



Conducteur Routier

Avec la collaboration de Monsieur Demonteix de l'AFT-IFTIM de Longvic et d'un formateur du GRETA de Chalon-sur-Saône.

Mars 2007

Fonctions



Un conducteur routier peut travailler pour 2 types d'entreprise :

- Les entreprises qui ont leur propre service de transport et qui transportent des marchandises pour leur propre compte : on parle de **transport privé**. Le transport n'est pour elles qu'une activité secondaire (leur activité principale peut être la plastrurgie, la transformation alimentaire...).
- Les entreprises qui s'occupent de transporter des marchandises pour d'autres entreprises : on parle de **transport public**. Elles peuvent charger un camion avec des marchandises venant de plusieurs clients.

Un conducteur routier a 4 grandes fonctions :

1. Le transport des marchandises

- Il surveille, voire participe, au chargement de son véhicule. Il en contrôle le bon déroulement, il en est responsable. Il peut refuser des cartons abîmés ou mal emballés...
- Il peut avoir à bâcher et débâcher son véhicule.
- Il passe l'essentiel de son temps à conduire. Depuis plusieurs années, le confort des cabines s'est amélioré. Le conducteur n'est plus totalement seul. Il reste en contact avec son entreprise par le biais du téléphone portable et de l'informatique. Certains véhicules sont même équipés du GPS, ce qui permet à leur entreprise de savoir assez précisément où ils se trouvent.
- Le délai d'attente au moment du chargement et du déchargement est variable selon les clients.
- Il part ensuite livrer d'autres clients ou chercher de la marchandise selon les directives de son entreprise.

2. La **gestion de documents administratifs** : il s'occupe de remettre les bordereaux de livraison, les documents réglementaires pour la Police ou la Douane...

3. Un **rôle commercial** : il est souvent le seul contact physique entre le client et l'entreprise qu'il représente. Il se doit donc de donner une bonne image (bonne présentation du conducteur et du véhicule, respect des délais...).

4. La **maintenance du véhicule** : avec la présence de nombreux éléments électroniques dans son véhicule, le conducteur ne peut plus faire lui-même les réparations. Il peut s'occuper surtout de l'entretien (vidange, graissage...). Il doit être capable de détecter une panne pour faire un diagnostic au mécanicien.

Sous le nom de conducteur routier se cachent des professionnels très différents selon le type de véhicules qu'ils conduisent, de marchandises qu'ils transportent... Il faut tout d'abord savoir qu'il existe deux types de véhicules et deux permis :



Porteur (+ 3,5t)
Permis C



Porteur + remorque :
Permis EC



Tracteur + semi-remorque. La remorque est posée sur le tracteur. Permis EC

Le porteur ou le porteur + remorque. La remorque et la cabine du camion ne sont pas détachables

Voici une liste de quelques types de conducteurs routiers :

- Le **conducteur livreur** (ou messagerie) : livraison de colis à des clients (30 à 40 par jour environ). Beaucoup de déchargements. Gestion possible de la prise de commande ou de l'encaissement. Tournée sur un secteur géographique limité et bien connu qui commence souvent tôt le matin. **Permis C + FIMO**
Conditions de travail : en journée
- Le **conducteur de camion citerne** : transport de matières dangereuses (hydrocarbures, produits chimiques...) ou de liquides alimentaires (lait, vin...). Précautions particulières à prendre pour les matières dangereuses. Faire attention au phénomène de ballant (changement du sens de gravité) notamment dans les virages.
Permis C ou EC + attestations pour le transport de matières dangereuses (Centre APTH de Saône-et-Loire : 03 85 77 73 00) + **FIMO**
Conditions de travail : il fait du régional, national ou international.
- Le **conducteur de camion de déménagement** : transport, mise en caisses, en cartons, emballage, démontage et remontage des meubles... Métier très varié : les clients et les déménagements différents à chaque fois. Grand sens de l'organisation, bonne condition physique et goût pour le travail d'équipe nécessaires.
Permis C ou EC + FIMO
Conditions de travail : travail en équipe. Une partie du trajet peut se faire de nuit.
- Le **conducteur de camion frigorifique** (pour les produits frais, les surgelés...) : contrôle de la température du camion (ni trop froid, ni trop chaud), et respect de la chaîne du froid. Contrôle aussi du groupe électrogène. Transport notamment pour alimenter des grandes surfaces, d'où conduite la nuit et livraison très tôt le matin. **Permis C ou EC + FIMO**
Conditions de travail : travail souvent de nuit ou très tôt le matin et les week-ends. Souvent meilleur salaire.
- Le **conducteur de porte voiture** : chargement, déchargement, arrimage et transport de véhicules notamment pour des concessionnaires. **Permis EC + FIMO**
Conditions de travail : régional ou national (parfois absent plusieurs jours).



Paroles de Professionnel

Antoine, formateur dans une entreprise de transport et ancien chauffeur routier

L'entreprise pour laquelle travaille Antoine fait partie d'un réseau d'agences réparties un peu partout sur le territoire français. Cette société fait du transport dans le domaine industriel, et uniquement à la palette (à la différence d'autres transporteurs qui font du vrac ou du colis).

L'agence d'Antoine intervient sur un territoire qui va de Dijon à Bourg-en-Bresse en passant par Oyonnax et Paray-le-Monial. "L'agence se développe de plus en plus. Notre effectif est passé de 90 à 130 personnes en peu de temps et nous allons continuer de nous agrandir."

"Nous avons quatre grands types de chauffeurs routiers, nous explique Antoine. Tout d'abord, une soixantaine de **grands routiers** basés au siège qui font du transport national, voire de l'international lorsqu'ils vont en Allemagne. Ils partent en principe à la semaine, mais en réalité ils rentrent chez eux une ou deux fois par semaine. Sinon, tous nos autres chauffeurs rentrent chez eux chaque soir."

L'activité de l'entreprise se décompose en deux grandes missions : les missions techniques et les missions commerciales. "Les missions techniques consistent à utiliser notre réseau de 21 agences en utilisant des points relais pour transporter des marchandises d'un point à un autre du territoire. Ce travail est effectué la nuit par des titulaires du permis EC. Un chauffeur arrive vers 19h au quai, il part avec sa semi-remorque déjà chargée. 4h30 plus tard, il arrive à un point déterminé à l'avance, ce peut être une agence, une aire d'autoroute, un parking... Là, il fait le relais avec un conducteur d'une autre de nos agences. Ils s'échangent leurs remorques et donc leurs marchandises. Ensuite, ils repartent chacun dans leur direction pour revenir à leur agence de départ vers 4h du matin. C'est grâce à cette organisation que nous sommes présents sur tout le territoire français. Je pense que c'est comme ça que va évoluer le transport dans les années à venir."

Ils sont une dizaine de conducteurs à l'agence à effectuer ces missions de nuit. "C'est très particulier de travailler de nuit, c'est un rythme différent. Ce sont d'ailleurs souvent des conducteurs expérimentés et qui ont fini d'élever leurs enfants qui occupent ces postes. C'est un métier de solitaire, assez routinier, mais sans aucune manutention. Le conducteur n'est cependant pas tout seul. Il contacte une cellule de nuit en cas de problème (accidents, retard...) ou tout simplement pour dire que le relais s'est bien passé. Nous avons aussi deux conducteurs dédiés à l'acheminement des pneus pour le compte de notre client Michelin."

Les missions commerciales se font en journée. Des camions partent livrer les clients et ramasser par la même occasion du fret. "Chaque conducteur a une tournée à effectuer sur un secteur géographique précis : Louhans, Tournus, Lons le Saunier, Dijon, Chalon... Il est complètement autonome. A son arrivée, il charge son camion avec le fret arrivé la nuit en provenance des autres agences du réseau, réparti par secteur. Il charge des palettes à l'aide d'un transpalette électrique ou manuel. Ensuite, il organise lui-même sa tournée en fonction du nombre de clients (en moyenne entre 10 et 15 clients) et de leurs demandes d'enlèvements de marchandises. Un client peut, par exemple, demander exceptionnellement à ne pas être livré à l'heure habituelle. Le conducteur doit, dans le même temps, s'occuper des ramasses de marchandises qui réalimentent le réseau. Il doit bien organiser son chargement. Par exemple, mettre des palettes à livrer devant des palettes à ramener au quai. Il doit aussi avoir un bon sens de l'orientation pour ne pas perdre de temps."

- Le conducteur de **camion de transport de matériaux** (camion benne, camion grue...) : transport de matériaux (sable, graviers...) et approvisionnement de chantiers. Chargement et déchargement. Dans des sociétés comme EDF GDF ou France Telecom, véhicules spéciaux (avec grue, nacelle...). Transport de bois possible. Bien souvent, nécessité d'être titulaire du CACES Grue auxiliaire. **Permis C ou EC + FIMO**
Conditions de travail : trajets régionaux
- Le conducteur de **camion toupie** (ou malaxeur). Transport de ciment, continuellement malaxé durant le voyage. Délais très stricts à respecter : le moindre retard et le ciment peut être sec (le véhicule est alors lui-aussi inutilisable). Remplissage du véhicule. Obligation parfois de monter sur la toupie pour contrôler, utilisation de bras auxiliaires pour vider le béton. Formation souvent assurée par l'employeur. Le conducteur peut être amené à travailler aussi sur le chantier. **Permis C + FIMO**
Conditions de travail : trajets assez locaux et en journée.
- Le **grand routier**. Trajet sur plusieurs jours, voire la semaine complète. Bien se repérer dans un autre pays et respect des réglementations. Moins de manutention et plus de conduite. Préparation d'itinéraires.
Permis EC + FIMO
Conditions de travail : part à la semaine ou sur plusieurs jours. Il fait du national et de l'international.
- Mais aussi : Le conducteur de convoi humanitaire, de convoi exceptionnel (pour des personnes expérimentées, préparation d'itinéraires en tenant compte de différentes obligations notamment pour les horaires de traversée des villes...), de dépanneuse, de camion poubelle (permis C), de fourgon blindé (permis C), de transport de journaux, de camion à bestiaux (donner à boire, faire attention à ce que les bêtes ne s'écrasent pas entre elles, conduite souvent en binôme...)

Conditions de travail

Conditions de travail

- Travail de nuit dans certains cas (transport frigorifique, de journaux...), horaires irréguliers et importants.
- Déplacements sur plusieurs jours pour les grands routiers, ce qui peut perturber la vie familiale.
- Le délai d'attente au moment du chargement et du déchargement est variable selon les clients. Il faut parfois attendre longtemps.
- Intempéries (neige, verglas, brouillard...).

Le métier de conducteur routier est **très réglementé**. Les véhicules sont équipés d'un chronotachygraphe qui enregistre toutes les données relatives au voyage (nombre de km, heures de conduite, vitesse...). Le temps de conduite est de **9h maximum par jour** (avec dérogation à 10h deux fois par semaine), et le **conducteur ne peut pas conduire plus de 4h30 d'affilée au volant** au terme desquelles, il peut prendre une pause de 45 minutes.

Qualités

- Autonomie** : le conducteur doit savoir gérer son temps en fonction des trajets, de la réglementation, du trafic et des événements qui peuvent ralentir son voyage (travaux, accident, mauvaises conditions météo...). Il doit donc aussi avoir l'esprit d'initiative pour changer son itinéraire.
- Rigueur** : en dehors des règles de la sécurité routière qu'il doit bien sûr respecter (limitations de vitesse...), il doit aussi suivre des règles sur ses heures de travail, son temps de repos... Il est aussi responsable de son chargement (respecter des délais, le conducteur est responsable de son chargement...). En signant les documents de transport, il engage la responsabilité de son entreprise.
- Goût pour la solitude** : le conducteur routier passe beaucoup de temps seul dans son véhicule. Il doit aussi faire preuve de patience lors des temps de chargement et de déchargement.
- Résistance physique** : Ne pas avoir de problèmes de dos ni suivre un traitement médical lourd : 8 à 9 heures de conduite par jour, horaires importants, possibilité d'heures de repos fractionnées, manutention lors des chargements et déchargements... Pas de problème de vertige : conduite en zone montagneuse, nécessité parfois de monter sur les véhicules pour décharger la marchandise. Il doit aussi avoir de bons réflexes.
- Résistance nerveuse** : stress lié à la circulation (comportements dangereux de certains automobilistes, accidents, travaux, trafic important...), au respect des délais (toujours garder en tête de ne pas prendre de retard), aux clients (impatience, agressivité...).
- Bonne vision**
- Sens de l'orientation** : il doit être capable d'établir un itinéraire et de localiser une adresse.

Evolution de carrière

- Pour se mettre à son compte, un conducteur doit obtenir son attestation de capacité de transport.
- Le conducteur routier peut se spécialiser pour transporter des matières dangereuses (gaz, pétrole...) ou dans le transport de certains produits (matériaux de construction, produits frais, transport frigorifique...), de convois exceptionnels...
- Il peut évoluer vers des postes en interne selon la taille de l'entreprise : formateur, exploitant, chef de quai...

Salaire

- 1 189€ à 1 220€ nets par mois en début de carrière. 1 342 à 1 372€ nets au bout de 10 ans.
- Les salaires sont plus importants pour les grands routiers et ceux qui travaillent de nuit.

Le salaire de base est souvent modeste. Le conducteur routier augmente son salaire grâce à diverses primes.

Le conducteur connaît bien ses clients, il a donc un contact privilégié avec eux. Dans sa journée, il est l'ambassadeur de l'entreprise auprès des clients. Il est autonome, mais reste en contact avec les exploitants qu'il appelle avant midi pour les tenir au courant de l'avancée de sa tournée et connaître les changements éventuels. A l'agence, ces missions sont effectuées par 22 conducteurs de porteurs 13 et 19 tonnes (avec le permis C), avec, en renfort 8 conducteurs de semi-remorques (permis EC) qui interviennent en cas de besoin.

Les lots complets (33 palettes) sont transportés par une quinzaine de semi-remorques. "Ils livrent beaucoup moins de clients, seulement 2 à 3 clients par jour. Mais c'est le même travail, la seule différence, c'est le volume des marchandises."

Les chauffeurs connaissent très bien leurs tournées, ils font d'ailleurs souvent la même. "Chaque tournée est différente. Par exemple, aller sur Louhans ou au centre-ville de Dijon, c'est très différent."

4^{ème} type de chauffeur routier, le **conducteur de parc**. "Nous en avons un seul ici. Il reste tout le temps sur le site pour déplacer les remorques sur le quai, emmener les remorques au service des mines... Il peut aussi aider au chargement."

Les conducteurs ne font plus la maintenance de leur véhicule. "C'est fini chez nous l'époque où le conducteur changeait lui-même ses pneus et réparait son véhicule. Aujourd'hui, il fait appel à un service de maintenance. Il se contente de faire un petit diagnostic pour expliquer d'où vient la panne."

Les conducteurs de l'entreprise ne travaillent pas les week-ends. "Nous ne faisons pas de transport de produits alimentaires, nous n'avons donc pas le droit de circuler les samedis et les dimanches. Bien sûr, si un jour férié tombe en milieu de semaine, on ne peut pas tout arrêter, mais on trouve toujours une solution. Les conducteurs en journée travaillent de 7h à 16h. Ils finissent au grand maximum vers 17-18h. Les personnes qui envisageraient de devenir conducteur routier doivent oublier l'idée de faire 8h-12h, 14h-18h, c'est impossible dans le transport. Au niveau des salaires, nous pratiquons une politique de rémunération en fonction de la compétence des conducteurs. Ceux qui travaillent de nuit ont une rémunération plus élevée."

L'entreprise favorise l'évolution interne de ses salariés. "Lors d'un recrutement, l'entreprise fait d'abord appel à des candidatures internes. Un conducteur peut donc très bien évoluer. Il peut soit choisir de profiter du réseau en se faisant muter ou aller sur d'autres postes. Je suis par exemple devenu formateur après avoir été conducteur routier."

On a tendance à dire que le turn-over est très important dans la profession de conducteur routier. "Effectivement, nous confirme Antoine. C'est surtout vrai pour les grandes villes où la concurrence entre transporteurs est plus importante. Sur les 1 100 conducteurs de l'entreprise, 30% partent chaque année. C'est une priorité que nous sommes en passe de résoudre. Par contre, ici, région plus rurale, nous ne sommes pas touchés par le turn-over."

La Place des Femmes

Dans le secteur du transport, 9,3% des conducteurs sont des femmes. Mais elles sont surtout présentes dans le transport routier de voyageurs (transport scolaire surtout) et les ambulances. 1, 9% seulement de ces femmes travaillent dans le transport routier de marchandises.

Le métier de chauffeur routier est de plus en plus accessible : cabines plus confortables, conduite assistée, possibilité de faire du relais... On trouve de plus en plus de femmes dans le transport de matériaux (gravier...). Mais attention à la vie de famille (travail de nuit, grand routier).

Se mettre à son compte : l'Attestation de capacité

(Arrêtés du 17/11/1999 et du 20/12/1993)

L'attestation de capacité professionnelle, l'honorabilité (casier judiciaire vierge) et la capacité financière (pouvoir verser une caution par véhicule de 9 000€ actuellement, obtenue par garantie bancaire ou par fonds propres) sont les trois conditions pour pouvoir s'installer comme chef d'entreprise de transport public routier de marchandises lorsque l'on possède un véhicule de plus de 3,5 tonnes (il existe une autre attestation de capacité pour les moins de 3,5 tonnes). Il existe trois possibilités pour obtenir l'attestation de capacité :

1. En passant un examen. Les dossiers pour s'inscrire à cet examen annuel sont à retirer auprès de la Direction régionale de l'Équipement de sa région. L'examen comporte :

- un QCM de 70-80 questions (droit civil, commercial, social, la gestion commerciale et financière de l'entreprise, l'accès au marché, les normes et l'exploitation technique, la sécurité routière).
- une étude de cas portant sur la gestion et l'exploitation de l'entreprise.

(mieux vaut bien préparer cet examen : taux de réussite actuellement de 8%. Le niveau Bac est conseillé)

Organismes de formation :

- Forget Formation (03.85.42.08.50.) : plusieurs parcours possibles, contactez l'organisme pour plus de détails.
- AFT-IFTIM (03.80.63.19.20.) : sur le site de Longvic (2 154€). 1 session par an (5 fois 1 semaine de mars à septembre). Possibilité de suivre la formation par correspondance.

2. Avec de l'expérience professionnelle. Le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle en direction (avec un statut cadre) d'au moins 5 ans (à condition que ces fonctions de direction n'aient pas pris fin depuis plus de 3 ans à la date de la demande). Les candidats sont jugés sur dossier et entretien. Une commission décide ensuite de délivrer ou non l'attestation, elle peut imposer le suivi de stages complémentaires.

- **Quelles entreprises ?** Soit dans une entreprise inscrite au registre des transporteurs ou des loueurs, soit dans une entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personnes, soit au sein d'une autre entreprise ayant pour les besoins de son exploitation développé une activité de transport routier.
- **Quelles fonctions de direction ?** Soit la direction d'une entreprise de transport en tant que responsable d'établissement principal ou secondaire, soit l'emploi d'adjoint au responsable d'établissement principal ou secondaire, soit l'emploi en tant que cadre responsable du département transport ou location d'entreprise.

3. Par équivalence de diplôme (complété parfois par des stages ou de l'expérience professionnelle).

Pour une équivalence directe, être titulaire :

- Diplôme ou titre de niveau III (Bac+2) spécialisé en transport ou comportant une option transport
- Diplôme de fin d'études de l'EMTR (Ecole de Maîtrise de Transport Routier)
- Diplôme de fin d'études de l'ETL (Ecole du transport et de la logistique)
- BP Transport option transport routier
- Certificat de compétence "Responsable d'une unité de transports de marchandises et logistique" délivré par le CNAM

Sinon, diplôme + expérience (ou stage complémentaire) :

- BAC Pro spécialité exploitation des transports + stage de 10 jours portant sur la gestion et l'exploitation d'une entreprise de transport routier (sauf si le candidat justifie d'une expérience professionnelle d'1 an minimum dans des fonctions de direction dans une entreprise inscrite au registre des transporteurs et des loueurs et sous réserve que ces fonctions n'aient pas cessé depuis plus de 3 ans à la date de la demande).
- Diplôme ou titre de niveau III (Bac+2) dans les domaines du droit civil, commercial, social, fiscal ou en gestion commerciale et financière de l'entreprise et en réglementation du transport + expérience professionnelle (d'une durée d'1 an minimum dans des fonctions de direction dans une entreprise inscrite au registre des transporteurs et des loueurs et sous réserve que ces fonctions n'aient pas cessé depuis plus de 3 ans à la date de la demande) ou stage(s) (2 stages d'au moins 10 jours, l'un sur les réglementations spécifiques des transports publics routiers de marchandises et l'autre sur la gestion et l'exploitation d'une entreprise de transport routier).

Jean-Paul, formateur et ancien chauffeur routier

Jean-Paul, au cours de ses années passées comme chauffeur routier, a eu deux grandes expériences : l'une en messagerie et l'autre comme grand routier.

En messagerie

Il existe deux types de messagerie : la messagerie express où il faut livrer à une date précise et la messagerie sans impératifs de date. "Aujourd'hui, les entreprises fonctionnent beaucoup en flux tendus. Les stocks ne sont plus dans les entreprises, mais sur la route en train de transiter d'un point à un autre. C'est pour ça que la messagerie a de beaux jours devant elle. Un colis un jour à Lille peut le lendemain être à Marseille."

La messagerie consiste à livrer des colis à une cinquantaine de clients par jour. "En général, on fait toujours la même tournée. On connaît bien notre itinéraire. Cela permet aussi de bien connaître les clients, leurs habitudes. De leur côté, les clients aiment bien avoir affaire toujours au même chauffeur. La messagerie, c'est vraiment un métier relationnel, c'est d'ailleurs ce qui la rend intéressante."

Seul contact entre les clients et l'entreprise de transport, le chauffeur se doit de donner une bonne image. "On est le dernier maillon de la chaîne. On doit être présentable. Certaines entreprises imposent des règles comme porter un uniforme, être bien rasé..."

7h : "Je commence ma journée. Je vais au bureau de quai prendre mes bons de livraison. Ensuite, je les classe en fonction de l'ordre de ma tournée. Certains clients demandent parfois à être livrés en 1^{er}, j'organise alors ma tournée en fonction." Les clients sont presque toujours les mêmes, mais il peut y avoir des demandes ponctuelles, notamment de particuliers. "Pour un nouveau client, je cherche mon chemin sur une carte. Comme je livre surtout en campagne, j'ai parfois des problèmes pour trouver, tout n'est pas toujours bien signalé. Si je n'y arrive pas, je me renseigne à la mairie ou chez des voisins."

Le camion doit maintenant être chargé. "Dans certaines entreprises, le camion est déjà chargé. Moi, je préfère le faire moi-même ou avec l'aide d'agents de quai. De cette manière, j'équilibre, je classe et j'arrime mes colis selon l'ordre de ma tournée. Et ce n'est pas toujours facile, car les colis ont des tailles et des formes très variées. Il m'est arrivé de charger un bouc ou des pigeons voyageurs à côté d'autres colis !"

8h : Jean-Paul commence sa tournée. La gestion du temps et le sens de l'organisation sont primordiales. "C'est un peu la course contre la montre. Je travaille au 1/4 d'heure près. Le moindre imprévu et c'est toute la tournée qui prend du retard. Et les imprévus peuvent être nombreux, comme trouver porte close chez un client. J'avise alors de mon passage, je prévient mon exploitant et je repars bien souvent avec la marchandise dans mon camion. Un autre souci, c'est le temps d'attente, surtout lorsque je livre des grandes surfaces. Si je vois que plusieurs autres camions attendent pour être déchargés, je peux décider de livrer un autre client et de revenir plus tard. Je suis complètement autonome et je suis libre de prendre des initiatives. Il m'arrive aussi de me mettre d'accord avec un autre chauffeur qui attend et de lui laisser mes colis et mes bons. En échange, je fais une livraison pour lui."

En messagerie, le chauffeur peut avoir à encaisser de l'argent. "Certains clients ont les colis contre remboursement. S'ils n'ont pas l'argent, je repars avec la marchandise."

Au moment de la livraison, le chauffeur participe bien souvent au déchargement de son camion. "J'ai toujours un diable ou un transpalette manuel dans le camion. La messagerie est un métier physique. On fait beaucoup de manutention, on porte des colis toute la journée, des gros, des petits - mal de dos s'abstenir ! Finalement en messagerie, la partie conduite ne représente pas le plus gros du travail. C'est un métier où on trouve beaucoup de jeunes qui font leurs premières armes."

18-19h : fin de la journée. "Je mets à quai mon camion, puis je rends compte de ma journée à mon exploitant."

Jean-Paul a choisi de ne pas faire de tournée en ville. Il nous en explique les raisons. "Les tournées en ville ne sont pas évidentes. Il faut faire attention aux heures d'ouverture des rues piétonnes, faire face aux problèmes de circulation, stationner comme on peut... Souvent, les chauffeurs ont plus de clients, mais ils en livrent souvent plusieurs dans une même rue. Ils font de nombreux arrêts et ne conduisent finalement pas beaucoup."

La messagerie a de nombreux avantages : être tous les soirs chez moi, les horaires réguliers, le relationnel. Mais moi, ce que j'aime c'est rouler, c'est d'ailleurs ce qui m'a amené à faire de l'international."

Marché de l'emploi

Au niveau national

- **35 424 entreprises et établissements** de transport routier de marchandises. 59% de ces entreprises font du transport régional, 30% du transport de longue distance, 1, 5% de la messagerie et 9, 5% dans d'autres secteurs. En majorité des PME de moins de 10 salariés.
- **564 162 salariés** dont 70, 1% sont des conducteurs.
- Très peu de temps partiel pour les conducteurs de transport routier de marchandises.
- Turn-over assez important dans la profession avec un taux de 18% en Bourgogne. Le 1^{er} motif de départ est la démission.
- Bonnes perspectives d'emploi : renouvellement des générations, pourcentage de fret transitant par la route augmentant... On estime entre **20 000 et 25 000** les besoins de nouveaux conducteurs routiers par an. Les entreprises ont des difficultés à recruter. 20% des offres déposées à l'ANPE en Bourgogne ne sont pas satisfaites. En revanche, ils sont plus nombreux à postuler pour des postes de conducteurs livreurs (messagerie) alors que les offres sont bien moins nombreuses.
- Face à la concurrence étrangère, notamment sur les trajets internationaux et nationaux, les entreprises de transport ont mis en place un nouveau système d'exploitation des véhicules qui repose sur un système de relais régionaux. Les conducteurs routiers partent donc moins longtemps.

En Bourgogne

- **516 entreprises et établissements** de transport routier de marchandises. 61, 6% environ ont entre 1 et 9 salariés.
- **8 249 salariés** dont 62% environ ont entre 30 et 50 ans. 73, 8% des salariés sont à des postes de conduite.
- Beaucoup d'entreprises recourent à l'intérim. En 2003 et en Bourgogne sur les 1 067 offres déposées à l'ANPE : 41, 5% concernaient des CDI ; 31, 5% des CDD et 27% d'autres contrats (intérim surtout).

Chiffres extraits notamment du tableau de bord régional de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (AFT-IFTIM) et du contrat d'objectifs "Transport logistique" piloté par le Conseil Régional de Bourgogne, avec l'appui technique du C2R.

Formations en Bourgogne



Il existe deux solutions pour devenir conducteur routier :

- En possédant le **permis C** (pour conduire des véhicules porteurs ou véhicules isolés de plus de 3, 5t et jusqu'à 32t) ou le **permis EC** (pour conduire des semi-remorques ou des camions remorque. Il est indispensable d'avoir déjà le permis C). En plus du permis, le conducteur routier doit posséder la **FIMO** (Formation Initiale Minimum Obligatoire) obligatoire depuis le 01/07/95 dans le transport public et depuis le 10/02/05 dans le transport privé. La FCOS est renouvelable tous les 5 ans.
- OU en possédant un **diplôme du transport** : CAP Conduite routière, BEP Conduite et service dans le transport routier ou le TP Conducteur routier. Ces diplômes permettent de rouler dès 18 ans et valident les permis C, EC et la FIMO.

En alternance

▶ CAP Conduite routière

- AFT-IFTIM de Longvic (03.80.63.19.20.) Formation en contrat d'apprentissage en 1 an (avoir déjà un CAP ou un BEP)

▶ Permis C, EC, FIMO

- AFT-IFTIM de Longvic (03.80.63.19.20.) Formation en contrat de professionnalisation
- CFCR Benoît de Louhans (03.85.75.01.32.) Formation en contrat de professionnalisation

▶ TP Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur (permis C)

- AFT-IFTIM de Longvic (03.80.63.19.20.) Formation en contrat de professionnalisation
- Forget Formation de Chalon (02.43.11.11.71.) Formation en contrat de professionnalisation

▶ TP Conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules (permis EC)

- AFT-IFTIM de Longvic (03.80.63.19.20.) Formation en contrat de professionnalisation
- Forget Formation de Chalon (02.43.11.11.71.) Formation en contrat de professionnalisation

En Formation continue (formations susceptibles d'être financées par le Conseil Régional de Bourgogne et/ou Pôle Emploi)

▶ CAP Conduite routière

- GRETA Loire Morvan, Lycée Jules Renard, 9 Bd Saint Exupéry, BP 60501, 58005 NEVERS (03.86.59.74.59.)

Lieu : Nevers

Dates : décembre à juin (210h en stage)

Pré-requis : permis B,

Sélection : tests + entretien

- GRETA Val de Saône, LEGTP 22 rue Carnot, 21130 AUXONNE, 03.80.27.04.00.

Lieu : Auxonne

Dates : octobre à juin (245h en stage)

Pré-requis : permis B, niveau CAP

Sélection : tests + entretien

▶ TP Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur et tous véhicules (permis C et EC)

- Forget Formation, 6 rue Georges Eastman, 71100 CHALON SUR SAONE, 02.43.11.11.71.

Lieux : Chalon (71) ou Monetau (89)

Dates : plusieurs dates dans l'année

Pré-requis : 18 ans, permis B

Sélection : batterie de tests de sécurité + test écrit + entretien + test de conduite

- Paradis Formation, 4 route de Sermoise, 58000 NEVERS, 03.86.23.02.22.

Lieux : Nevers (58)

Dates : septembre à janvier

Pré-requis : 18 ans, permis B

Sélection : tests + entretien

- CFCR Benoît, ZA de l'Aupretin, Allée Pierre et Marie Curie, 71500 LOUHANS, 03.85.75.01.32.

Lieux : Louhans

Dates : septembre à février

Pré-requis : 21 ans, permis B

Sélection : batterie de tests de sécurité + test écrit + entretien + test de conduite

▶ Permis C, EC, FIMO

- CFCR Benoît, ZA de l'Aupretin, Allée Pierre et Marie Curie, 71500 LOUHANS, 03.85.75.01.32.

Lieu : Louhans

Dates : entrées et sorties permanentes à partir de septembre

Public : jeunes et adultes

Pré-requis : permis B, avoir une promesse d'embauche

- Forget Formation, 6 rue Georges Eastman, 71100 CHALON SUR SAONE, 02.43.11.11.71.

Lieux : Dijon (21), Chalon (71) ou Monetau (89)

Dates : plusieurs dates dans l'année

Public : jeunes et adultes

Pré-requis : permis B. Avoir une promesse d'embauche.

Sélection : batterie de tests de sécurité + test écrit + entretien + test de conduite

- Paradis Formation, 4 route de Sermoise, 58000 NEVERS, 03.86.23.02.22.

Lieu : Nevers

Dates : entrées et sorties permanentes

Public : jeunes et adultes

Pré-requis : permis B,

Sélection : test + entretien

Grand Routier

7h30 à 8h : "Je pars de l'endroit où j'ai dormi pour me rendre chez mon client."

8h à 10h30 : "Le camion est totalement déchargé. J'appelle l'exploitant pour savoir où je dois faire une ramasse. Je m'occupe des lettres de voiture (bordereaux de livraison)."

10h30-11h30 : "Je me rends à l'adresse indiquée par l'exploitant. Comme je ne peux pas être chargé maintenant parce qu'il est près de midi, je pars manger et j'attends le début d'après-midi."

16h30 : "Mon camion est enfin chargé et je peux partir. C'est à ce moment-là que mon temps de conduite commence réellement."

21h : "Je m'arrête pour manger et me reposer. Il faut savoir que le chauffeur est responsable de son chargement. Je ne dois pas me faire voler pendant la nuit. Il existe d'ailleurs des parkings sécurisés."

Je préfère attendre le lendemain pour repartir. J'en profite pour discuter avec d'autres chauffeurs, décompresser et rompre le phénomène de solitude."

Ceci pourrait être l'exemple d'une journée type d'un conducteur routier en national ou à l'étranger, de celles que Jean-Paul a connu pendant 7 ans "d'inter" (comprendre international dans le jargon du métier).

Jean-Paul a quitté la messagerie pour travailler comme grand routier. "J'avais envie de conduire, d'être tranquille. Et l'idée de voyager, de visiter d'autres pays me plaisaient beaucoup." Jean-Paul a beaucoup roulé en Italie, mais il est aussi allé dans d'autres pays comme les pays de l'Est. "Lorsque ma journée était finie, j'en profitais parfois pour aller me baigner, faire un peu de tourisme, rencontrer des gens au bar ou au restaurant... Je pense qu'il est très important de chercher le côté agréable du métier. C'est un métier qui permet de faire de belles rencontres et de voyager."

Aujourd'hui, les transporteurs font moins d'international et plus de national. Les entreprises de transport fonctionnent de plus en plus en réseau. Plusieurs camions se relaient pour faire tout le trajet. Chaque chauffeur va donc moins loin.

"La conduite du grand routier par rapport à la messagerie, c'est beaucoup plus de temps de conduite et beaucoup moins de clients et de manutention. Le bâchage et le débâchage du camion ne posent plus de problème aujourd'hui car les bâches sont coulissantes. Les camions sont de plus en plus confortables, faciles à manier."

C'est un métier moins difficile physiquement que psychologiquement. Techniquement, un chauffeur routier doit être capable de conduire sur toutes les routes (montagne, petite route, autoroute...) et par tous les temps (pluie, neige, verglas...). On doit être capable de passer partout. Il faut aussi être très vigilant. En descente par exemple, il faut faire attention aux problèmes de surcharge, à l'inertie du camion et savoir rouler au frein moteur pour ne pas mettre le feu aux freins. Tout cela s'apprend d'ailleurs en formation. Il faut adapter sa conduite en fonction du poids du chargement. D'ailleurs, aujourd'hui, les véhicules ont bien évolué et sont équipés de ralentisseurs hydrauliques ou électriques.

Mais il faut aussi arriver à gérer la fatigue provoquée par les temps de conduite, même si ceux-ci sont réglementés. C'est aussi un métier difficilement conciliable avec une vie de famille. "On part souvent à la semaine. On ne sait jamais quand on rentre... Et comme on part souvent le dimanche soir, on ne peut donc rien prévoir. C'est aussi un métier de solitaire. Je suis tout seul dans mon camion pendant souvent plusieurs heures. Il y a aussi la solitude des soirées..."

L'intérêt du métier, pour moi, c'est l'autonomie et une relative liberté. Mon seul contact avec l'entreprise, c'est mon exploitant. Il faut d'ailleurs vraiment qu'il y ait une bonne relation entre l'exploitant et le chauffeur, c'est un binôme qui doit être efficace. Même si le lien avec l'exploitant se fait toujours par téléphone, les camions sont aussi de plus en plus souvent équipés de GPS ou d'un système informatique, "informatique embarquée". Cela permet au chauffeur d'être facilement en contact avec son exploitant, de préparer des itinéraires. Cela permet aussi à l'exploitant de savoir où se trouve son chauffeur, d'avoir une vision globale de son parc de véhicules."

Les clients sont rarement les mêmes et les destinations souvent différentes. Le chauffeur doit donc anticiper son itinéraire. "Je tiens compte de plusieurs paramètres : les routes empruntées, les hauteurs de pont, les différentes réglementations notamment en matière de limitation de vitesse, les problèmes de jours fériés qui risquent de me bloquer en pays étranger."

Pour la plupart des gens, le conducteur routier, c'est quelqu'un qui conduit tout le temps. Ce que l'on imagine moins, c'est que l'on passe aussi beaucoup de temps à attendre. La profession de chauffeur routier, c'est souvent "courir, attendre, courir". Les temps d'attente, liés au fait que d'autres chauffeurs font parfois déjà la queue avant vous et aux temps de déchargement qui peuvent durer 2 heures pour une semi pleine, sont importants. Ils font partie intégrante du métier. Et il faut savoir qu'on ne rattrape jamais son retard sur la route. Il faut s'adapter, prendre un livre ou en profiter pour discuter avec des collègues."