trucs comme ça. Le poste c'est intéressant pour ça ou la nuit pour vous tenir compagnie.

RENOUVELLEMENT ET ENTRETIEN DES VEHICULES

*Maintenance
assurée.*

C'était des camions de location qu'on avait, des camions tous les trois ans on les changeait. Ils demandaient toujours notre avis sur les camions. Ils en tenaient compte, oui, oui, pour ça y'avait pas ... Dès qu'il y avait quelque chose sur un camion on allait où on louait, c'était au loueur ... qui faisait les vidanges graissages. On avait une carte, on allait dans toutes les agences, on pouvait y faire réparer les camions. On leur disait ce qui n'allait pas. L'huile, l'eau, la pression des pneus c'était au chauffeur... Chez Logabax y'avait un entretien formidable.

*Une équipe :
Le mécano...
et les chauffeurs !*

Parce que là c'est pas.. c'est une petite boîte, y'a qu'un mécano, le gars il peut pas tout faire. La sécurité du camion est entretenue, mais les petits détail, carrosserie, c'est pas fait.

Tout ce qu'on peut faire, on le fait. Changer les ampoules, les fils électriques un peu esquinés on le change, ...c'est pas...c'est normal ça quand vous travaillez dans une petite maison.

L'entretien c'est primordial, on doit veiller à la sécurité des freins, des pneus, pas de pneus lisses...

JOSEPH A. et MICHEL D.

. JOSEPH : 35 ans
Permis C en 67/68

. MICHEL : 37 ans
Permis C en 1967

Travail : transport national (Montaigu → Lyon : 620 km), tous produits (messagerie), avec un tracteur depuis un an (porteur avant) et un semi-fourgon.

- . Camion : ils procèdent souvent à des essais et ont utilisé successivement : 1419 (porteur)
1530 (tracteur)
1625
1424 camion attitré depuis Avril 1982
1422 à l'essai depuis 3 semaines.

. Trajet et astreinte :

"Montaigu → Lyon, directement quai à quai et retour. S'il y a des livraisons on les fait, s'il y a un enlèvement ou 2 pareil.

On part rarement avant 9 heures du soir de Montaigu, on est à 7h à Lyon, on repart vers 8h30 et on arrive à Montaigu à 6h 30, y'a un 1/4 d'heure de battement, maximum. On fait ça soit 6 fois, soit 4 fois par semaine. Là on est arrivé ce matin (vendredi), on est parti Lundi dernier, ça fait Lundi - Mardi matin à Lyon, Mardi soir au départ de Lyon arrivée Mercredi matin à Montaigu, Mercredi soir on est reparti, Jeudi matin à Lyon, Jeudi soir départ de Lyon, Vendredi matin arrivée à Montaigu. Des fois on va partir le Dimanche et revenir le Samedi matin, ça va faire 6 nuits. On est plus souvent dans le camion qu'à la maison, dans la couchette à dormir".

CABINE

Conduite

- Comment ils se positionnent et qualité de la suspension.

Réglage du siège.

"Le siège le plus près possible du volant.... La position la plus haute de façon à dominer.... Par contre, y a des camions on se demande s'il y a quelqu'un dedans, on aperçoit juste la pointe des cheveux, il regarde entre le volant et le tableau de bord.... Le siège est dur, très dur le siège Mercédès... Moi, j'aime bien par contre, j'ai jamais eu mal aux reins.... Au début je fatiguais, moi au début.... Et le volant serait plus petit on fatiguerait moins peut-être, on arrive pas, trop grand, dur comme ça, on arrive pas à prendre dans les mains, à cramponner, c'est fatigant comme ça, souvent, le type il tient le volant comme ça, il tient le volant la main sur le genou, parce qu'autrement toute la nuit comme ça... enfin moi j'ai mal à une épaule, je fatigue à une épaule... la gauche ... j'ai une faiblesse dans l'épaule, suite à un accieent (en voiture) elle a toujours été plus faible après..."

Volant.

Réglage du volant.

"Il est réglé pour toujours, on l'a mis de manière à ... il reste pareil pour nous deux.
On peut pas être plus haut, le siège est au maxi de partout".

- Positionnement.* "On se tient droit par rapport au volant, de face.... Nous on bouge jamais de toute façon... on avait laissé un camion à 500 000, jamais un siège d'usé, jamais... Non parce que, par contre y'a des sièges qui sont vite usés... à 300 000 le siège était complètement défoncé".
- Suspension du siège.* "Suspension hydraulique... pas de suspension à air chez nous, paraît que c'est pas mieux, ils attrapent mal aux reins les gars de chez G. qui en ont. Ils les aiment pas parce qu'ils peuvent pas les régler, il se règle au poids du bonhomme mais si le gars aime être haut, il peut pas le mettre haut. Ils avaient des Mercédès avant, maintenant ils ont des Renault et bien ils préféreraient les sièges des Mercedes. Ils ont mal aux reins dans les Renault".
- Suspension de la cabine.* "Au début on est tombé sur un 1419, y avait pas beaucoup de chevaux, et puis y avait des suspensions elles étaient dures, alors... En fin de semaine on arrivait à dormir, dernière étape".
- "C'est des amortisseurs hydrauliques, ah sur le 1422, sur le 24. C'est des hydrauliques, ça doit bien être pareil... De toutes façons ils doivent bien être un peu faiblards parce que, ils s'écrasent vite. C'est surtout quand on était bien lourd, c'est toujours en bout alors, quand on tombe sur une bonne secousse, y a pas de problème. C'est de bons petits engins mais vu la charge qu'on leur met, ça fait un peu faiblard, c'est faible.... Surtout que la remorque elle fait 13 mètres 65 de long... alors on en met dedans quand on veut, quand elle est bien pleine".
- *Coup de raquette ?*
- "Y en a de moins en moins parce que y a quand même dessus des amortisseurs, des suspensions.... Si c'était le T.P. 231, bon ben, là d'accord. Les coups de raquette, pas de problème là vous cramponnez le volant et puis se tenir à ça du dossier... Non, on ne l'a jamais eu nous, on a eu le 1419, mais on l'a pas eu longtemps. Lui, par contre, il l'aurait fait un peu parce qu'il était vraiment en surcharge, les lames de ressort étaient... à l'envers, alors finalement, il avait plus de suspension, il était tendu".
- *Pédales de commande.*
- "Elles sont hautes par rapport à d'autres, PS 30. Elles sont dures, l'accélérateur est dur aussi, c'est ferme, y'a pas de jeu dedans... Dans l'embrayage ça serait un peu moins dur".
- *Tableau de bord.*
- "Le Comodo pour appel de phares, et bien on est obligé de lâcher le volant pour mettre les phares. C'est à ça du volant, bon avec les doigts.... Tandis que sur le Renault, il est à ça du volant, on passe la main sans y toucher mais on tient le volant tout en jouant du Comodo, pas avec Mercedes".

"Il fait les clignotants, les essuie-glace, les appels de phares, lave-glace, il fait tout. Tout est sur la même manette, klaxon et tout.... C'est pratique mais c'est trop bas".

- *Boîte de vitesse - Accès au levier de vitesse - Reprise.*

"Le levier de vitesse qui est trop loin par rapport aux PS 30, légèrement, oui, toujours à bout de bras... C'est fatigant parce qu'il faut changer de vitesse assez souvent, y a pas de relai (boîte 2 x 4).... On a toujours été habitué au relai. Quand même, y a beaucoup moins de différence, de rapport de vitesse, beaucoup moins au relai. C'est meilleur en relai..."

"La main elle est toujours en mouvement, elle est presque toujours sur le levier, qu'autrement avec le relai, ben, un coup sur 2, ça fait déjà beaucoup moins de, y a que le pied qui joue mais un coup de pédale et puis ça y est.... On était habitué avant, on avait le levier à côté que là on va le chercher à l'autre bout".

"Le 22, il fait moins de chevaux, il est moins fort. On préfère le 24 ... Il se couche déjà moins dans les virages.... Soit on les coupe, soit... la cabine se couche légèrement parce qu'on est tellement suspendu que, on croit que c'est le tracteur qui se couche, finalement c'est pas le tracteur, c'est la cabine, au début c'était impressionnant un peu....".

- *Visibilité.*

"C'est un rétro qu'il faudrait, à double effet, double face ça ne manque un rétro à double effet sur le côté droit.... On a qu'un rétro simple, c'est pas assez. L'autre, il coûte j'sais pas trop combien, paraît qu'il est cher. Enfin, pour manoeuvrer ça serait quand même valable, même quand on sort entre 2 semi et qu'on voit l'arrière de la remorque tandis que là on voit rien, on tâte..."

"On avait mis un rétro en plus, qui regardait l'arrière de la remorque. Maintenant on a récupéré le notre, l'autre était à l'essai (1422).., il a fait un mois avec l'autre équipe et puis il fait un mois avec nous pour voir la différence de consommation entre les 4 chauffeurs".

- *Appréciation générale.*

"Oui, finalement, y a tout, enfin Mercedes, le grand volant, le levier là-bas, les pédales, grandes pédales.... C'est fait pour les grands....".

"Les Renault c'est pas confortable du tout, on a la tête, moi qu'est pas grand ça va, mais un grand, il a la tête qui touche en haut, la moindre secousse, ça sonne. Tandis que là, y a pas de problème, on peut pas faire mieux".

- *Comment ils ressentent la fatigue.*

"Les yeux qui piquent, les paupières lourdes, c'est tout".

VIE DANS LA CABINE

- *Problème de ventilation.*

"Ce qui manquerait un peu dans notre cabine, c'est l'été quand il fait bien chaud, la ventilation, un climatiseur, et question d'avoir un petit machin pour avoir une bouteille d'eau au frais, ça serait faisable... Y a pas de ventilation dedans... Encore nous, faut pas trop se plaindre, on ne roule pas la nuit, mais, pour le gars qui roule la journée ! Par rapport au Renault, le Renault il est beaucoup plus... si des fois on veut rouler vite mais alors les vitres ouvertes, ça souffle de partout, c'est... le courant d'air c'est très mauvais".

"Si mettons on veut de l'air froid pour l'été on pour n'importe, c'est juste. Par contre le 1625, il y en a plus. Y a ben le truc dessus, seulement ça fait un boucan là dedans, pas croyable, si on met, ça rentre pas beaucoup, faut le mettre droit ... Y a le déflecteur, ça coupe quand même, et puis y a les moustiques qui rentrent, y a tout qui rentre c'est déguelasse".

- *Isolation thermique.*

"Pour être isolé, ils sont bien isolés, sont feutrés de A à Z....., quand il fait froid et que le moteur ne tourne pas ! Y a quand même pas mal de vitres, le froid arrive à rentrer mais on est quand même bien isolé".

- *Isolation phonique.*

"Ce n'est pas gênant, on a l'habitude, ça fait 10 ans et 13 ans qu'on fait ça.... Tous ceux qui se suivent la nuit sur Lyon sont tous à 2 chauffeurs... C'est en messagerie, il faut que le véhicule soit le lendemain là-bas. Quand il n'y a qu'une seule personne, c'est pas possible, malgré qu'il y en a qui le font, y en n'a pas beaucoup mais, y en a".

"Faut pas trop se plaindre, c'est vraiment léger, faut pas se plaindre. C'est mieux qu'il y ait un petit peu de bruit parce que si il y a un bruit indépendant que ça nous réveille pas... Si y a un bruit qui sort de l'ordinaire ça fait rien... Quand on est dans la couchette.

On regarde pas notre compte-tour, on est habitué au bruit du moteur, c'est au bruit du moteur, ça se fait machinalement... Y aurait pas de compte-tour, ça nous gênerait pas, on irait pas plus vite pour ça, enfin au-dessus du régime toujours, on sait tout de suite".

- Accès à la cabine.

"Deux marches... elles sont pas larges, c'est plutôt en biais, on peut pas monter droit, on est obligé de prendre la poignée.... Elles sont trop à l'avant, juste devant la roue, on monte en biais, on est habitué... C'est plus embêtant pour descendre que pour monter... on saute... y en a un comme ça, fracture ouverte, y'avait du verglas aussi. Il serait descendu par le marchepied ça serait pas arrivé. Il a fait comme nous et tout le monde fait. Nous on prend pas le temps je ne vois pas pourquoi. Il faudrait faire comme les pépés, en marche arrière".

- La couchette.

espace.
matelas.

"Elle est assez grande... par rapport à celui qu'on avait avant le 1625, c'est pas une couchette, c'est une demi-couchette. Finalement quand on est couché on arrive à se mettre les bras, on n'est pas comme ça, on arrive à se mettre à l'aise, oui, elle fait bien 70... On a rajouté un matelas parce que le matelas d'origine il est trop dur, il est trop dur, c'est pour ça qu'en remettant un matelas, ça l'assouplit un peu.... on est bien dans le matelas. Là, dessus y'a rien à dire. Si, c'est trop dur on se trouve sur le dossier de la couchette, le moindre coup de frein, n'importe on risque de rouler plus facilement, que là on est quand même pris dedans, bon au moindre coup de frein on ne le sent pas, on ne bouge pas".

- *Rangement.*

"On met dans la couchette du dessus... Si y a une penderie, dans le bout je crois, nous on a bouché avec un coussin, mais oui y a un genre de penderie, même avec une housse.... On s'en sert pas, tous les 2 on dort à la maison, c'est pour le gars qui part 8 jours".

- *Sommeil.*

*inconvenient
du semi-
remorque*

"Tout ça dépend comment on est fatigué... En général on dort moins bien en début de semaine, on s'est reposé le week-end, la fatigue y en a pas assez. En fin de semaine on dort bien. C'est toujours en mouvement... avant-arrière quand la route elle est belle... Ça réveille quand la dénivellation est trop forte, mais sans ça... Finalement on n'est pas aussi bien porté que dans un porteur... C'est ça l'inconvénient de la semi. La semi c'est beau mais à un seul. Y'a pas de secousses dans le porteur tandis que la remorque derrière elle est toujours à taper, ça secoue".

- *Suggestions.*

"Une boîte à gants, dessous le tableau de bord côté passager, ou dessous le siège, sous la couchette mais c'est pas facile d'accès faut soulever la couchette.... Si le 33 il avait un truc qui se met à notre main, le dessus de la boîte à gants au milieu, ça fait une table, le 33 et 38. C'est bien y'a le truc pour mettre une bouteille... C'est bien ça, le gars il peut écrire ou bien manger.... C'est pratique quand on a des papiers à faire, tout, c'est plus facile d'écrire quand c'est à la portée....tandis qu'autrement faut se coucher sur la machine, le capot ou on écrit sur la sacoche ou sur la boîte de disques.

Volvo c'est pas mieux de toute façon, non question souplesse, pour l'instant c'est encore le Mercedes. Quelque chose qui est bien, c'est la 2ème couchette, ça nous permet d'avoir, la moitié qui se plie, et l'autre moitié qui est plate, ça permet de mettre nos sacoches, ça fait un peu de rangement, mettre les vestes comme ça, ça nous gêne pas".

ENVIRONNEMENT

- *Ils ne s'occupent pas du déchargement*

"On ouvre les haillons, c'est tout.

(Ne font pas de chargement-déchargement). Les lots c'est quand même nous qui le faisons pour 1 tonne ou 2 mais la messagerie on n'y touche pas (de quai à quai)... Quand on devait le faire, quand on chargeait, y avait plus personne dans la remorque, tout le monde se sauve.... On travaillait au chargement plus la nuit à conduire, alors finalement.... Ca a été, pour les patrons ça a été dur, parce qu'ils comptaient beaucoup sur nous.... Pour décharger on enlève le semi. Y en a un qui va dans les chambres et l'autre reste dans le camion à Lyon seulement".

- *ni de l'entretien du véhicule.*

"On fait les niveaux...., huile, eau, voit un peu tout, on remplit une feuille de réparation, de vidange, on signale toutes les anomalies au garage, ici.

Comme on a toujours du matériel qu'est presque neuf, y a pas grand chose à faire dessus".

- *Problème de la réglementation sociale.*

"A l'aller on conduit 4 heures de suite et en revenant de Lyon on a 5 heures et demie, 6 heures avec une coupure d'une demi-heure parce qu'on est obligé, on va prendre un verre, on attend, on regarde la montre, top, un quart d'heure en route. Ils nous obligent à nous arrêter.... Des fois on est en pleine forme au bout de quatre heures et puis quand on repart on est complètement creuvé, ça coupe là... Au bout de quatre heures on peut tirer encore, six heures ça ne me gêne pas et puis même on pourrait faire plus. Au début, on ne le faisait pas on tirait nos six heures".

- *Ce qu'ils pensent des services de dépannage.*

"Le SOS dépannage, il vaut rien du tout parce qu'il y a les gars du Nord, ils tombent en panne sur l'autoroute, ils ont fait appel au SOS, ils les ont jamais vus. Finalement, ils sont repartis, ils ont téléphoné à leur boîte, ils sont venus les dépanner. Conclusion faite, c'est pas la peine de les attendre. Finalement, même la nuit, les garages, ils dépannent plus.... Y a peut être les heures mais y a des clients pas trop consciencieux, ils se font dépanner mais ils ne payent pas. On a vu pour Renault, pour changer un pare-brise, même pas, et bien faut attendre 3 heures le fin mot pour monter le pare-brise, le temps qu'ils se renseignent, téléphoner, telex et tout, pour savoir si le client va payer le pare-brise ou quoi. Finalement y a plus d'attente pour avoir le résultat que pour faire la réparation".

HIPPOLYTE T. - 51 ans (CASTRES) (Gabarit moyen plutôt maigre).

Permis C en 1963.

Entreprise Transport Privé : 150 salariés dont 4 chauffeurs LD.

Travail : Transport LD (sur toute la France) de meubles (transport privé) avec un porteur Berliet 280 (tracteur acheté d'occasion 550 000 kms et transformé en porteur) et une astreinte de 4 à 5 jours.

CABINE

Conduite

- Se positionne assez près du volant. Aimerais un accoudoir sur la portière. Siège confortable, suspension correcte.

"Moi, je me calle bien, ce qu'il y a aussi, ils pourraient mettre un accoudoir plus important sur la porte, parce que quand on ouvre la vitre, ça va mais l'hiver ? Y en a bien mais trop bas. Sur les GR 200, on avait des accoudoirs qu'on ramenait, ils s'enlevaient, on les remettait, là ça allait.

Je me calle bien et..., j'aime bien conduire près du volant..., toujours face au volant. J'aime rouler vous savez moi, j'aime faire la route. Je n'ai pas de position particulière, j'aime les vitres bien propres, les rétroviseurs bien propres, j'aime bien y voir et c'est tout".

"Y a un bon siège, il est bien quand même parce qu'il prend, il prend un peu les reins, il enveloppe un peu, il est creux. Ca pour moi c'est bien.

La suspension, c'est bien aussi, c'est bien mais à présent je crois qu'ils en font de meilleur sur air. Nous c'est sur ressort, et a (?) il faut le régler au poids oui, oui, il est hydraulique.

Avant j'avais un GR 200, il était bien, j'avais un truc pour tenir de chaque côté, c'était sur ressort, il se réglait sur une machine à graisse, avec de gros ressorts, c'était pas mal non plus mais enfin c'était pas comme à présent".

- Visibilité : bonne, même pour manoeuvrer. Par contre, il trouve que son véhicule ne braque pas assez.

"Oui la visibilité est bonne..., pour faire des manoeuvres aussi. Ce qu'il y a c'est que ça ne braque pas trop, faut, et puis les rétroviseurs ils sont bombés alors ça éloigne, il faut y faire attention".

- *Eclairage de nuit satisfaisant.*

"J'ai, nous, le patron fait mettre des longues portées à iode, alors y a pas de problème".

- *Puissance : vu le type de marchandise transportée, son véhicule est puissant.*

"Alors bon, ça va bien que les camions sont puissants et y'a pas de poids, les 280 en principe ils sont en 19 tonnes et la carte grise est en 17 tonnes pour la taxe à l'essieu, mais y'a la puissance quand même. C'est volumineux mais c'est pas lourd (meuble)".

- *Tenue de route : il y a du balan dans les virages.*

"Les virages faut pas aller trop vite, comme c'est des engins qui ne grattent pas trop alors il ne faut pas aller trop vite, enfin pour nous y'a pas de problème bien sûr y'a du, comme c'est chargé y'a du balan, c'est tout, mais après....".

- *Frein de secours.*

"On a le frein de secours, c'est tout. Après faut attendre que ça s'arrête, si le matériel est bien entretenu, ça freine.... Frein de secours à air".

Vie dans la cabine

- *Isolation thermique insuffisante.*

"Justement parce que vous parlez cabine, bon, les Berliet c'est, quand même, de belles cabines qu'il y a mais ils pourraient les capitonner un peu mieux quand même, derrière, vous savez derrière, sur les côtés, c'est la tôle, bon derrière la couchette y a un petit plastique avec je sais pas quoi (?), pas un contreplaqué, un isorel quelconque derrière (?) ils devraient mettre un joli (?) avec de la laine de verre comme ils faisaient à l'époque, sur les Scania ou je sais pas quoi ou je sais pas quelle marque, oui....".

"Le mien il est capitonné mais enfin, comme il le font chez Berliet, c'est du plastique avec des boutons et je sais pas, ils doivent mettre de l'isorel perforé dessous, vous savez on sent que juste, y a rien entre".

"Ce qu'il y a nous, les nôtres, il les ont peut-être modifiés depuis, parce que vous savez sur les cabines (?) ils ont fait le toit plat, alors à chaque angle devant ils ont mis un trou avec un tuyau qui descend l'eau, disons des chéneaux de chaque côté, mais ces chéneaux, qui ont passé... (?) à la longue ça se perce alors l'eau elle descend tout à l'intérieur sur le pare-brise, ou par les trous d'aération. Je crois qu'ils ont supprimé les trous d'aération à présent.... Y a un bon chauffage dessus et c'est bien aéré".

"De l'humidité, oui, dessous les paillassons, surtout côté passager, les miens. Je sais pas d'où l'eau revient mais y a toujours de l'humidité dessous".

"Ils pourraient mieux les capitonner quand même, un peu, peut-être à la longue ils vont peut-être le faire mais enfin. Disons que l'été on aurait moins chaud et l'hiver on a plus chaud".

- *Accès couchette aisé : souhaiterait pouvoir se tenir debout dans la cabine.*

"Oui, l'accès est facile, la couchette est juste derrière et le siège il avance parce qu'au milieu y a une petite marche...., ce qu'il y a aussi c'est que les cabines ils pourraient les faire un peu plus hautes parce qu'on peut pas se tenir debout dedans...".

"Aux constructeurs et aux représentants combien de fois on leur dit qu'on ne peut pas se tenir debout et ils vous répondent "les cabines c'est pas pour se tenir debout, c'est fait pour s'asseoir"....., on pourrait se mettre debout au moins, quand on se déshabille ou qu'on a affaire, se mettre debout dedans, ça devrait être possible ça".

- *Couchette : a ajouté un matelas, une planche pour bloquer le matelas et des rideaux.*

"La couchette est juste à niveau du plancher, y en a pas d'autre dessus. Elle fait 60 sur toute la longueur du camion, alors j'ai un matelas épais comme ça".

Vous en avez ajouté un ?

"Oh oui, parce que faut pas dormir sur la couchette, oh non, c'est pas possible. A l'usine, j'ai mis une jolie planche vernie pour arrêter le matelas pour pas rouler comme ça, des rideaux comme ça on ferme les rideaux et on est tranquille".

- *Souhaiterait.*

"Qu'elle soit un peu plus confortable, et bien moi je la préférerais moins, parce qu'elle est trop creuse, elle est trop creuse, elle est trop rigide, qu'est ce que vous voulez à l'époque où l'on est ils devraient mettre un joli matelas mousse, c'est faisable".

- *Souhaiterait un chauffage indépendant autre que le système Thermix.*

"Oui mais il faut se l'acheter, faut se l'acheter et un Thermix ça coûte cher, mais c'est dangereux quand même, moi on m'a jamais conseillé..... Une fois sur la route de Mulhouse, là haut oui, ça se passait y a 2, 3 ans, un gars comme ça, il avait un tracteur comme ça, tout neuf, hein et dedans s'était garni, y'avait de la moquette crylor, le gars il avait le Thermix, je sais pas comment il s'est arrangé, (?) il a rien pu sortir de la cabine, ça a été instantané la moquette en crylor attention, oui".

- *Qualité du sommeil.*

Il se gare dans des endroits peu bruyants. Estime qu'il dort profondément.

"Le moins bruyant possible, j'ai mes... endroits bien précis, pas bruyant et tout. Quand on monte la vallée du Rhône, on en monte, je me couche jamais sur un parking d'autoroute, toujours sur un parking privé, une grande station. Je quitte l'autoroute, je prends la Nationale, soit je dors chez Paulette, à un passage à niveau, mais c'est un peu bruyant là, mais si je me mets au fond c'est bon, ou alors à Montélimar y a Donzerre, Donzerre la grande plaine de Donzerre là y a une station Total avec un parking immense, là vous vous mettez au fond, vous dormez jusqu'à midi si on ne vous réveille pas.

Les parkings routiers, les gars ils mettent la radio, ils mettent les ... en fin y'en a qui dorment, moi si je dors c'est que vraiment je suis fatigué..."

"Vous savez quand on s'arrête, c'est pour dormir, c'est pas pour... non moi j'ai pas de problème, c'est-à-dire, j'ai un sac de couchage, je suis comme si j'étais dans un lit, moi je ne me roule pas dans les couvertures, je me déshabille et je mets un pyjama et je me couche.... Moi, quand je dors, je dors, il faut vraiment taper pour me réveiller.

Non, jamais je n'utilise de réveil mais enfin des fois je le dis aux gars, "tu taperas à telle heure". Vous savez le matin vers 5 heures, ça commence toujours plus ou moins à démarrer, et puis l'été il fait jour de bonne heure. L'hiver quand il fait froid, un coup de torche et on regarde la pendule".

Suggestions

"Moi, je vous dis je peux rien reprocher au Berliet, moi, sauf le capitonnage, au temps où l'on court maintenant, ils pourraient sur les camions bien sûr ça coûterait un peu plus cher mais mettre un cric hydraulique quand on éclate, crève, au lieu de passer dessous mettre le cric, le monter, avoir une béquille sur air comprimé qui monterait le camion pour changer la roue. Ils pourraient le faire ça.... Comme les roues de secours, à présent bon ça va, mais à une époque, même y en a encore pour certains que pour les roues de secours pour les sortir de sous les camions, c'est que si vous êtes tout seul, pour la sortir vous la sortez, mais pour la remettre, hein, tout seul, hé ben !... Nous on a le haillon, avec ce haillon on la fou dedans, mais des fois... c'est lourd... Je sais pas mais pour basculer les cabines, celui qu'on a nous, il bascule côté chauffeur, c'est extrêmement dangereux, alors que y en a beaucoup qui mettent la bascule côté passager ... pour monter vous avez (?) mais vous pompez côté chauffeur c'est-à-dire que la circulation vous passe dans le dos. Tandis que y en a qui la mettent côté passager, alors là vous êtes à l'abri, c'est moins dangereux".

"Hé bien, les premiers temps je me suis fait avoir parce que je ne connaissais pas la capacité du réservoir ni les consommations, alors le désamorcer quoi, alors il faut basculer pour réamorcer. Si vous avez du courant qui pète, tout ça, il faut bien la basculer pour le remettre..."

Vous savez quand les pneus éclatent, ils avertissent pas, l'été quand il part bien chaud... Vous savez les pneus rechapés à l'arrière c'est bon mais quand ils ont un peu d'usure, hé bien, s'il fait trop chaud... surtout, nous on roule avec des pneus sans chambre, moi tellement il faisait chaud quand ça m'est arrivé, on ne pouvait pas toucher le goudron sur l'autoroute. C'est ce que je dis, moi, ils auraient trouvé un système, c'est faisable parce qu'il y a des allemands qui l'ont déjà, une béquille à air comprimé, quoi, vous mettez une bouteille supplémentaire, là où s'est possible, il monte le camion, parce que pour monter le camion de 4 ou 5 cm c'est pas énorme, hein, alors on dévisse la roue parce que vous savez, pour mettre le cric là-dessous ! Faut faire le travail, alors pour changer une roue il faut 1 heure et demie, 2 heures, un camion est chargé... Vous savez combien ça pèse une roue ? Plus de 100 kg, c'est toujours celle de l'intérieur qui pète alors il faut sortir les 2...

ENVIRONNEMENT

- Chargement - déchargement.

En général, il est aidé au chargement et il décharge seul avec le haillon-élévateur. Vu le type de marchandise et son conditionnement, cela ne lui pose pas trop de problème.

"Pour charger on n'est pas tout seul, on est 4, 5 ça dépend, pour décharger on est tout seul, enfin des fois y'a ... (?) ... qui vous aident, mais en principe faut leur amener (?) au cul du camion, alors comme on a le haillon ils vont décharger, on la met dessus, (?) et on leur descend ça et ils se débrouillent après. Y'a des fois quand c'est de gros living, bon, le socle est pas démonté mais tout le reste est monté mais enfin faut les (?) quand même, quand ils sont sur 3 dans le camion, faut les descendre.... Je fais ça seul, oui, c'est tout sous carton alors on se débrouille, on (?), y'a des fois on ramène les morceaux parce que c'est tombé, c'est cassé...".

"Nous on se plaint pas, on se plaint pas parce que bon, une chambre à coucher, une salle à manger c'est vite déchargé, mais des gars qui ont des palettes, des fois 5, 6 tonnes ou 10 tonnes de palettes des fois...".

- Concernant l'entretien de son véhicule et bien qu'il y ait un mécanicien dans son entreprise, il s'occupe de l'état de la batterie car avec le haillon élévateur il risquerait de tomber en panne sur la route.

"C'est le mécano qui le fait, ... oui il est de l'entreprise, des fois on lui donne un coup de main si y'a la bourre, tout ça...".

La vidange, le graissage, c'est lui qui le fait, tout, il change les pneus. Si y a un peu la bourre, on lui dit "on va t'aider", on le fait pour vidanger le camion, même pour les filtres ça se fait. Alors pendant que lui fait autre chose, on fait ça".

"Enfin, j'aime bien le faire moi-même mais du moment qu'il y a un mécanicien.... Si le patron le tolérerait, j'aimerais le faire, parce qu'il y a un mécano au lieu de le faire vous allez faire autre chose,

aider les copains à décharger par exemple. Quand on le fait nous-mêmes, on sait que, les batteries par exemple, bon, moi je suis, tique, les batteries j'aime bien y regarder parce que le haillon vous savez, tellement la batterie elle est sollicitée, ça fait chauffer la cosse qui tient la bombe, ça s'oxyde et puis un jour, au bout de 5, 6 mois faut les changer. Alors si vous regarder pas ça, et après vous tombez en panne sur la route".

AUTRES

- *Choix du véhicule.*

"C'est le patron qui paye, c'est lui qui achète. Il est content de Berliet, il continue dans le Berliet.... C'est lui qui achète, s'il achète la puissance c'est qu'il veut que l'on fasse le travail parce que si vous n'avez pas la puissance, on ne peut pas faire le travail".

"Il ne veut pas sortir de la gamme Berliet et puis pour dépanner et tout, c'est impeccable d'assistance vous savez, c'est pas mal.... Pour nous ça marche impeccable, on est en panne, on téléphone au concessionnaire, bon, il téléphone à un autre concessionnaire et ça traîne pas, hein, ça traîne pas, ça... C'est suivant les patrons, s'ils payent ou s'ils ne payent pas, nous on a jamais eu de problème, même on a été dépanné assez vite. Enfin, une fois je suis tombé en panne vers Angoulême, et bien je suis tombé en panne dans la nuit, le matin ils sont venus me chercher, le lendemain soir ils m'avaient refait le joint de culasse dans l'après-midi, la fin de matinée ils ont eu le temps de faire des coups de téléphone, telex et tout et bien le lendemain midi je repartais.... Y a des endroits ils sont drôlement gentils, mais y en a d'autres !...".

- *Comparaison avec d'autres marques.*

"Là on a un Mercedes, un Mercedes qui fait tampon, alors on le charge et le premier qui se présente il se tire avec".

"Avec le Mercedes y'a un siège il est comme ça, c'est un sac de noix et alors question, c'est-à-dire, c'est un petit cylindré quoi mais enfin quand même vous savez que, d'ailleurs je l'ai dit au patron, je lui ai dit "le Mercedes, je ne vais pas leur faire de réclame, hein", parce qu'ils ont des cabines, à présent. ça a évolué, à présent les cabines sur les gros porteurs, ça va, mais les petits camions, hein !".

"Le patron, les Mercedes il ne faut plus lui en parler maintenant, c'est fini. Nous on leur fait pas de la réclame, on lui a dit, faudrait acheter, parce que la période est dure et bien il a acheté ça, mais il aurait dû acheter plus puissant... parce que vraiment vous savez c'est pas du gâteau. Il va bien question vitesse, direction assistée, tout mais alors question confort après ! Y a pas de couchette, y a rien. Sur le siège à côté vous avez une poignée pour le passager pour qu'il se tienne parce que vraiment, derrière vous avez rien, c'est droit".

S'il pouvait choisir, il choisirait un camion :

"Français, hein, R.V.I."

Le 280 enfin, il faudrait essayer les autres, mais vous savez tous plus ou moins..... A présent je crois que c'est le 305 ou le 310.

"En porteur, en porteur, tracteur vous savez que ça secoue hein. J'ai eu l'occasion de monter une fois ou deux dedans, c'est dire, chargé encore ça va, mais à vide ! Ce qu'il y a, un tracteur il manoeuvre mieux qu'un 4 roues".

- Evolution des conditions de travail.

"Je suis routier depuis 20 ans, ça fait 18 ans que je suis dans la boîte".

"Ah oui, question travail, oui, à présent le travail est moins pénible qu'il y a quinze ans en arrière. Les camions sont plus confortables, les conditions de travail aussi, tout a suivi, enfin pour nous.

A présent on peut dire que l'on fait 60 heures par semaine. La semaine prochaine, y en a un qui fait, il commence à Lyon, il a 4, 5 clients à Lyon, il monte à Besançon, Mulhouse, Nancy, Metz, il finit je crois à Thionville là haut. Là encore y a beaucoup de clients, y en a une quinzaine, mais des fois on part avec 30, 35, 37 clients, alors !".

JEAN-PIERRE 37 ans.
Permis C en 1965

Chauffeur routier dans une entreprise spécialisée dans la Messagerie

Entrée dans cette entreprise en 1976 ; le premier poste occupé consistait à réaliser les voyages Angers-Paris et retour, le second poste, occupé à sa demande suite à des problèmes de santé, comprend essentiellement des rotations régionales de nuit.

Le trajet : Angers, Montaigu soit 350 km dont 80 sur autoroute.

Parc : 4 semi, fourgon ou plateau à ridelles rabattables
tracteurs : saviem 240
Mercedes 1419

Type de travail : Il s'agit d'un travail de messagerie, qu'il effectue cinq fois par semaine, essentiellement de nuit (21 h-6 h) le trajet étant toujours le même : 4 rotations identiques chaque nuit.

Je pars le soir vers 21 h pour Nantes. A Nantes, je prends une semi et je la redescends à Montaigu. A Montaigu, j'ai une coupure, je prends un Mercedes qui arrive de Bordeaux et je conduis un semi à Angers, je le mets à quai j'en reprends un autre qui arrive de Marseille, je le conduis à Couëron , là j'en reprends un autre pour Montaigu.

Chargement : Le travail qui lui est confié est essentiellement constitué de la tâche de conduite proprement dite ; il intervient très peu lors des arrêts chargement-déchargement.

A mon travail j'ai beaucoup de coupures, il faut que je décroche, que je raccroche, c'est pas un travail endormant. Je touche très peu à la marchandise, j'y touche un peu le matin, j'ai quelquefois des colis à prendre derrière. la semi de Versailles qui sont urgents pour la Vendée, je les prends à Nantes, je les mets dans l'autre semi, ça demande des fois 1/4 d'heure, des fois 1/2 heure, ça dépend. Quelquefois plus mais disons c'est rare,

Je ne débâche jamais, je ferme les portes sur le quai et les ouvre le matin, c'est tout. Mon travail consiste en ça, ouvrir la porte, décrocher-raccrocher, mettre sur les quais.

.... enfin toutes les nuits, je passe 4 semis, si j'avais à bâcher en arrivant, je n'y arriverais plus !

Les véhicules : Affecté à ce poste de nuit depuis un mois, il conduit maintenant le véhicule Mercedes 1419 plus souvent que le Saviem SM24 (ancien modèle).

N'ayant pas de véhicule réellement attitré, ce chauffeur a évoqué indifféremment l'un ou l'autre véhicule tout au long de cet entretien.

- CONDUITE ET MANOEUVRES en relation avec les caractéristiques des véhicules :

Le Mercedes est beaucoup plus souple, point de vue de la conduite et du confort. Beaucoup plus souple de manoeuvre, de direction beaucoup plus précis que le saviem. Il est beaucoup plus souple aussi de pédalage,

.../...

Souplesse de la direction et manoeuvres :
c'est primordial !

l'accélérateur s'enfonce et on force pas, ce qui n'est pas toujours le cas de Saviem. Et la direction n'est pas assistée pareil que sur le Saviem, et est beaucoup plus souple sur le Mercedes, d'ailleurs au début il faut s'y adapter, moi qui manoeuvre maintenant beaucoup les remorques, la mise à quai, ... c'est important, ça compte d'avoir une direction assez souple, qui gagne bien quoi, faut pas toujours être en train de tirer dessus, je pense que c'est primordial.

La visibilité
aussi : il reste quelques problèmes.

Sur les Mercedes, cette série là, pour les problèmes de manoeuvres comme on a pas de lunette arrière, ça pose un problème, faut reculer au rétro !

Avec des vitres à l'arrière, on se permet de tirer le rideau et puis de voir où va l'arrière de la semi, mais là c'est pas possible. Alors on oriente les rétro de façon différente pour reculer, c'est tout.. il serait facile qu'il y ait des lunettes, on découpe la tôle et on met un sécurit.. ou un autre rétro de recul, réglé à l'avance.

Quelques préconisations :

Il s pourront toujours améliorer si on va par là, on peut aller au rétro dégivrant, on peut aller dans beaucoup de domaine beaucoup plus loin, pourquoi pas du dégivrage de vitres latérales comme on a sur la lunette arrière de voiture mais.. ça serait une sécurité mais pour l'instant peut être que personne n'y a pensé.

La nuit, oui on a des anti brouillard.. on recommence à voir des phares blancs depuis quelques temps... oui ça gêne, ça fait davantage mal aux yeux .. et en plus maintenant il y a les ampoules H4 en phare blanc, les gens vont même les acheter à l'étranger !

Puissance moteur et style de conduite.

Là, on a actuellement des véhicules 1419, peut-être qu'ils manquent un peu de puissance, mais point de vue confort, y'a rien à en dire. Disons qu'on a des trous quoi, bon, il faudrait toujours rouler juste à la charge, et encore disons que c'est faible quoi, on manque de... mais enfin, compte tenu des économies en gaz oil, c'est peut être valable de rouler avec une faible puissance....

Je dirai que depuis que l'on roule avec moins de puissance on a tendance à prendre les bas de côte au dessus du régime pour gagner la côte ensuite, .. oui si on peut gagner une vitesse, c'est toujours une vitesse de moins à rétrograder !

Les vitesses :

On a toujours la gamme de 8 vitesses, 2 X 4 sans relai, autrement dit question passage des vitesses et tout, pas besoin de s'occuper tellement du régime, ça passe bien... au bout d'un certain nombre d'années de conduite, on a davantage confiance pratiquement à l'oreille qu'à son compte tour, c'est l'oreille qui joue tout...

ce qui ne va pas, c'est le levier

Si sur le Mercedes, le levier de vitesse était rapproché un peu plus du volant, il n'y aurait même pas besoin d'y avoir un levier si long dessus Un levier court et plus près du volant ce serait encore mieux ! maintenant, parce qu'on peut pas dire que l'on force pour passer les vitesses, c'est pas vrai, mais le fait d'avoir le bras à l'écart on a une mauvaise position de force. C'est le seul reproche qu'on peut faire sur le plan de la conduite au Mercedes. Mais si c'est un défaut on peut pas le lui reprocher, c'est toujours pareil, faut bien que ça se mette quelque part.. je dirais que c'est que sûr les grandes gammes de vitesse...

Position de conduite.

Je conduis bras tendus, je m'arrange pour que les bras tendus arrivent à peu près à l'équivalent du volant quoi, on est toujours les bras tendus et le dos assez droit. En général oui, je n'ai pas tendance à m'allonger dans un siège, j'aime bien avoir le dos bien dressé, centré.

Le volant inclinable

On ne change pas souvent de position, on ne se dandine pas comme dans un fauteuil, on est obligé de garder une position.

Le siège, pas trop confortable...

Disons que c'est un siège qui est quand même assez rigide de dossier, du bas, mais je pense que c'est ce qu'il faut parce qu'un siège trop confortable il pousse à la somnolence, ou autre chose, un confort de siège baquet par exemple, qui nous enveloppe bien, je pense que la nuit c'est sujet à la somnolence. Le siège est assez dur et je crois qu'il le faut parce que le reste est bien suspendu alors on a pas besoin d'un siège qui nous donne un supplément de confort. et autrement disons que la position de conduite est très agréable.

la suspension de la cabine, c'est primordial.

Le principal c'est d'être bien suspendu.. c'est une suspension normale mais la cabine en plus est suspendue du châssis, elle est montée sur amortisseur donc on a quand même un double confort, suspension à ressort on peut régler aussi le poids, on peut l'incliner d'avant en arrière, y'a toute une gamme de positions possibles; le volant est inclinable..

- CONDUITE ET MANOEUVRES en relation avec le chargement

Des problèmes en messagerie.

La manière de conduire dans les virages tout dépend du chargement. Quand on est chargé à l'avant faut faire attention, quand on est chargé bien équilibré, ça va bien, parce qu'en messagerie il n'est pas toujours évident d'avoir des chargements bien équilibrés. Bien souvent on bourre à l'avant compte tenu qu'on ne sait pas tout ce qu'il va falloir mettre dans la semi, alors on bourre à l'avant et puis à l'arrière il s'avère qu'il n'y a rien sur les essieux, ou l'inverse : on peut pas tout mettre alors on bourre à l'arrière.

Tout dépend comment on est chargé, quand on a besoin de passer beaucoup le levier comme on dit, c'est certainement plus fatigant mais c'est un détail.

Chargement et tenue de route.

Tout dépend du chargement, à vide on ne peut pas faire ce que l'on ferait chargé, ne serait-ce qu'une surprise au freinage, la remorque elle se balade, contre ça on a rien. Chargé, il est certain qu'on a une autre sécurité, surtout sur une route mouillée point de vue s'arrête

Quelques détails:

On est bien obligé de ralentir, les tous, les bosses faut pas les avaler à toute vitesse, c'est comme les passages à niveaux...

J'ai quand même un certain nombre d'arrêts et de redémarrages qui éprouvent le matériel.

pour conclure :

l'embrayage, c'est supportable, faut une certaine résistance aussi pour trouver le point d'embrayage mais c'est très bien, j'estime que à l'heure actuelle le matériel est bon.

LA CABINE PROPREMENT DITE ET POINT DE VUE GENERAL SUR LEUR CONCEPTION

Confort
=
silence et
souplesse

Mais surtout ce qu'on apprécie c'est le confort cabine, le silence, parce que, on entend très peu le bruit quoi, le bruit du moteur, alors à partir du moment où l'on est monté en régime, c'est parfait, au moment où il tire, il fait un peu plus de bruit mais, mais alors, il y a ce silence que l'on a à l'intérieur et en plus je vous dis ce confort de la cabine qui est vraiment très souple compte tenu qu'elle est montée sur amortisseurs indépendants, Le châssis est complètement indépendant de la cabine quoi. Ce n'est pas que des cylindres box, c'est quand même des amortisseurs, que ce soit les amortisseurs avant ou arrière, la cabine elle se bascule d'avant en arrière à chaque démarrage alors c'est beaucoup plus souple, c'est automatique ça et je pense que si on avait fait du matériel français de cette qualité là, RVI y aurait pas de problèmes..

Conception et
objectifs visés.

De toute façon une cabine on aime qu'elle soit assez vaste, mais ça sera difficile à concevoir maintenant compte tenu du profil que l'on est obligé de donner pour éviter la consommation, la prise d'air. Donc on est obligé de faire des cabines en profilé, assez profilées de museau et il sera difficile d'avoir de nouvelles cabines maintenant. Ou alors on sera obligé de réduire la longueur des semis, parce que si on augmente d'une longueur de cabines, systématiquement on va réduire la longueur derrière pour la marchandise. Alors je ne vois pas comment cela serait possible.

Espace minimum

En hauteur, surtout parce qu'on a trop souffert du manque de hauteur sur les séries HN 26 et TB 231 qui sont rentrées de RVI... moi qui suis assez grand, il m'arrivait dans les secousses d'aller taper dans le plafond. Déjà on était les cheveux disons à 5, 7 cm . Il leur manquait 10 cm en hauteur,...

L'accès à la
cabine : toute
une affaire !

Ce serait pour monter et descendre. L'accès à la cabine. Y'a une bonne ouverture de porte mais on peut dire que le marche pied se trouve trop à l'avant de la cabine.. il est trop près du pare-choc, il faudrait qu'il soit plus près de la roue, ça serait plus commode d'accès parce que on se trouve les pieds au ras de la porte et on se trouve en déséquilibre, un peu, lorsque l'on monte dans la cabine. .. ça provoque une contorsion, il faut partir le corps complètement balancé sur la droite pour monter.. d'accord y'a une poignée pour se tenir mais enfin disons que c'est une mauvaise position, à monter à chaque fois et pour descendre c'est pareil : y'a le phénomène inverse quoi. Très souvent j'évite les marches et je me laisse glisser sur l'aile, même qu'elle est dégueulasse, c'est le pantalon qui prend.

Quelques **aménagements** pratiques sont évoqués rapidement :

- Radio-cassette sur le Mercedes, c'est acquis.
- la Si-Bi, il n'en est pas question mais il n'en voit pas l'intérêt pour le type de parcours qu'il effectue.
- une penderie serait la bienvenue car rien n'est prévu sur ces véhicule.

- AMENAGEMENT DES COUCHETTES SUR MERCEDES ET SAVIEM.

Non, rien de spécial, y'a rien à rajouter à part notre duvet, notre couchette tout est d'origine. On n'a pas d'aménagement autre à faire.

Quelques compléments indispensables

La couchette est dure sur le Mercedes, bien souvent on rajoute un matelas, quand on en trouve un, on trouve un petit matelas pas très épais en mousse qu'on recouvre, autrement on a un duvet puis une ou deux couvertures.

inconfort :

Bon moi qui fait 1 m 80 c'est pas tellement confortable, faut dire, parce que, on a toute la longueur quoi, il faut bien mettre la tête au bout... sur la série des Saviem moi je manquais de longueur, j'étais obligé de plier un peu les genoux. Sur le Mercedes c'est bon, ça va mieux.

manque d'isolation :

Oui, y'a un très bon accès à la couchette, on rentre dans la couchette facilement, par contre sur le Saviem elle était surélevée du moteur et donc était beaucoup plus froide et ensuite elle se rapprochait du toit, y'avait des vitres tout autour, alors il faisait glagla, l'hiver, il faisait vraiment froid. On avait pas de chauffage mais dans la couchette on y dormait très peu, en faisant Paris on dormait de petits moments, disons de 2 h, 3 h maximum.

- FATIGUE ET USAGE DE LA COUCHETTE.

La fatigue du chauffeur routier n'est pas la même que quelqu'un qui travaille derrière une machine .. je pense qu'il faut se connaître physiquement, faut pas dépasser les limites.

La fatigue se récupère pendant le temps de repos.

Quelqu'un qui roule comme nous, de nuit, il faut d'abord pouvoir se reposer dans la journée pour remplacer le sommeil qu'on n'a pas la nuit.

Il est préférable de s'arrêter à temps, c'est certainement avec le nombre d'années qu'on arrive à bien dominer ça, c'est tout un apprentissage. Mais la fatigue chez le chauffeur routier existe pas très rapidement si vous voulez, faut avoir une certaine condition, une certaine forme, parce que le sommeil de jour ne vaut pas le sommeil de nuit, c'est certain ! et faut quand même garder une certaine condition pour pouvoir aborder une nuit disons tranquille quoi.

Utilité de la couchette ... à l'occasion.

Actuellement je m'en serts plus du tout à moins que j'ai un coup de pompe, mais c'est exceptionnel. On n'a pas vraiment l'utilité d'une couchette, enfin si, il la faut parce qu'on se repose pas pareil sur un volant que allongé.

Je fais ma coupure ici avant de repartir pour mon deuxième tour sur Angers... ça arrive que je m'allonge quand il y a un coup de barre la nuit, c'est rare, c'est qu'on a mal dormi dans la journée... ou alors que les yeux fatiguent par la brouillard...

Autrement ce qui nous prend nous chauffeur de nuit, c'est plutôt la fatigue, le sommeil, l'endormissement. La nuit c'est monotone .

- LE MATERIEL ET LES PANNES - LA GESTION DU PARC :

*Les pannes
sont rares :*

Ici, pas de problème, sur la route si on ne peut pas réparer tout seul, on prévient notre chef, qui prévient le garage et.. systématiquement on vient nous dépanner ou on nous fait attendre un dépanneur local.. C'est devenu assez rare, faudrait que ça y soit encore moins.. parce que quand on a des impératifs de livraisons pour nous cest pas intéressant de tomber en panne.

*"indicateur"
de panne :*

Il peut y avoir des anomalies autant dans le moteur que dans la boîte, que dans le compresseur, c'est complexe et ça c'est quand même au chauffeur de le déceler. Alors là, c'est pas le compte tour qui le dit ni même les appareils de bord bien souvent.

Revisions :

A chaque anomalie on remplit une fiche avec le kilométrage, son numéro, le nom du demandeur et on signale ce qui ne va pas, alors systématiquement dans la journée le camion passe à l'atelier.. non, on ne peut pas dire qu'on a des révisions systématiques

A part le niveau d'huile et d'eau, resserrer les écrous de roues, on n'a même pas besoin de vérifier la pression des pneus, c'est fait au garage en même temps que la vidange.

*Renouvellement
du matériel :*

... Surtout en messagerie où tout est urgent, d'où une politique suivie l'entreprise de renouvellement du matériel assez fréquemment...

En gros tonnage, le parc est renouvelé .. tous les 3, 4 ans, et en petit tonnage, 5 ans, ...ça fait 6 à 700.000 km.