

mions se suivent. La CB, c'est toute la vie dans les trucks. On entend de temps à autre des bruits bizarres, des chants. À quelques borborygmes près, la CB est une mine d'information. On se prévient des accidents, on discute des conditions de travail. Et puis, on alerte les collègues de l'arrivée des voitures de police, surnommées les *Smoking Bears*. Si la police est généralement aimable avec les camionneuses, Marcel, lui, se méfie de celle de Louisiane qui adoucit les contraventions en échange de billets verts.

Le Mack n'est pas son camion habituel. «J'ai un International. Il n'y a qu'une couchette au lieu de deux. J'ai bricolé des tablettes pour déposer mes documents. Là, je suis un peu perdu.» Il faut dire que si le Mack est confortable, ce n'est pas non plus un palace. On est loin des monstres roulants équipés d'un petit salon. Ici, les couchettes superposées sont larges, les placards fonctionnels. On peut brancher un petit frigidaire, mais c'est tout. Heureusement, il y a la climatisation l'été et le chauffage l'hiver. Marcel se rappelle l'époque où il fallait s'entourer d'une grosse couverture lorsqu'on conduisait.

16h20 - ARRÊT AU POSTE FRONTIÈRE DE LACOLLE

«On va manger un petit quelque chose au restaurant *Chez Marcel*. Tant qu'on peut manger Québécois, autant en profiter, c'est moins cher. Depuis quelques années, le taux de change défavorable aux États-Unis a changé



PHOTO: LUDOVIC HIRTZMANN

ma façon de manger. Je me nourris de plus en plus avec des repas que ma femme a préparés et que j'emporte dans mon frigidaire. J'aime les salades.» *Chez Marcel* est un truck stop où l'on peut, dès le matin, engloutir le *déjeuner du camionneur*. Le cadre est chaleureux, les quelques *truckers* attablés sont détendus. Aujourd'hui, le spécial est un burger frites avec une soupe. Marcel Jacquin préférera une jardinière de légumes. Un jeune États-Unien l'accoste et demande à passer la frontière dans le camion. Il écoute gentiment et explique qu'il n'a plus de place. «En fait, on se méfie des auto-stoppeurs au moment de franchir la frontière. La compagnie interdit d'ailleurs de prendre des passagers.»

Une fois remonté dans son Mack, Marcel remplit les documents de douane. «En quatre exemplaires! Et il ne faut pas les plier, les douaniers américains n'aiment pas ça. Tout se passe toujours bien même s'ils ne sont guère aimables.» Et de fait, la douane n'est qu'une formalité.

suite en page 34

Conditions de travail

Vous avez dit «réglementation»!?

Ludovic Hirtzmann

Nul ne peut conduire un camion après 13 heures de conduite ou 15 heures de service sans avoir pris préalablement huit heures de repos consécutives. Nul ne peut conduire un camion après une période de service de 60 heures pendant sept jours consécutifs ou 70 heures pendant huit jours consécutifs ou 120 heures pendant 14 jours consécutifs.

En novembre dernier, le Club Automobile Associé (CAA) dénonçait un projet à l'étude permettant aux camionneuses de conduire 14 heures par jour et 70 heures par semaine. À la Société de l'assurance-automobile du Québec (SAAQ), on déclare n'être au courant de rien.

Les camionneuses subissent une première visite médicale lors de la demande de leur permis de conduire. Il faut ensuite attendre l'âge de 45 ans pour qu'un autre contrôle médical ait lieu. Ce dernier se déroule dès lors tous les cinq ans. Après 65 ans, ce contrôle a lieu tous les deux ans.

Au Québec, il existe de nombreuses écoles privées pour apprendre à con-

duire. La formation théorique et pratique dure souvent moins longtemps que dans les deux centres d'apprentissage de Charlesbourg et de Saint-Jérôme, dépendant du ministère de l'Éducation. Ces derniers dispensent un minimum de 615 heures de formation contre une centaine d'heures pour certaines écoles privées. Ainsi au Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme, les élèves obtiennent un Diplôme d'études professionnelles du ministère de l'Éducation. Pendant leur formation, 270 heures sont consacrées à la conduite. Le reste consiste en des stages, des travaux de dépannage, des cours sur le fonctionnement d'un camion.

À LA REMORQUE DES ÉTATS-UNIS

Selon Roger Saint-Laurent, chargé du dossier transport routier à la Société de l'assurance-automobile du Québec, «le bilan routier de 1998 est le meilleur qu'on ait eu depuis 40 ans. Les nouvelles lois pour encadrer l'industrie du transport routier ont porté leurs fruits.»

Le nombre d'accidents mortels est bien passé de 148 en 1993 à 111 en 1998. Mais le nombre d'accidents graves (personnes grièvement blessées) a augmenté pendant la même période de temps. Ces chiffres font apparaître un autre problème. En 1993, 23 camionneuses sont morts sur les routes du Québec contre 19 en 1998. C'est peu au regard du nombre de victimes d'accidents mortels liés au camionnage. Ce qui signifie que les automobilistes et autres victimes sont six

fois plus nombreux à mourir lorsqu'un accident implique un poids lourd.

Il suffit de monter dans un camion pour juger de la disproportion de poids entre ces mastodontes et les voitures. À la SAAQ, selon M. Saint-Laurent, on ne tient pas d'étude sur les causes des accidents. La Société tient un discours minimaliste sur le sujet. On esquivé et l'on ne retourne pas les appels.

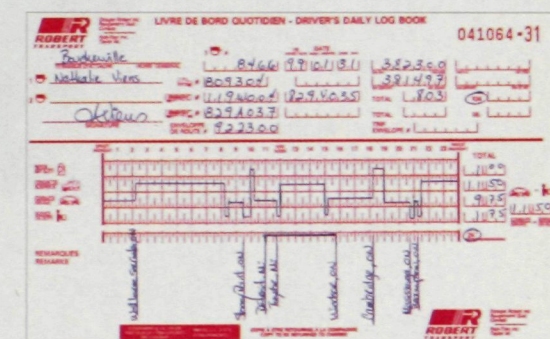
Pourtant, la fatigue et le stress sont des causes importantes d'accident chez les camionneuses. Selon une enquête de Camo Route, 88,5 % des chauffeurs-quesbécois travaillent plus de 50 heures par semaine et 30,6 % font plus de 71 heures par semaine. Au Canada, un *trucker* peut passer 13 heures au volant. Aux États-Unis, pays de l'ultra libéralisme, ce temps n'est que de dix heures. Camo Route s'est également aperçu que 33,8 % des chauffeurs-quesbécois ne jamais respecter les temps de conduite et 21,1 % rarement.

André Bégin, directeur de la formation et responsable du recrutement chez Transport Besnières, déclarait récemment à la revue *Homme & Camion*: «C'est difficile à gérer car il faut théoriquement respecter la législation américaine qui n'autorise que dix heures de conduite par jour.» Sans commentaire!

HISTOIRES DE JOKES BOOKS

Le *log book* est le compagnon de voyage obligé des camionneuses. Ces

derniers indiquent sur les petits livrets le décompte de leurs heures de travail. Cependant, ces indications ne sont souvent que bien superficielles. Roger Saint-Laurent, chargé du transport routier à la SAAQ, reconnaît qu'il est facile de trafiquer un *log book*. Il est aisé de noter moins d'heures de conduite que celles effectivement réalisées, d'utiliser plusieurs *log books*, voire d'enlever des pages. Selon une



étude états-unienne¹ portant sur 1 249 camionneuses, moins de 20 % des interrogés pensent que le *log book* reflète leurs heures de travail. Chez les États-Uniens, le *log book* est également appelé *comic book* ou *joke book*. Comme le rappelle Marcel Jacquin, camionneur depuis 1962: «Les *log books* n'ont pas changé depuis les années 30.»

¹ Braver et al., 1992.



juillet-août 1999



juillet-août 1999



PHOTO: DANIEL S. LEGAULT