

Auteur : HIPPOLYTE NATHALIE

« ----- »

Tél. :-----

Port. -----

Mail : nathalie.hippolyte0765@orange.fr

TITRE AXE 1 :

**CHAUFFEURS POIDS-LOURDS
ET SUPER-LOURDS
STEREOTYPES NEGATIFS ET SECURITE**

**INFIRMIERE DIPLOMEE D'ETAT
DU CHRU DE TOURS.
DEUG DE PSYCHOLOGIE DE
L'UNIVERSITE DE TOULOUSE.
LICENCE DE NEUROSCIENCES-
COGNITION DE L'UNIVERSITE
DE TOULOUSE.**

ETUDE : année 2012

AVANT PROPOS

◆ LA MOTIVATION DE BASE

Si la consigne de départ était de faire un stage dans un milieu socioprofessionnel autre que le milieu médical qui est l'univers dans lequel je suis berçée (quelquefois un peu violemment d'ailleurs) depuis dix-huit ans, je voulais qu'il soit intéressant et constructif aussi bien pour moi que pour les gens qui m'accueilleraient, qu'il soit basé sur l'échange de nos connaissances mutuelles, que ce ne soit pas un chemin à sens unique. Je voulais qu'il soit utile et que chacun y ait un rôle actif sans que les uns ou les autres (les gens avec lesquels j'ai réalisé cette étude – la structure d'accueil – moi-même) ne vivions cette situation comme une obligation lourde et fastidieuse.

Si mon coeur et ma curiosité ont balancé un instant entre l'aéronautique et le transport routier, ce ne fut qu'un court instant ; C'est en lisant la dernière thèse de Jean PINET¹ et les dernières critiques catastrophiques des journalistes à l'égard des chauffeurs routiers de poids-lourds et de super-lourds que je fus convaincue. Bien que passionnée par le travail de ce grand aviateur et chercheur, je savais que je ne ferais que des observations confirmées par les siennes, alors que dans le secteur du transport routier, « la terre promise est bien loin, et la route y menant est semée de multiples obstacles » en d'autres termes, entre la dure réalité du transport routier, à la fois réalité économique mais aussi humaine et un totalisme journalistique manipulatrice, je voulais au travers de cette étude, et de ce mémoire, apporter des données crédibles, non manipulées, des faits

scientifiquement prouvés pour expliquer les comportements et les chiffres qui y

¹ Jean PINET, premier pilote à avoir passé le mur du son avec concorde, pilote d'essai dans l'armée de l'air et aussi pilote de ligne, le sujet de sa dernière thèse en juin 2011 traitait des schémas cognitifs et des réactions des pilotes dans les situations d'extrême urgence débouchant ou non sur un accident.

sont associés et redonner à ces hommes majoritairement mais aussi à ces femmes et à ces machines (camions), le respect qui leur est dû.

Je savais aussi que mon choix pour ce secteur était risqué d'autant plus que le thème en était le suivant : « **CHAUFFEURS DE POIDS-LOURDS ET SUPER-LOURDS, STEREOTYPES NEGATIFS ET SECURITE** », les routiers étant une population fort critiquée mais somme toute peu étudiée dans la réalité du quotidien (beaucoup d'informations manipulées par les médias véhiculent une image des chauffeurs et des entreprises de transport peu complaisante, voire mensongère, exemple : « les routiers à table, les esclaves de la route, les routiers pas forcément sympas mais efficaces », ainsi qu'un certain nombre de propos calomnieux émanant de la bouche de personnes étrangères au milieu du transport que je reprendrai ultérieurement dans ce rapport.

◆ **TYPE D'ENVIRONNEMENT :**

Bien qu'il s'agisse de transport de marchandises de gros volumes, l'environnement ne s'arrête pas à la route et aux camions, mais à tout ce qui touche la route et aux marchandises en passant par les clients bien sûr et aussi à l'environnement extérieur au transport auquel les chauffeurs sont confrontés dès qu'ils franchissent les limites de l'agence (ex : les autres usagers de la route, les aires de stationnement inadaptées, les points de livraison inaccessibles ou dangereux, les temps d'attente, les conditions météorologiques, l'état des routes, le trafic routier, etc...) autant de problèmes à gérer au quotidien qui nécessitent une grande expérience et réactivité pour apporter des solutions en temps réel sans oublier l'essentiel, les problèmes humains, car n'oublions pas que ce sont les hommes le centre de l'équipe et que sans eux, rien ne serait possible et il reste un autre point essentiel que j'ai gardé pour la fin car il est de taille : la réglementation en matière de transport de marchandises avec des véhicules lourds ou super lourds.

ETUDE PSYCHOLOGIQUE

◆ THEMATIQUE DE L'ETUDE :

Les chauffeurs de poids-lourds et super-lourds sont régulièrement la cible de stéréotypes négatifs de la part d'individus extérieurs au transport que ce soit les autres usagers de la route, les médias qui véhiculent très largement cette image mais aussi certains agents de la force publique ; Stéréotypes majoritairement en rapport avec l'insécurité (est-elle vraiment justifiée, point que je développerai dans les pages suivantes) ressentie par ces individus et souvent exprimée de la façon suivante :

- - « Ils conduisent comme des abrutis »,
- - « Ils ne respectent pas la réglementation »,
- - « Ils sont majoritairement responsables des accidents de la route »,
- - « Ils boivent beaucoup ».

Stéréotypes aussi véhiculés au travers de certains supports tels que les reportages ou articles de journaux cités précédemment.

◆ CADRE THEORIQUE :

Le cadre théorique de référence sera donc celui des stéréotypes et de la « menace » qui l'entoure, le choix de cet adjectif est volontaire et je l'ai adopté après avoir travaillé sur une étude de Fabrice GABARROT dont vous trouverez un résumé en annexe 4 .

Les croyances socialement partagées que sont les stéréotypes à l'égard de certaines catégories socioprofessionnelles ici représentées par les chauffeurs de poids-

lourds et super-lourds ont-elles une incidence sur ces derniers, et comme il s'agit de croyances négatives, nous pourrions invoquer que les effets sur cette population soient des effets négatifs d'où le choix du terme : « menace ».

Ici la population étudiée est donc la population des chauffeurs de poids-lourds et super-lourds conduisant sur le sol français.

La **VI** (variable indépendante) est le stéréotype négatif à l'égard des chauffeurs de poids-lourds et super-lourds avec 4 modalités :

- « ils conduisent dangereusement »
- « ils ne respectent pas la réglementation »
- « ils sont responsables de plus d'accidents que les autres véhicules »
- « ils boivent beaucoup ».

Et la **VD** (variable dépendante) est représentée par les conséquences des stéréotypes sur les chauffeurs routiers et/ou par extension sur l'entreprise, avec 7 modalités dominantes possibles :

- « dangerosité augmentée au volant »
- « démotivation »
- « baisse de l'estime de soi »
- « augmentation du stress sur la route »
- « augmentation des règles de sécurité dans l'entreprise »
- « augmentation de la formation à la sécurité sur la route »
- « taux d'alcoolémie »

Les **VD** sont fonctions des incidences possibles sur les chauffeurs en fonction des incidences des stéréotypes déjà mises en avant par les chercheurs. En d'autres termes, le fait d'être soumis à ces stéréotypes pourrait avoir les conséquences citées ci-dessus, réponses comportementales possibles des chauffeurs aux pressions de l'exogroupe, mais par extension, réponses possible aussi du **des entreprises de transport** aux pressions extérieures soit par réaction soit par anticipation.

METHODE UTILISEE

Dans un premier temps, il m'a semblé nécessaire de prouver qu'il s'agissait bien d'un **stéréotype**, si cela n'avait pas été le cas, cette étude n'aurait eu aucune valeur. Je me suis donc procurée les chiffres en matière d'accidents de la route responsables dans la catégorie des poids-lourds et super-lourds avec analyse des situations accidentogènes ainsi que les derniers chiffres publiés par l'**ONISR** .

L'étape suivante consistait en le choix d'une méthode d'investigation au sein du Groupe sans entraver le travail des uns et des autres, la sécurité bien entendu et aussi les réactions naturelles des équipes au travail comme au centre du Groupe. Consciente de cela mais aussi consciente du fait que les chauffeurs et les entreprises de transport sont souvent la cible de critiques négatives et/ou voient leur propos déformés et sortis de leur contexte, j'ai exclu les tests et les recueils de données sous formes de film ou de questionnaire, je me suis attachée à partager leur journée de travail, la méthode PORTER dans certain de ces aspects m'a semblé la mieux adaptée, mais les entretiens que j'ai eu avec chacun d'entre eux n'avaient rien d'ENDR ou d'entretiens semi-directifs, le choix de l'immersion au sein de l'équipe et de la journée des chauffeurs, le partage des problèmes humains et les facultés d'adaptation de chacun d'entre nous étaient les meilleurs recueils de données qu'il était possible d'espérer dans ce type de contexte.

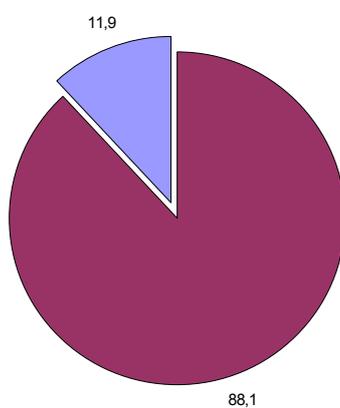
ANALYSE DES DONNEES

L'**ONISR** (*l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière*) nous livre deux documents intéressants. Le premier intitulé « **Poids-lourds – Grands thèmes de la sécurité routière en France – ONISR – Mai 2011** » nous donne une analyse détaillée de l'accidentalité ayant impliquée un ou plusieurs poids-lourds responsable(s) ou non de 2000 à 2009, et le second document, émanant de l'**ONISR** également, nous livre les chiffres de la **mortalité routière** en France pour l'année 2011.

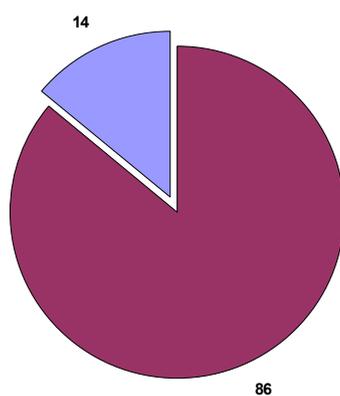
Il apparaît plusieurs données intéressantes :

- En matière d'implication simplement, pour 2009, les **poids-lourds impliqués dans des accidents corporels ayant ou non entraînés la mort le sont pour 11,9% contre 88,10 % autres usagers confondus** avec une légère hausse en 2010 et 2011, **non pas dûe à une hausse des fautes de conduite mais à une hausse du trafic en rapport avec des besoins économiques croissants et de conditions météorologiques difficiles soit pour 2010 : 14 % de poids-lourds impliqués dans des accidents corporels et pour 2011 : 14,6 %.**

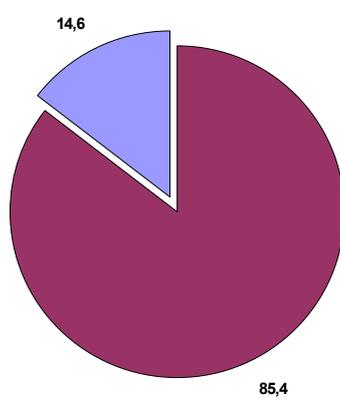
**IMPLICATION DES POIDS-LOURDS DANS LES ACCIDENTS
CORPORELS : CHIFFRE DE 2009.**



**IMPLICATION DES POIDS-LOURDS DANS LES ACCIDENTS
CORPORELS : CHIFFRE DE 2010.**



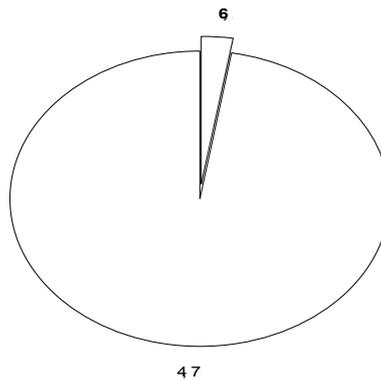
**IMPLICATION DES POIDS-LOURDS DANS LES ACCIDENTS
CORPORELS : CHIFFRE DE 2011.**



Nous pouvons constater que **les poids-lourds sont beaucoup moins impliqués** dans les accidents de la circulation que les autres usagers de la route.

- En ce qui concerne la **responsabilité des chauffeurs de poids-lourds**, là encore les données fournies par l'**ONISR** sont très intéressantes :
Lorsque la responsabilité d'un conducteur est établie, les **conducteurs de poids-lourds ne sont reconnus responsables que dans 2,6 % des cas** et leur responsabilité est moins importante que les autres usagers .

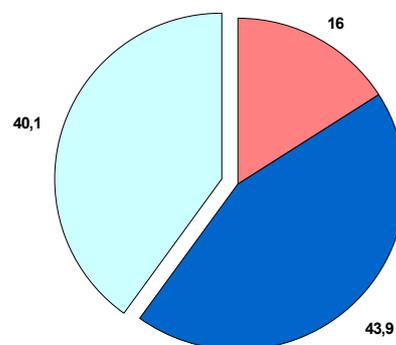
RESPONSABILITE DES CHAUFFEURS POIDS-LOURDS DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE : CHIFFRE DE 2009



En ce qui concerne leur **taux de responsabilité** dans les accidents de la route des années 2010 et 2011, l'**ONISR** n'a pas fourni encore d'analyse complète car un accident nécessite des expertises et un ou plusieurs jugements dans les tribunaux spécifiques, il nous manque quelques données, cependant l'**ONISR** précisait dans ses statistiques de 2011 , que la **hausse de leur implication était fonction de la conjoncture économique et que « implication ne veut pas dire responsabilité »(voir annexe 5).**

- Autre donnée intéressante, **lorsque les chauffeurs de poids-lourds sont responsables d'un accident de la circulation, leur responsabilité est moins importante que les autres usagers : 40,1 % contre 43,9 % les autres 16 % représentant la responsabilité non établie.**

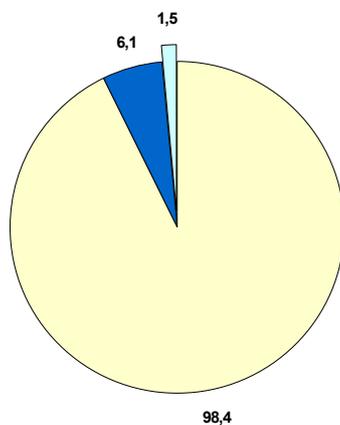
TAUX DE RESPONSABILITE DES CHAUFFEURS DE POIDS-LOURDS : CHIFFRE DE 2009.



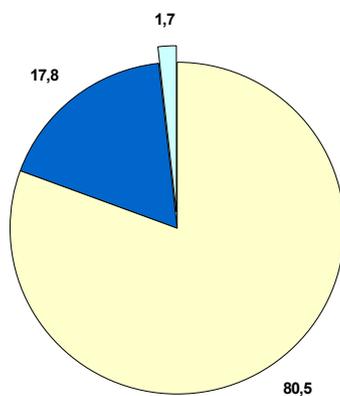
- Dernière donnée très intéressante et qui vient contrer un certain nombre de « on-dit » : **l'alcool et les accidents de poids-lourds** : cette donnée se divise en deux sous-données : les chauffeurs de poids-lourds responsables dans un accident corporel et les chauffeurs de poids-lourds responsable d'un accident mortel.

Dans le premier cas, **les chauffeurs de poids-lourds responsable d'un accident corporel avait un taux d'alcoolémie positif dans 1,5 % des cas contre 6,1 % pour l'ensemble des autres automobilistes responsables** ; les 98,4 % autres sont apparentés à d'autres causes.

ALCOOLEMIE DES CHAUFFEURS DE POIDS-LOURDS RESPONSABLES D'ACCIDENTS CORPORELS EN 2009



ALCOOLEMIE DES CHAUFFEURS DE POIDS-LOURDS RESPONSABLES D'ACCIDENTS MORTELS EN 2009 :



Nous pouvons constater **que nous sommes très loin des reportages accusateurs** du type « les routiers à table » qui mettaient en avant le fait que les routiers boivent plus qu'il n'est permis et qu'ils n'en sont que plus dangereux, les chiffres viennent prouver le contraire.

Dans l'ensemble, les chiffres livrés par l'**ONISR** sont très révélateurs bien qu'il soit dommage que nous n'ayons pas les résultats des dernières analyses, cependant il est aisé de comprendre qu'étant donné la complexité des enquêtes, des différentes expertises et des tribunaux en charge des différentes affaires, que ces chiffres ne peuvent nous être donnés à l'heure actuelle et qu'il est préférable de travailler sur des **données fiables** que de s'empresse à collecter des données non vérifiées.

Etudions maintenant les données recueillies aux côtés des chauffeurs poids-lourds et super-lourds durant cette étude.

Sur la durée qui m'avait été impartie pour la réalisation de cette étude, les observations aux côtés de différents chauffeurs de poids-lourds et super-lourds ont donné les résultats suivants : Nous avons relevé avec les chauffeurs quelques soient le tonnage du camion et les itinéraires empruntés les faits suivants :

En moyenne trois situations accidentogènes par jour avec dans l'ordre des fautes les plus souvent observées :

- **Refus de priorité sur les rond-points** (le camion était déjà engagé et l'automobiliste lui coupait le passage en s'engageant ou très souvent vu aussi, le camion a son clignotant vers l'intérieur car il ne quitte pas le rond-point à la première intersection et l'automobiliste le double sur le rond-point.
- **Stop grillé quelques mètres devant le camion.**
- **Les automobilistes qui forcent le passage lorsque qu'un camion tourne et s'encastrent dans le porte-à-faux.**
- **Les automobilistes qui forcent le passage lors d'un dépassement** (sur l'autoroute), votre dépassement est commencé et l'automobiliste surgit entre votre caisse ou remorque et la glissière de sécurité -sans clignotant, arrivant de nulle part, à une vitesse impressionnante....
- **Les queues de poisson.**
- **Les dépassements intempestifs et dangereux.**

- Les aires de chargement/déchargement non adaptées pour les poids-lourds nécessitant des manoeuvres dangereuses.
- Les clous sur les aires de chargement/déchargement.
- Des zones industrielles/commerciales non conçues pour des poids-lourds (rues ou routes si étroites que deux voitures ont des difficultés pour se croiser).

Autres données n'ayant pas engagé la sécurité du chauffeur et/ou du matériel mais qui auraient pu engager la sécurité de la personne et/ou des biens :

- Un chauffeur en coupure que les gendarmes somment de partir de son emplacement car la vue du camion gêne *-certains riverains-*
- Chauffeur malade la nuit sur la route, les gendarmes s'inquiètent **seulement du stationnement des semi-remorques et rien d'autre** (rappelons que leur première fonction nest pas la répression, mais la protection des personnes et des biens, secourir les personnes est donc une priorité, protéger la personne malade aurait dû faire partie de ces priorité comme protéger les autres usagers en s'inquiétant du stationnement des semi-remorques fait partie de leur fonction et nous le comprenons, mais pas au détriment de la sécurité d'autrui, cette nuit là, c'est le second chauffeur du second camion qui a dû trouver la solution, la cellule de nuit du Groupe Dentressangle est en cela très importante dans ce type de situation (entre autre), et ma présence en tant qu'infirmière (c'est mon premier métier) nous fut utile.
- Des riverains qui dès qu'un camion se gare près de leur parking (pas sur leur parking) viennent disputer (pour rester polie) le chauffeur de poids-lourd ou super-lourd par peur que ce dernier se gare sur leur parking alors qu'il cherche simplement une solution à un problème d'itinéraire.

Autres données n'ayant pas engagé la sécurité des personnes et des biens :

- Des temps d'attente infinis sur les lieux de chargement/déchargement.
- Des aires d'attente (dans les entreprises) inadaptées pour les chauffeurs avec impossibilité d'aller aux toilettes sauf si vous êtes une femme et

souvent dans des toilettes si sales que vous avez tout intérêt à faire très attention de ne pas attrapper une cochonnerie !!!!!

- Toujours sur les aires d'attente (dans les entreprises), quelquefois, les chauffeurs attendent des heures dans des conditions météorologiques pénibles avec impossibilité de s'hydrater ou de se restaurer.
- Des parcs routiers effrayant d'insécurité, d'insalubrité et d'inhumanité. (C'est une donnée que j'ai observé en circulant aux côtés des chauffeurs du groupe Norbert Dentressangle, mais je tiens à préciser que le groupe en lui-même fait tout son possible pour éviter ce type de désagrément à ces chauffeurs puisque les chauffeurs en transit peuvent venir dormir, se doucher et faire le plein sur une plateforme Norbert dentressangle même si ce n'est pas leur plateforme de rattachement).

Je crois que ces observations **BRUTES** se passent de commentaires et c'est volontairement que je les ai laissées telles que je les ai recueillies aux côtés des chauffeurs durant leurs journées de travail. Si elles sont ahurissantes (autant dans le comportement des automobilistes en présence d'un camion que dans le comportement des autres individus lambdas), autre chose moi m'a étonné, c'est de voir les chauffeurs exprimer leur ras-le-bol et leur dégoût mais de ne jamais ou très rarement s'énervier, ils savent que les choses sont ainsi, ils font bien leur métier (d'ailleurs ils le disent : « *nous on a rien à se reprocher, on respecte les règles....* »), je ferai des commentaires plus détaillés sur ce point dans la conclusion.

J'ai éprouvé quelques difficultés à comparer les données recueillies avec les chiffres de l'**ONISR** et c'est d'ailleurs en essayant de faire des comparaisons que je me suis aperçue que l'**ONISR** estimait les kilomètres parcourus bien en dessous de la réalité (**42 905 kms/an**), bien sûr il s'agit d'une **moyenne**, et l'organisation de travail varie d'une entreprise à l'autre, mais il me semble que l'on s'approcherait plus de **80 000 kms parcourus à l'année** d'autant plus que dans certaines entreprises pour rentabiliser le matériel les camions tournent jour et nuit avec des chauffeurs différents, en prenant en compte cette réalité, le **taux d'accidents** dans lesquels sont **impliqués ou responsables les chauffeurs de poids-lourds et de super-lourds seraient en-dessous**

de ceux annoncés ci-dessus Les **42 905 kms/an** estimés par l'**ONISR** me semblent plus correspondre à l'itinéraire d'un porteur avec un circuit inter-urbain de livraisons, hors, nous savons que **les immatriculations de porteurs sont en nette baisse tandis que celles des semi-remorques sont en nette hausse ce qui me fait plus pencher pour un augmentation du nombre de kilomètres parcourus/an/véhicule /chauffeur** dans la limite imposée par la législation européenne sur les temps de conduite et de repos (toutes entreprises confondues) d'où mon insistance dans l'affirmation que les chiffres représentant **les taux de responsabilité des chauffeurs de poids- lourds et super-lourds dans les accidents de la route sont sûrement sensiblement inférieurs à ceux déclarés par l'ONISR**, ils reconnaissent eux-mêmes d'ailleurs une **certaine marge liée à certaines inconnues, malgré cela, les résultats sont malgré tout très en faveur des chauffeurs de poids-lourds et super-lourds, même si, pour ces deux dernières années leur implication est en hausse dans les accidents, et je le rappelle, les analystes de l'ONISR le rappellent également, IMPLICATION NE VEUT PAS DIRE RESPONSABILITE.**

CONCLUSION AXE 1

Alors face à tous ces stéréotypes négatifs à propos des chauffeurs de poids-lourds et de super-lourds partagés par une majorité de personnes extérieures au transport je pense que nous pouvons conclure la tête haute que d'une part il s'agit bien d'un stéréotype et que **la réalité est bien loin de toutes ces affirmations calomnieuses** d'une part, et pour être plus précis nous pouvons **apporter des réponses concrètes et prouvées scientifiquement aux affirmations suivantes si couramment entendues ::**

- « ils conduisent dangereusement »
- - « ils ne respectent pas la réglementation »
- - « ils sont responsables de plus d'accidents que les autres véhicules »
- - « ils boivent beaucoup ».
- **Les chiffres présentés dans le chapitre précédent nous montrent à quel point toutes ces affirmations sont fausses et injustifiées, maintenant quel impact ont ces affirmations sur les chauffeurs de poids-lourds et de super-lourds , nous redoutions d'observer les faits suivants :**
- - « dangerosité augmentée au volant »
- - « démotivation »
- - « baisse de l'estime de soi »
- - « augmentation du stress sur la route »
- - « augmentation des règles de sécurité dans l'entreprise »
- - « augmentation de la formation à la sécurité sur la route »
- - « taux d'alcoolémie »

- A **aucun moment** nous n'avons observé de **dangerosité augmentée au volant** de la part des chauffeurs de poids-lourds ou super-lourds qui aurait **pu être une réponse à cette attaque constante de la part de cette majorité de personnes que représente les gens extérieurs au transport, ces automobilistes irrespectueux et provocateurs aussi bien à l'égard des camions que des chauffeurs.**

- En ce qui concerne **la démotivation et la baisse de l'estime de soi**, je n'ai **pas observé ce type de réponse chez les chauffeurs, mais** par exemple **une réelle conscience qu'ils ne sont pas aimés**, c'est un peu comme s'il y avait deux mondes différents qui devaient se partager la route avec pourtant un code de la route commun (à l'exception d'un rajout pour les camions, la base du code de la route est la même pour tous), donc on pourrait penser qu'il va y avoir compréhension et communication mais il n'en est rien, **le camion est une grosse chose qui gêne et le chauffeur par extension est une sorte de monstre (puisqu'il conduit un véhicule monstrueux – parce qu'il est gros)** donc les gens font un amalgam des deux et rejettent camions et chauffeurs alors qu'ils ont tant besoin des deux et de plus, lorsqu'on communique ensemble avec de la bonne volonté, les routiers sont des gens avec lesquels il est très facile de partager la route, vous savez, c'est comme dans la vie, il faut prendre conscience des différences des autres et les accepter pour pouvoir vivre en harmonie, sur la route c'est la même chose, un camion **c'est gros, ça roule moins vite justement par sécurité, un camion est soumis à des règles particulières que les automobilistes ignorent souvent d'ailleurs et peut-être serait-il intéressant lors du passage du code de la route de faire un rajout concernant la cohabitation avec les poids-lourds en enseignant aux automobilistes les contraintes de la conduite d'un poids-lourds ou d'un super-lourds.**

Je me souviens de cette anecdote alors que je faisais mes observations aux côtés des chauffeurs, je passais donc toute la journée à leurs côtés et un jour, alors que le chauffeur déchargeait sa semie, la dame qui était la propriétaire de l'entreprise que nous étions en train de livrer vient me voir discrètement et me demande doucement (à voix basse) si elle pouvait me poser une question :

- D'un air terrifiée elle me demande:

Dame : « Vous aussi vous conduisez ça »

Moi : « Non je ne conduis pas celui-là, mais j'ai mon permis poids-lourds »

Dame : « **Oh ! Mon Dieu, mais comment vous faites pour l'arrêter ! C'est énorme, ça me fait tellement peur, quand je suis sur la route avec les camions, je suis terrorisée !** »

J'ai donc passée un certain temps à lui expliquer comment nous étions formés et les différents équipements de sécurité qui étaient de plus en plus performants sur les camions aujourd'hui, **et à chaque fois que le chauffeur se rapprochait de nous en faisant son travail, elle me tirait encore un peu plus loin** en me disant :

Dame : « **Je ne veux pas demander au monsieur, je n'ose pas** »

Moi : « Mais pourquoi, il n'y a pas plus gentil que D.... »

Dame : « **Non, non, je n'ose pas, lui il conduit ça tous les jours, non, non je ne veux pas** »

Il y avait cette espèce de **crainte du chauffeur**, on ne sait pas pourquoi car très sincèrement, il n'y avait pas plus gentil que D.... et de plus il présentait très bien, **très loin des vieux clichés des chauffeurs musclés et tatoués que les gens ont gardé, et je crois qu'elle associait le chauffeur au camion, ils étaient pour elle une sorte de binôme qui lui faisait peur, ils ne faisaient qu'un tous les deux le chauffeur et son camion, dans l'esprit des gens, le chauffeur est l'extension du camion, c'est à dire que le camion est gros donc dangereux donc le chauffeur qui conduit « ça » est forcément dangereux et donc il est craint et rejeté alors qu'en réalité, c'est le camion qui est l'extension du chauffeur, le camion est dangereux que si le chauffeur le conduit mal** (sauf accident mécanique), bien sûr qu'il est gros et qu'il ne faut pas s'encaster dessous, mais pourquoi allez-vous vous encaster en-dessous, eh bien parce que vous roulez trop près – et ce n'est qu'un exemple, je pourrais en citer bien d'autres.....

- **L' « augmentation du stress sur la route »**, elle, est **flagrante et constante**, les **chauffeurs sont pleinement conscients de l'irresponsabilité des automobilistes à leur égard et de toutes les erreurs qu'ils font** quelquefois d'ailleurs **si énormes** qu'on se demande après que l'adrénaline soit retombée

c'était bien réel car tellement « dingue » que cela en est quelquefois incroyable (je suis désolée pour l'emploi de l'adjectif « dingue », mais il me semble être celui qui convient le mieux à un certain nombre de situations trop souvent observées).

Je mets un point d'honneur à affirmer que face à toutes ces situations accidentogènes, bon nombre d'entre elles se seraient soldées par des accidents qui auraient pu être très graves voire mortels sans le professionnalisme des chauffeurs, leurs facultés à anticiper les fautes des autres pour mieux pouvoir prévenir voire réagir avant que les catastrophes n'arrivent et les multiples formations qu'ils suivent ainsi que leur pratique quotidienne de la route y sont pour beaucoup dans les bons résultats observés à ce niveau. Jamais, les médias ne véhiculent cet aspect des chauffeurs, et pourtant, combien d'accidents graves sont évités chaque jour grâce à leur professionnalisme?

- L' « **augmentation des règles de sécurité dans l'entreprise** » est, elle aussi, flagrante, mais est-elle un résultat de la pression extérieure ou une volonté de travailler dans de bonnes conditions techniques et psychologiques, les deux sont liées, on n'observe pas cette donnée dans toutes les entreprises et les chauffeurs reconnaissent un certain « confort » à travailler encadré par autant de règles de sécurité qu'ils expriment de la façon suivante :

- « *Nous, on a rien à se reprocher, on est en règle et on respecte les règles.* »

Ou alors :

- « *Ici, on est bien, pourquoi tu reste pas travailler avec nous* ».

Cependant trop de règles de sécurité peut aussi être vécu comme une prison (les chauffeurs NDD apprécient toute cette sécurité, mais les chauffeurs extérieurs au groupe – d'entreprises concurrentes – envient les chauffeurs NDD pour leur confort de travail mais disent ne pas pouvoir se plier à autant de règles – c'est un peu contradictoire car ce sont justement les règles de sécurité qui ont augmenté le confort en partie, en grande partie.).

- « **Augmentation de la formation à la sécurité sur la route** » : régulière avec l'apparition de la FIMO ces dernières années et constantes dans certaines entreprises. **La FIMO est-elle bien adaptée à la réalité**, c'est très discuté,

une chose est certaine, elle ne satisfait pas certaines entreprises qui ont mis en place des formations personnalisées pour leurs chauffeurs (**plan bonne conduite chez Norbert Dentressangle**) avec des résultats très positifs.

Comme je le mentionnais plus haut, est-ce une simple volonté de travailler dans de bonnes conditions (tous postes confondus : budget , psychologique, technique, législatif, humain : un accident coûte cher,) et/ou une réponse aux pressions extérieures ?

- « **Augmentation de l'alcoolémie** » : Eh bien **non**, nous pouvons **affirmer la tête haute que les routiers lorsqu'il y a accident corporel mortel ou non sont ceux qui ont le moins souvent un taux d'alcoolémie positif à l'opposer des autres usagers de la route, et ils ne sont pas plus meurtriers parce que les gens les rejettent.**

J'ai rencontré et travaillé durant toute cette étude avec **des gens pleinement conscients de toutes ces réalités mais conscients aussi que le fait de conduire un véhicule lourd ou super lourd à vide ou chargé les expose à un certain nombre de risques d'autant plus élevés suivant la nature du chargement, le tonnage, la météo, l'infrastructure (l'état de la route), la luminosité, et le comportement des autres usagers de la route** comme nous l'avons vu plus haut, **ces hommes qui sont souvent considérés comme des monstres inconscients ont souvent pourtant exprimé la peur et parlé de situations dans lesquelles ils avaient eu très peur ou bien où ils ont très peur et qu'il redoute un jour de vivre car ils savent que conduire ce type d'ensembles ne laisse pas de place à l'imprudence.**

Ces hommes et ces femmes ne sont pas inconscients par rapport à ce qu'ils conduisent, par rapport à ce qu'ils transportent, par rapport aux autres, ils sont pleinement humains et pleinement responsables ***parce que le transport routier est avant tout une réalité économique ET humaine.***

