

## Conducteurs MD

### Un métier "vieux" à chouchouter

**D'un côté, des entreprises en mal de forces vives au volant. De l'autre, des conducteurs qui manquent de reconnaissance... et de rémunérations qui les distingueraient de ceux « qui font du bâché ». Jean-François Révah a mené l'enquête pour le CIFMD. Il préconise de faire la différence, aussi bien en salaires qu'en attentions portées à ces routiers ayant un savoir-faire dont ils sont fiers.**

Sur la route, tous ne sont pas à la même enseigne. Les conducteurs qui approvisionnent les stations-service ou qui transportent une citerne de benzène ou des déchets nucléaires sont les premiers à en être conscients : le transport de matières dangereuses, c'est un métier à part, mais pas forcément reconnu comme tel.

C'est l'un des constats mis en exergue par Jean-François Révah, consultant pour le groupe Bernard Brunhes, dont ce n'est pas la première incursion dans le monde des routiers (\*). Cette fois-ci, il s'intéresse, pour le compte du CIFMD (\*\*), à la catégorie de conducteurs qui n'opèrent que sur des marchandises ciblées par l'ADR. Après une centaine d'interviews menées auprès des principaux intéressés, mais aussi d'entretiens conduits avec leurs employeurs, le consultant en est venu à une conclusion : il suffirait de tenir compte de leur différence pour que les conducteurs se sentent mieux dans leur métier.

### Des contraintes acceptées

Ce n'est pourtant pas faute de leur demander des compétences. Les responsables d'exploitation interrogés tiennent à dire qu'ils ont à faire à des « *techniciens conducteurs* », et non plus des « *chauffeurs techniciens* ». La professionnalisation a évolué sur la route des MD, au même rythme que la réglementation et que les contraintes : à une panoplie vestimentaire bien particulière, nécessaire pour la réalisation de certaines tâches, s'ajoutent l'obligation de détenir une ou plusieurs attestations et, plus « *light* », la présence de « *bibles du conducteur* », régulièrement mises à jour par l'employeur avec pour devoir, côté chauffeur, d'en signer la réception après en avoir pris connaissance.

Selon l'enquête de Jean-François Révah, ce n'est pas ces contraintes qui posent problème à ceux qui les vivent au quotidien. Elles sont plutôt acceptées, au même titre que la confrontation aux risques (malgré l'accident de Port Marly, qui semble avoir marqué les mémoires) ou que le service au client obligeant à une certaine souplesse d'horaire. C'est la méconnaissance d'un rôle, pourtant indispensable dans la chaîne d'approvisionnement, qui fait réagir les « sondés ».

Une méconnaissance qui est ressentie aussi bien à l'intérieur de la profession qu'auprès du grand public.

### **Conseillers sécurité, le succès ne se dément pas**

La dernière session de l'examen « conseiller sécurité » de l'année rassemblera 590 candidats. C'est encore la preuve de l'attention soutenue que génère ce label, qui est toujours concédé de façon très sélective. Sur les 1 203 inscrits de l'an derniers, seuls 656 candidats ont été admis.

Prochaines sessions les 9 avril et 8 octobre 2003.

### L'argent, nerf de la guerre

Premier indice de ce dédain : l'absence d'écart de rémunération avec le transport routier ou la messagerie (à l'exception des conducteurs en compte propre, qui bénéficient pour certains de conventions collectives plus favorables). « *Les gars qui traînent du sable, il est au même tarif que vous, ça fait drôle quand même, quand vous, vous savez ce que vous transportez comme produits matières dangereuses* », explique l'un des conducteurs croisés par l'enquêteur. La rémunération devrait-elle varier, de façon lisible, selon la nature du produit transporté ? C'est ce que suggère le travail réalisé. Mais encore faudrait-il qu'une évolution se fasse aussi sur la perception qu'a parfois le client chargeur qui pense, comme en témoigne le rapport, que le TMD procure de meilleures rémunérations que le TRM.

A cette non-reconnaissance vécue sur le plan financier s'ajoute un ressenti négatif : le manque de considération. Selon Jean-François Révah, « *le TMD semble souffrir de ce qui apparaît une quasi-impossibilité de montrer au salarié (en dehors de toute démagogie ou de tout paternalisme) qu'on apprécie son travail, sa motivation, ses suggestions* ». Cela vaut pour les employeurs, qui sont incapables de proposer des « *trajectoires professionnelles* » un peu motivantes, aussi bien que pour les clients, parfois peu à même d'insister sur le professionnalisme de ceux qui transportent leurs marchandises risquées. Reste que certaines activités sont décriées : c'est le cas du colisage, la messagerie du transport de MD, mais c'est aussi celui de l'activité à temps partiel en "dangereux", qui ne permet pas à ceux qui l'exercent de s'y attacher autant qu'ils le pourraient.

### Encore des passionnés

Le tableau est-il totalement noir ? Ce serait le cas si l'on ne prenait pas en compte l'intérêt que portent à leur métier ceux qui l'exercent dans les règles de l'art. En fait, ceux qui l'aiment sont ceux qui le font à temps plein. Ils en parlent comme d'un emploi « *propre* » et « *pas stressant* » (comme le dit un salarié, « *ce n'est pas un métier sale comme la savoyarde ou le palettisé. Nous on reste sec, on branche, on débranche, c'est net.* »), générateur d'un « *label* » pouvant les faire travailler ailleurs sans aucun problème. Les chargeurs avec lesquels leurs employeurs travaillent les chouchoutent

parfois : réunions mises en place chez l'un, services téléphoniques 24 h sur 24 pour établir un contact permanent chez l'autre, système de bonus-malus avec, à la clé, des bons d'achat chez un troisième...

Reste, une fois le constat établi, à en tirer les enseignements. Première mesure à mettre en place, une hausse de rémunération de façon à creuser l'écart avec le reste de la profession « conduite ». Pour Jean-François Révah, un écart de 10% serait de nature « à fidéliser à et à attirer de nouveaux conducteurs routiers dans le TMD ». Mais il faudrait aussi pouvoir marquer financièrement l'écart entre le chauffeur chevronné et le débutant sans savoir-faire. Et, pourquoi pas, mentionner le métier de l'intéressé sur sa feuille de paie («citernier», par exemple). Et puis, en vrac, pourquoi ne pas agir auprès des femmes, pour les convaincre d'épouser - au volant - la cause de la matière dangereuse, ne pas s'en remettre au conseiller sécurité pour assurer un meilleur lien avec les chauffeurs... organiser un trophée du meilleur conducteur ?

### **Formation : des audits l'an prochain**

En France, 10 organismes de formation sont agréés « MD ». Ils seront tous (y compris celui qui est contrôlé par l'Administration plus spécialement en charge du « nucléaire », puisque l'audit sera commun) testés entre la fin de l'année et le premier trimestre 2002, une fois que le comité de contrôle (composé d'un chargeur, un transporteur, un représentant de l'Administration) aura désigné les personnes chargées de cette mission. Le référentiel est en cours de réalisation. Les auditeurs auront à cœur d'aller dans les sites de formation, mais aussi en entreprises. Leurs conclusions seront envoyées à l'organisme concerné qui pourra répondre aux observations relevées. Le comité de contrôle émettra ensuite un avis qui sera adressé à la Mission Matières Dangereuses.

(\*) En mars 2001, il a publié, pour le compte de la FNTR, une étude prospective intitulée « Demain, les routiers ».

(\*\*) Comité interprofessionnel pour le développement de la formation dans les transports de marchandises dangereuses, qui réunit administration, transporteurs et chargeurs.