

La frontière franchie, Marcel change le canal de sa CB. Aux États-Unis, les camionneurs-ses se retrouvent sur le canal 19. «Lorsque je croise un Québécois, on discute sur le 12.» Les États-Uniens n'aiment pas que l'on parle en Français.

Un camion Trans West double à vive allure. «Trans West est la compagnie pour laquelle travaillait Gilles Lacombe, le routier qui avait détourné son camion de brocoli l'an dernier pour protester contre les conditions de travail de sa profession. C'était une cause noble mais il était seul. Trans West n'a

pas une très bonne réputation. Il y a des rumeurs selon lesquelles les chauffeurs auraient deux *log books!*» Bien souvent, les Freightliners et autres Internationals doublent Marcel à 115-120 km-h. SGT 2000 a choisi de limiter la vitesse de ses camions à 100 km-h. Dès que le-la conducteur-riche essaie de dépasser cette allure, l'arrivée de fuel est coupée électroniquement et l'aiguille vient se placer à 100 km-h.

**20h00** – Arrêt au Truck Stop Wilton, près d'Albany, l'un des plus gros *truck stop* de la région. Plus de 450 camions sont là. Certains chauffeurs-ses dor-

ment déjà, prêts à repartir vers une heure du matin. D'autres mangent sur le volant du camion. Marcel, lui, file vers le resto, boit un café et télécopie ses papiers de dédouanement à sa compagnie. «La partie administrative est de plus en plus importante», constate-t-il.

**23h30** – Au loin, à une vingtaine de kilomètres, les tours de New York scintillent. «On va vérifier les pneus, soulager notre vessie et surtout avancer les roues de la remorque pour pouvoir circuler plus facilement dans la ville.» En fait, ce ne sont pas les roues qui bougent, mais la remorque. Marcel fait glis-



PHOTO: LUDOVIC HIRTZMANN

ser cette dernière sur un rail situé au niveau des roues arrière, ce qui diminue l'empattement. L'opération prend une dizaine de minutes. Les camionneurs-ses n'aiment guère la ville phare de Frank Sinatra. «New York, *Big Apple*, est en fait *Big Trouble*. Conduire dans les rues de New York avec un *truck*, c'est l'enfer. En outre, il n'y a aucune commodité pour nous», ajoute Marcel.

Et pourtant, il connaît la ville comme sa poche. Sans carte, il passe d'une autoroute à l'autre, enjambe le pont Washington, traverse le Bronx déjà endormi, avale le pont Whitestone et arrive devant le collège du Queens. Il est alors minuit trente. Quelques grands noirs déambulent encore, la démarche chaloupée, le fond du pantalon sur les mollets, la casquette vissée sur le crâne. On est bien à New York. Marcel a localisé l'endroit où il devra laisser sa re-

PHOTO: GHYSLAIN PÉPIN ET NATHALIE VIENS

suite en page 36

## Conditions de travail

# La santé par la route

Ludovic Hirtzmann

**M**arcel Jacquin se rappelle l'époque où «les suspensions à air n'existaient pas et la tête touchait le toit lors des secousses». Pire, les chauffettes des couchettes ne fonctionnaient pas toujours. Aujourd'hui, les camions sont équipés de tout le confort moderne: frigo, chauffage, climatisation et mobilier. Dans certaines cabines, il est même possible de se tenir debout.

«La santé, c'est le silence des organes», disait Paul Valéry. Un silence que peu de camionneurs-ses connaissent. Pierre est *trucker* depuis quatre ans. La quarantaine, fatigué, Pierre connaît les excès du camionnage. Pendant de nombreux mois, il a essayé de rouler plus qu'il ne pouvait. «C'est un métier où on veut gagner de la piastre. Malheureusement, on ambitionne trop quand on est payé au forfait.» Épuisé, Pierre a dû s'arrêter pendant six mois. «Depuis, j'ai pris le temps de manger et de dormir», ajoute-t-il. L'exemple de Pierre est courant dans le milieu.

Le métier de camionneur-se est dangereux. Au Québec, les conducteurs-rices de camions se classent au deuxième rang (58 décès par 100 000 conducteurs-rices) parmi les professions à risque, derrière les ouvriers travaillant...



PHOTO: GHYSLAIN PÉPIN ET NATHALIE VIENS

dans les mines. La moyenne pour l'ensemble des travailleurs-ses dans la province est d'environ 11 décès pour 100 000 personnes.

John Duncan, porte-parole du SNTR-CSN, s'empare contre la «vie de fou des camionneurs. Ce sont des gens à qui on va demander de rouler 24 heures. Et lorsque leur camion aura des problèmes mécaniques, comme par exemple une défaillance au niveau des freins, leur patron leur dira: "Freine pas trop si les freins ne marchent pas!"»



PHOTO: GHYSLAIN PÉPIN ET NATHALIE VIENS

### LES PAUPIÈRES LOURDES

Le facteur le plus incapacitant chez les camionneurs-ses est le manque de sommeil. Les chauffeurs-ses qui font de longues distances n'ont pas vraiment d'horaires fixes. Un jour, ils se couchent à 20 heures et repartent à une heure du matin ou se couchent à une heure et repartent à cinq heures. Non seulement, ils ne dorment pas assez, mais ils dorment dans de mauvaises conditions. La plupart s'assoupissent dans leur camion, dans un *truck stop* où 400 autres mastodontes font rugir leurs moteurs. Pire, ils prennent parfois leur temps de sommeil entre deux chargements.

Selon une étude de l'Université Stanford, 20 % des chauffeurs-ses des États-Unis présentent des symptômes indiquant des dérèglements du sommeil. Une autre étude de l'Université de Kassel en Allemagne, révèle que 30 % des conducteurs-rices interrogés reconnaissent s'être déjà endormis au volant. L'enquête a été menée en Allemagne, en Autriche, en France et en Italie.

Si les études sur les problèmes de santé des camionneurs-ses pullulent dans les universités étrangères (on en trouve même à l'Université de Belgrade), autant à la CSST qu'au ministère des Transports ou à la SAAQ, on ne peut mettre la main sur une étude québécoise. L'Institut de recherche en santé et en sécurité du travail du Québec a publié en 1995 les résultats d'une recherche montrant des troubles majeurs dans la santé des camionneurs-ses: diabète, insuffisance coronarienne, hypertension...

Il arrive que les chauffeurs-ses disposent bien de huit heures pour se reposer. Mais cela ne signifie pas que ce temps sera utilisé pour le sommeil. Les *truckers* profitent de ces arrêts pour se laver, appeler leur famille, parler avec les autres collègues. Bien souvent, les camionneurs-ses mangent mal. Par paresse ou par facilité, ils grignotent parfois sur leur volant. Quant aux restaurants des *truck stop*, la variété des menus va souvent du burger nature au burger fromage.

Peu de chauffeurs-ses longue distance ont une vie familiale. Et il est rare de croiser des couples dans les camions. On estime à 1,5 % le nombre de fem-

Étude de l'Université Stanford sur les troubles du sommeil chez les camionneurs – 1995 – États-Unis

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Somnolence le jour           | 7,9%  |
| Absences dans la journée     | 11%   |
| Sommeil trop court           | 15,3% |
| Difficultés de concentration | 7,8%  |
| Anxiété                      | 12,4% |
| Maux de tête                 | 2,6%  |
| Fatigue matinale             | 14,2% |
| Insomnies                    | 9,6%  |

PHOTO: G. PÉPIN ET N. VIENS

mes camionneuses. Le chiffre est toutefois difficile à vérifier. Claire Denis, chargée de communication à la SAAQ, avoue que l'organisme ne détient pas ce genre de statistique!

La durée du travail, le nombre de nuits passées hors du domicile ne facilitent pas la vie de couple. Il est impossible de planifier les congés. Et lorsqu'il y en a, ils ne sont pas bien longs. «La vie familiale pour les camionneurs, c'est zéro», s'indigne John Duncan. Certaines compagnies québécoises dépendent d'une charte fédérale du transport beaucoup moins avantageuse que la charte provinciale en matière de congés. Évidemment, les employeurs pourraient demander une charte provinciale mais dès qu'ils font du transport entre provinces ou aux États-Unis, ils choisissent la charte fédérale, plus avantageuse pour eux.

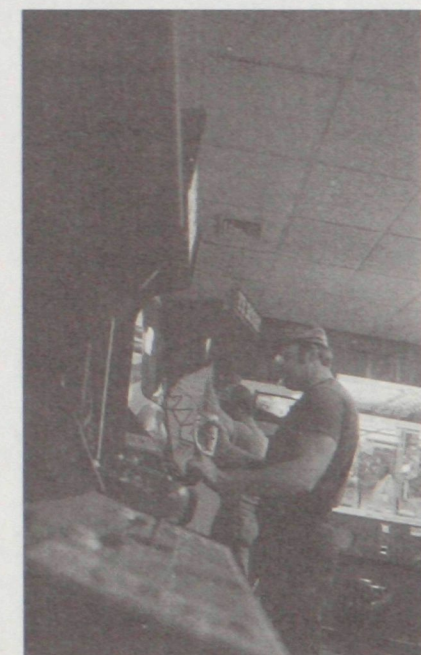


PHOTO: FRANÇOIS BOUCHER