

<http://divergences.be/spip.php?article3393>



Les camionneurs américains mis à rude épreuve !

- Aujourd'hui - 2023 - Et les USA ! -

Date de mise en ligne : lundi 1er mai 2023

Copyright © Divergences Revue libertaire en ligne - Tous droits réservés

[Origine-Revue Jacobin](#)

Une meilleure exploitation grâce à la technologie

<http://divergences.be/sites/divergences.be/local/cache-vignettes/L400xH263/trucks-6a9cd.jpg>

Les législateurs tentent depuis longtemps de limiter ces risques en adoptant des réglementations sur les heures de service qui plafonnent le nombre d'heures de conduite d'un camionneur. Comme l'explique M. Levy, "la plupart des routiers ne peuvent légalement conduire plus de onze heures par jour et ne peuvent être "en service" - un statut qui comprend à la fois la conduite et d'autres fonctions, comme le ravitaillement en carburant, le chargement ou le déchargement, et les inspections obligatoires du véhicule - pendant plus d'une fenêtre de quatorze heures par jour. Une fois le temps de service maximum atteint, une pause de dix heures est nécessaire". Il existe également des limites hebdomadaires : la plupart des camionneurs peuvent travailler jusqu'à soixante-dix heures au cours de huit jours consécutifs, puis doivent faire une pause de trente-quatre heures (ce que l'on appelle "remettre les compteurs à zéro").

Pendant des décennies, les réglementations relatives aux heures de service ont été appliquées au moyen de carnets de route papier. "Les colonnes correspondent aux heures de la journée, et le camionneur trace une ligne continue sur la grille dans la rangée appropriée pour représenter la période de temps qu'il a passée dans cet état de service", explique M. Levy à propos du format de grille des carnets de route papier. "Lorsqu'il change de statut, il fait passer la ligne à la rangée correspondant à son nouveau statut et enregistre le nom de la ville ou de la borne kilométrique de l'autoroute où le changement a eu lieu. Les camionneurs comptabilisent chaque jour le nombre de kilomètres parcourus et sont tenus de conserver les carnets des sept jours précédents à des fins d'inspection et de les remettre à leur employeur dans un délai de treize jours.

Seul problème : les carnets de bord papier sont facilement falsifiés par des camionneurs qui, en réalité, enfreignent régulièrement les réglementations relatives aux heures de service, afin de maintenir l'apparence de conformité légale. Il est important de noter que les carnets de route ne constituent pas la base de la rémunération, ce qui signifie que le fait de minimiser le nombre d'heures de travail ne réduit pas le montant du salaire. Ces manipulations sont suffisamment courantes pour figurer dans les hymnes des camionneurs : lorsque C. W. McCall chantait qu'il fallait déchirer "toutes nos feuilles d'escroquerie", il faisait référence à des carnets de route falsifiés. Une enquête a révélé que seuls 16 % des camionneurs pensaient que les carnets de route reflétaient fidèlement leurs activités ; une autre a révélé que près des trois quarts des camionneurs admettaient avoir enfreint les règles relatives aux heures de service.

La falsification des carnets de route est pratiquement obligatoire dans un secteur qui ne paie qu'au kilomètre et à un taux qui ne permet pas de vivre.

Si certains camionneurs s'enorgueillissent de leur capacité à dépasser les limites légales - "Sleep is for sissies" (dormir c'est pour les nules), comme le résume l'historien Alan Derickson -, ce sont leurs employeurs qui les poussent à commettre de telles infractions. Une telle falsification est pratiquement obligatoire dans un secteur qui ne paie qu'au kilomètre et à un taux qui ne permet pas de vivre.

Plutôt que de modifier cette structure sous-jacente, les régulateurs ont essayé de mieux faire respecter les limites grâce à une nouvelle technologie : les dispositifs d'enregistrement électronique (ELD), un "petit dispositif câblé au moteur du camion qui capture des données concernant (au minimum) l'état du moteur du camion, l'emplacement et le kilométrage". Cette technologie, rendue obligatoire en décembre 2017, est au cœur des préoccupations de Data Driven.

Mme Levy a mené un travail ethnographique avec des camionneurs, des responsables du transport routier, des régulateurs et des technologues dans des relais routiers, des entreprises de transport routier, des salons professionnels et des réunions de régulateurs. Ses recherches lui ont permis de démontrer les conséquences - et en particulier l'indignité - du passage aux ELD. Data Driven relate des appels entre camionneurs et répartiteurs, montrant comment les données abstraites disponibles à partir d'un ELD intensifient l'exploitation et l'emportent sur l'expertise des camionneurs. Plutôt qu'un simple outil réglementaire, les ELD sont un outil de contrôle managérial ; plutôt que de s'attaquer aux causes économiques des violations des heures de service, la technologie accomplit quelque chose d'autre : la surveillance et la collecte de données.

Les exemples de contrôle managérial facilité par les ELD ne sont pas rares. Un camionneur dit à un dispatcheur qu'une route est impraticable en raison du mauvais temps, pour se voir répondre par le dispatcheur : "Je sais que le temps n'est pas trop mauvais pour continuer à rouler sur l'I-80, parce que je vois que j'ai quatre autres camions sur cette route maintenant". Un autre conducteur estime qu'il est trop fatigué pour conduire, et se fait alors harceler par un dispatcheur : "Je sais que vous n'êtes pas (ou ne devriez pas être) trop fatigué, parce que je vois que vous n'êtes en service que depuis cinq heures".

Sans parler de la nature invasive de la technologie, comme lorsque Levy reproduit la transcription d'un dispatcheur appelant un camionneur endormi. Le répartiteur peut le faire grâce à la capacité de messagerie bidirectionnelle du système - un changement majeur par rapport à l'époque où les entreprises devaient compter sur les camionneurs pour prendre de leurs nouvelles. "Comme l'a montré une enquête du secteur, 68 % des conducteurs ont déclaré que les entreprises leur avaient demandé de conduire plus longtemps, et 29 % ont déclaré avoir été réveillés pour recevoir ces instructions.

Les ELD créent également de nouveaux problèmes. Supposons, par exemple, qu'un camionneur atteigne le nombre maximal d'heures de conduite autorisé par jour. ("Il" est ici intentionnel : quelque 93 % des camionneurs aux États-Unis sont des hommes). Il s'arrête sur une aire de repos pour la nuit, mais constate qu'elle est pleine (un problème courant dans un pays qui manque de parkings pour camions à proximité des autoroutes).

"Un conducteur utilisant des carnets de route papier, confronté à une aire de repos pleine, pourrait chercher à se garer à l'aire suivante, même s'il n'est officiellement pas en service", écrit M. Levy. "Mais comme l'ELD détecte automatiquement les mouvements d'un camion, cela pourrait faire passer un conducteur surveillé numériquement du statut de conducteur en repos à celui de conducteur en service, ce qui pourrait le mettre en infraction avec les règles. Il en résulte une augmentation du nombre de camionneurs qui passent leur pause de dix heures sur l'accotement, une pratique à la fois dangereuse et, souvent, illégale.

Et, ce qui est peut-être le plus important, les ELD ne semblent pas nécessairement rendre les routes plus sûres. "Les meilleures preuves dont nous disposons montrent que les résultats de la surveillance électronique en matière de sécurité sont, au mieux, mitigés et qu'ils pourraient même conduire à davantage d'accidents en raison de l'inflexibilité qu'ils introduisent dans le travail des routiers", écrit M. Levy.

Les raisons ne sont pas difficiles à comprendre : lorsque vous savez que votre temps est limité, vous conduisez plus vite, vous prenez plus de risques, vous foncez par mauvais temps et vous sautez les pauses dont vous avez désespérément besoin. Au lieu de diminuer après l'entrée en vigueur de l'ELD, le nombre d'accidents de camions est

resté le même (il pourrait même avoir augmenté pour les petits transporteurs).

L'une des sections les plus comiques de Data Driven est celle où Levy montre pourquoi les infractions aux heures de service ont diminué de manière significative après l'entrée en vigueur de l'ELD, ce qui est probablement dû à une application plus faible de la part des agents dans les stations de pesage. Alors que les agents disposent de protocoles bien établis pour inspecter les carnets de bord papier, nombre d'entre eux n'ont pas l'expertise nécessaire pour lire les données des ELD.

En outre, l'inspection des carnets papier implique que l'agent s'approche de la cabine du conducteur, demande le carnet de bord et des documents supplémentaires, puis se rend à son propre véhicule ou à la station de pesage pour inspecter le matériel. Ce processus prend souvent une demi-heure ou plus. Avec les ELD, l'agent entre généralement dans la cabine du camion pour lire le tableau de bord, tandis que le camionneur regarde littéralement par-dessus son épaule (et peut-être qu'un chien, compagnon habituel du camionneur, jappera à ses pieds). "Pour des raisons à la fois techniques et interactionnelles", écrit M. Levy, ces changements peuvent signifier que les ELD sont inspectés avec beaucoup moins d'attention.

Une crise du transport routier

Dans les commentaires s'opposant au mandat ELD avant son adoption en 2017, les camionneurs ont écrit qu'ils craignaient que les ELD, comme le dit Levy, soient "un affront à leur vie privée, à leur dignité et à leur indépendance". Elle cite les commentaires de deux camionneurs à la Federal Motor Carrier Safety Administration : "Je n'ai pas besoin d'une baby-sitter fédérale dans le camion" ; "Je n'apprécie pas la nécessité d'avoir une boîte noire dans mon camion pour savoir ce que je fais. Je suis un conducteur honnête et sûr.

L'idée du camionneur comme une figure de cow-boy, indépendant et libre, parcourant la route à perte de vue, a longtemps été une fiction. Peu de travailleurs sont soumis à des réglementations fédérales plus envahissantes, à des tests de dépistage de drogues et d'alcool, à des règles détaillées de l'employeur et à des structures organisationnelles, sans parler des contrats de location prédateurs. Mais les ELD ajoutent un nouveau moyen de contrôle.

De plus, ils sont souvent associés à "d'autres fonctions de suivi des performances et d'analyse - la même unité matérielle capture toutes sortes d'informations autres que le chronométrage, et le même logiciel d'arrière-guichet permet aux responsables d'accéder à ces données". Le "savoir routier" d'un camionneur, source de l'autonomie et de l'indépendance qu'il a conservées malgré les réglementations existantes, est abstrait, sa propriété est transférée à la direction, ce qui le rend plus remplaçable que jamais.

Big Bill Haywood, un dirigeant syndical radical et l'un des fondateurs de l'Industrial Workers of the World, a dit un jour que "le cerveau du manager se trouvait sous la casquette de l'ouvrier". Des décennies d'innovation managériale ont consisté à trouver des moyens de déposséder les travailleurs de toutes sortes de connaissances. Dans quelle mesure l'extraction de connaissances par la direction, transformée en données, peut-elle réduire l'influence des travailleurs, qui sont les seuls à savoir réellement comment un travail est effectué ? Si l'on en croit les ELD, la réponse est "beaucoup".

Malgré tous les discours sur les camions autonomes, l'automatisation de la conduite ressemble davantage à l'intégration de l'homme et de la machine qu'au remplacement de l'un par l'autre. Comme le souligne M. Levy, le passage à l'automatisation est "une pente, pas une falaise". Mais les efforts d'automatisation du camionnage suggèrent que si les "camions-robots" sortent un jour des essais, ce ne sera pas sur les routes locales, mais sur les

Les camionneurs américains mis à rude épreuve !

autoroutes du pays, sur les kilomètres dont dépendent les camionneurs.

Cette éventualité ne fait que souligner l'urgence de modifier la structure des salaires des camionneurs, de les soumettre à la FLSA et de mettre fin à la classification erronée des camionneurs. Les racines du problème sont économiques - pour gagner leur vie, les camionneurs n'ont d'autre choix que d'enfreindre la loi et de se mettre eux-mêmes, ainsi que les automobilistes, en danger", écrit M. Levy. Si l'on ne s'attaque pas à ces causes profondes, la crise du transport routier se poursuivra.