

Janvier 2022

Tous surveillés ? Les salariés à l'ère des poids lourds hyperconnectés

La digitalisation des poids lourds a déjà profondément modifié les conditions de travail des salariés. L'hyperconnexion des poids lourds pourrait encore s'accélérer avec d'un côté l'application du règlement européen Driver Assisted dès juillet 2022, et de l'autre côté la généralisation de la télématique.

Déjà réelle pour de nombreux salariés, la digitalisation du secteur des transports n'est pas près de s'arrêter. En effet, les dernières évolutions réglementaires poussent à davantage de digitalisation. Mais, bien plus que la contrainte réglementaire, c'est la promesse de pouvoir mesurer toujours plus finement et en temps réel la performance de leur flotte qui incite les directions à poursuivre leurs investissements digitaux. C'est notamment ce qui s'observe aux États-Unis. Toutes les entreprises de transport opérant une flotte de véhicules terrestres (véhicules légers, bus, camion, etc.) sont concernées par ces évolutions.

L'Union européenne a adopté en novembre 2019 le règlement 2019/2144¹, qui impose dès 2022 la mise en place pour tous les véhicules à moteur d'une trentaine de technologies différentes d'aide avancée à la conduite et de nombreux nouveaux capteurs. Un enjeu fort pour les sala-

riés sera l'articulation entre ces nouvelles technologies imposées par la réglementation et des technologies introduites à l'initiative de l'employeur pour améliorer la performance de sa flotte.

Il est en effet techniquement possible de croiser toutes les données produites par les véhicules (GPS, vidéo, son, vitesse, freinage, carburant, etc.), de les individualiser et de les transmettre en temps réel à l'employeur pour lui offrir la vision la plus détaillée possible de la performance de son réseau. C'est ce que proposent les différents boîtiers de télématique, très présents en Amérique. Ces boîtiers sont installés dans l'habitacle du véhicule et permettent une surveillance généralisée et systématique des véhicules, et par ricochet du conducteur. Grâce à leurs algorithmes, ces boîtiers se substituent aussi de plus en plus aux conducteurs quant à l'appréciation des risques d'une situation donnée.

1. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144&from=EN#d1e32-24-1>

Mise en place généralisée de l'aide avancée à la conduite en Europe

Avec le règlement 2019/2144, l'Union européenne impose des technologies d'assistance avancée à la conduite à l'ensemble des nouveaux véhicules à moteur dès juillet 2022. Celles-ci vont impacter l'autonomie des conducteurs, même si certains garde-fous sont prévus.

L'objectif de ces nouvelles normes est de réduire la mortalité et les accidents de la route avec une attention particulière pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes). Partant du constat que **95% des accidents mortels seraient causés par des erreurs humaines**, le règlement européen cherche à les limiter en imposant des systèmes intelligents à la conduite¹. Un changement de paradigme s'opère : le conducteur n'est plus seulement garant de la sécurité du véhicule, mais il est aussi un risque à limiter.

SYSTÈMES OBLIGATOIRES. Parmi les nouveaux systèmes obligatoires, tous les véhicules devront être équipés de dispositifs intelligents d'adaptation de la vitesse, de détecteur de somnolence chez le conducteur, d'avertisseur avancé de distraction du conducteur ou d'enregistreur de données d'événements². L'enregistreur de données d'événements est similaire à la boîte noire dans les avions, enregistrant toutes les données critiques du véhicule en cas d'accident (la vitesse du véhicule, le freinage, la position et l'inclinaison du véhicule, état et taux d'activation de tous ses systèmes de sécurité...)

Les poids lourds devront par ailleurs disposer de systèmes spécifiques comme des systèmes avancés de détection des piétons et des cyclistes ou des systèmes de détection de dérive de la trajectoire et des systèmes avancés de freinage d'urgence.

Tous les véhicules neufs devront être équipés de l'essentiel de ces systèmes à partir de juillet 2022. **Ces normes sont en effet d'application**

Le conducteur n'est plus seulement le garant de la sécurité du véhicule, mais il est aussi un risque à limiter.

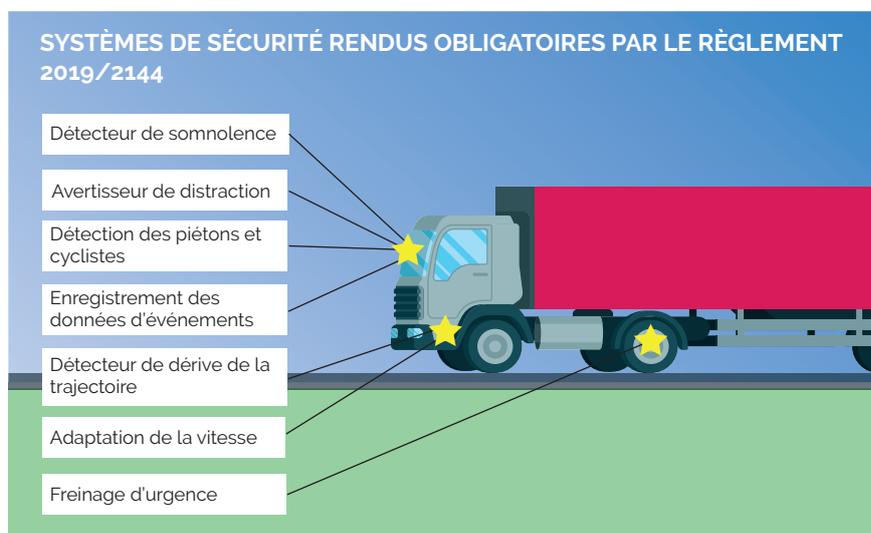
directe sans adaptation circonstanciée puisqu'elles sont issues d'un règlement européen. Même une loi issue d'un parlement national ne pourrait déroger à ces règles.

HOMME VS MACHINE. Le règlement limite l'intrusion de ces outils dans la vie privée et la conduite des conducteurs par quatre mécanismes :

- le conducteur doit pouvoir désactiver facilement certains avertissements sonores en particulier pour le système de détection de dérive

de la trajectoire ou les systèmes avancés de détection des piétons et des cyclistes ;

- le conducteur doit pouvoir éteindre certains systèmes d'aide avancée à la conduite comme l'adaptation intelligente de la vitesse, le système de détection de dérive de la trajectoire, le système avancé de freinage d'urgence ou les systèmes avancés de détection des piétons et des cyclistes ;
- certaines données ne peuvent être collectées et enregistrées qu'en circuit fermé pour empêcher des fuites ou des utilisations abusives de données notamment pour les avertisseurs de somnolence et de perte d'attention du conducteur.
- toutes les données doivent être traitées en conformité avec les normes européennes en matière de protection des données.



1. <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20190307STO30715/safer-roads-new-eu-measures-to-reduce-car-accidents>

2. La liste complète des technologies se retrouve dans l'annexe II du règlement ; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144&from=EN#d1e32-24-1>

Vu d'ailleurs : la surveillance permanente des conducteurs aux États-Unis

Ils s'appellent Lytx, Lightmetrics ou Driveroo et proposent largement leurs services de télématique aux entreprises de transport outre-Atlantique. Lytx équiperait plus de 1,5 million de véhicules. Driveroo, un des derniers acteurs en date, équipe les véhicules d'Amazon US.

Ce sont initialement des considérations de sécurité routière qui ont favorisé l'essor des boîtiers télématiques dans l'habitacle des poids lourds avec le soutien des assurances et des pouvoirs publics. En plus de centraliser toutes les données du véhicule, la plupart des boîtiers sont équipés d'un microphone, d'un haut-parleur et surtout d'un système de double caméra : l'une pointant sur le conducteur et l'autre sur la route.

La télématique constitue à plusieurs égards une rupture par rapport à la digitalisation « ancienne génération » des véhicules. Jusqu'à présent l'analyse des données produites par le véhicule se faisait de manière ponctuelle et a posteriori. À l'inverse, **les boîtiers télématiques**

analysent en continu et en temps réel les données du véhicule pour anticiper les situations à risques. Dès lors, les boîtiers de télématique « réagissent » aux situations à risques en les signalant automatiquement

Des licenciements ont lieu aux États-Unis sur la base de données fournies par des boîtiers télématiques.

à l'entreprise et/ou en interpellant le conducteur. En effet, la plupart des systèmes de télématique « parlent » et « donnent » des injonctions aux conducteurs pour qu'ils adaptent leur conduite à la situation identifiée par le logiciel. Les comportements « à risques » sont automatiquement transmis à l'employeur. Des licenciements ont lieu aux États-Unis sur la

base de données fournies par ces boîtiers.

LE SALARIÉ PEUT AVOIR À SE JUSTIFIER. En effet, en cas de divergence d'appréciation entre le boîtier et le salarié, c'est au salarié de se justifier auprès de sa hiérarchie. Ainsi ces boîtiers intelligents sont plus qu'une assistance à la conduite, car ils prescrivent à tout instant au salarié le bon comportement à adopter sous peine de sanctions. **Avec la télématique, les règles de « bonne conduite » ne sont plus définies par le législateur ou la profession, mais par le prestataire informatique.**

BOÎTIERS ÉVALUATEURS. Or les boîtiers évaluent la conduite des salariés sur la base de règles en constante évolution. Les algorithmes analysent les millions d'heures d'enregistrement accumulées pour (re-)définir en permanence ce qu'est une situation à risques ou une situation sous-optimale. Car les applications de la télématique vont aujourd'hui au-delà de la sécurité routière, et les prestataires de télématique vendent aux entreprises du secteur l'écoconduite ou la maintenance prédictive. Les salariés peuvent donc être sanctionnés par le boîtier télématique pour non-respect de normes supra légales, telle qu'une conduite insuffisamment écologique. Aux États-Unis, les boîtiers proposent même à l'employeur de classer les salariés selon leur performance...



Leviers d'action pour les représentants des salariés

INTERROGER L'EMPLOYEUR

Les conséquences de la crise sanitaire sont à intégrer dans le dialogue social.

> Exemple de questions à poser à l'employeur lors de réunions de CSE

- les plans stratégiques ont-ils été revus ? dans quelles proportions et sur quelles activités ?
- les projets d'investissement ont-ils été réévalués ?
- quelles sont les projections d'effectifs ?
- le volume de sous-traitance est-il affecté ? sur quelles activités ?
- le niveau de trésorerie de l'entreprise permet-il de faire face à la crise ? pendant combien de temps ?

LES INFORMATIONS-CONSULTATIONS RÉCURRENTES AVEC EXPERTISE

Utiles en toutes circonstances, les informations-consultations récurrentes deviennent incontournables dans ce contexte exceptionnel.

> Le recours à l'expertise permet au CSE de :

- rendre un avis éclairé même en situation d'urgence sur des sujets techniques et dans un contexte complexe et très évolutif ;
- d'intégrer les dimensions SSCT et économiques ;
- mesurer le plus tôt possible les conséquences prévisibles et possibles sur la stratégie de l'entreprise, sa santé économique et sur la santé des salariés.

LA CONSULTATION PROJETS IMPORTANTS ET NOUVELLES TECHNOLOGIES

Si elle est envisagée dans votre entreprise, la mise en place d'un système de surveillance des chauffeurs devra faire l'objet d'une consultation du CSE pour introduction d'une nouvelle technologie modifiant les conditions de travail. Vous pourrez mandater un expert habilité pour vous accompagner.

DE NOUVELLES PRÉROGATIVES POUR LE CSE

Depuis l'été 2021, les CSE sont consultés sur les conséquences environnementales de l'activité de l'entreprise lors des informations-consultations récurrentes, lors des PSE et des consultations sur projet. Pour en savoir plus, découvrez le [décodage Syndex pour les IRP](#)



VOS CONTACTS PRIVILÉGIÉS FILIÈRE TRANSPORT SYNDEX

Pascale Siveton (p.siveton@syndex.fr)

Jacques Breitenstein (j.breitenstein@syndex.fr)

Chistian Bel (c.bel@syndex.fr)

SYNDEX // SECTEUR TRANSPORT

Syndex, 22, rue Pajol - 75876 Paris Cedex 18 / contact@syndex.fr / www.syndex.fr

Directrice de la publication : Claire Morel / Coordination : Service Communication-Documents

Ont contribué à ce numéro : Christophe Hambura, Pascale Siveton

Crédits photos : Pexels, AdobeStock

