

Le transport routier, poids lourd de l'économie varoise

C'est un gisement inattendu d'emplois. Le transport routier pourrait apparaître comme une issue de secours pour 300 demandeurs d'emplois rien que dans le Var. Un métier en pleine évolution, à redécouvrir.

Le département du Var couvre 5972 km², pour une population de plus d'un million d'habitants, soit environ 172 habitant au km². Cette densité moyenne masque une répartition hétérogène de la population sur le territoire. Celle-ci se concentre le long du littoral et des axes routiers qui traversent le département d'est en ouest. Ainsi, l'aire urbaine de Toulon, très étendue, rassemble plus de la moitié de la population du département. En matière de transports et de logistique, le Var est bien équipé en infrastructures. Port leader sur les liaisons Corse - continent, Toulon - La Seyne / Brégallion s'est aussi positionné sur le marché de la croisière. En 2011, U.N. Ro-Ro a lancé la première véritable autoroute de la mer avec la Tranquie avec trois rotations par semaine (lire par ailleurs).

Le département du Var, explique-t-on à la Direction régionale de l'environnement et aménagement du territoire (DREAL) Paca, « est particulièrement concerné par le trafic logistique international et national, qui crée de gros flux liés au commerce, secteurs développés localement, et se désos-

per avec les importants flux de personnes. Sur ce dernier point, on constate que les « centralités » de l'aire toulonnaise, « dispersées, autonomes et peu connectées entre elles », entraînent de nombreux déplacements. De plus, « on note d'importants flux de déplacements quotidiens entre l'aire toulonnaise et celle de Marseille-Aix-Asubagne et celle des Alpes-maritimes ». Avec une population très concentrée sur la bande littorale et l'axe autoroutier, ainsi qu'une activité touristique estivale intense, « il y a donc un réel problème de congestion et un risque de rupture des chaînes en cas d'accident routier ». Les tensions autour du fonctionnement du centre commercial Avenue BS ont parfaitement illustré cette problématique... Tout comme chaque épisode de fermeture du tunnel de Toulon, qui génère immédiatement des kilomètres de bouchons dans le sens Nice-Toulon (A57) et Marseille-Toulon (A50)... Mais les déplacements routiers et autoroutiers sont également marqués par une forte représentation des poids-lourds, qui sillonnent les axes de part en part de la région.



Plus de 300 intentions d'embauches dans le Var sur toute l'année 2018

Fort de 36 000 entreprises, le transport routier est un secteur clé de l'économie française. Il est l'un des dix premiers employeurs privés français, avec 400 000 salariés dont 96% en CDI. Dans la région Paca : plus de 2200 promesses d'embauches ont été enregistrées pour cette seule année 2018. Et dans le Var ? Selon les chiffres fournis par Pôle emploi, on y en recense pas moins de 2 173 entreprises de transport routier, qui emploient plus de 6 059 salariés. En 2018 particulièrement, cette filière affiche un fort besoin de main d'œuvre. Le métier de conducteur(trice) routier(ère) concerne plus de 300 intentions d'embauche : une hausse de 45% en un an ! Le Var représente environ 15% des projets de recrutements dont 36% sur le bassin du Haut-Var, tendance qui va s'accroître avec les départs à la retraite de nombreux conducteurs(trices) d'ici à 2022. Le métier de conducteur(trice) routier(ère) nécessite des compétences spécifiques (permis, habilitations) et une résistance physique, mais également des qualités comportementales (sens des responsabilités, fiabilité, respect des règles, etc.).



Trois mois d'adaptation
Plus de 40% des intentions d'embauches sont jugées difficiles à pourvoir par les entreprises. Selon, M. Pecoraro, responsable des Transports ATIL, à Brignoles,

entreprises spécialisée en transports routiers en bennes travaux publics, la relance est là ! « Conjointe aux départs en retraite, nous allons recruter une vingtaine de chauffeurs d'ici deux ans, annonce-t-il. Mais recruter est difficile. Il n'existe pas de formation à la conduite de benne. Au-delà du

permis super lourd, cela nécessite trois mois d'adaptation dans l'entreprise. C'est long et coûteux. Nous ne pouvons pas nous tromper. C'est un métier dangereux qui demande réflexion, application et précision. Le/la conducteur(trice) doit être capable d'analyser les « pièges » du chantier, savoir com-

ment manœuvrer au mieux et où verser sans risque pour l'ensemble des personnes et du matériel ». Les femmes sont de plus en plus recherchées par la profession : « elles n'arrivent pas chez nous par hasard, elles ont réfléchi leur réorientation, sont motivées, posées, précises et peu accidentogènes »



TEXTES :
DIDIER ZAITOUN
dzaitoun@nicematin.fr

INFOGRAPHIE :
RINA UZAN

PHOTOS :
DOMINIQUE LERICHE,
DIDIER ZAITOUN,
PATRICK BLANCHARD.

Concurrence déloyale

Une opération interministérielle de contrôles des transports routiers a été organisée le 22 mai dernier en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle a permis de contrôler 280 véhicules à l'échelle régionale, en particulier des poids lourds et des véhicules utilitaires lé-

gers. Les infractions relevées sur le port de Brégallion, à La Seyne, et sur la ZAC des Brégulères, aux Arcs-sur-Argens, soulignent la nécessité de maintenir une forte pression de contrôle sur ce secteur pour limiter la concurrence déloyale qui frappe les entreprises

françaises, améliorer la sécurité routière et garantir l'application progressive des normes visant à réduire la pollution atmosphérique. Le secteur du transport routier est soumis à de forts enjeux en matière de concurrence.

Conseil d'expert

Vous êtes demandeur(euse) d'emploi et vous souhaitez découvrir un métier ou un secteur d'activité qui recrute, confirmer vos compétences, ou démontrer vos compétences à l'employeur en amont d'un recrutement ? C'est possible avec une période d'immersion professionnelle « conventionnée par Pôle emploi ». De quelques jours à 1 mois, vous pouvez être accompagné(e) par un tuteur en entreprise chargé de vous aider, vous informer, vous guider et vous évaluer. Parlez-en à votre conseiller Pôle emploi, il vous aidera à préparer votre recherche d'une entreprise et à mettre en place la convention.

En ligne directe avec la Turquie

Le port de Brégallion, à La Seyne, accueille trois rotations hebdomadaires de navires rouliers (Ro-Ro) en provenance et à destination de la Turquie. Ces navires transportent à leur bord des ensembles routiers (tracteurs et remorques), des remorques isolées et quelques conteneurs. En 2017 à l'import, environ 20 000 remorques isolées et 10 000 ensembles routiers ont été déchargés des navires. Le volume de trafic est équivalent à l'export (environ 20 000 remorques iso-

lés et 10 000 ensembles routiers ont été chargés sur les navires). Au-delà de l'activité strictement portuaire qui relève essentiellement de TPM et de la CCI du Var, la desserte terrestre de ces trafics emporte des enjeux d'intérêt national, explique la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Paca. « La desserte routière doit être régulée au mieux pour limiter les phénomènes de concurrence déloyale des

transporteurs venus de pays à bas coûts qui fragilisent le pavillon français et, partant, éviter de fragiliser la compétitivité du transport ferroviaire. Le fait de permettre au transport ferroviaire d'avoir un domaine de pertinence pour la desserte du port de Brégallion permet de limiter les poids lourds sur les axes routiers desservant le port, de limiter la congestion et la pollution de l'air et de répondre aux obligations de report modal imposées par certains chargeurs.

transporteurs venus de pays à bas coûts qui fragilisent le pavillon français et, partant, éviter de fragiliser la compétitivité du transport ferroviaire. Le fait de permettre au transport ferroviaire d'avoir un domaine de pertinence pour la desserte du port de Brégallion permet de limiter les poids lourds sur les axes routiers desservant le port, de limiter la congestion et la pollution de l'air et de répondre aux obligations de report modal imposées par certains chargeurs.





Une journée à bord d'une cabine de poids lourd

Depuis tout petit! Depuis toujours, en fait, je voulais monter dans la cabine d'un camion, d'un gros! Et traverser la France, l'Europe, le monde... Alors, j'ai contacté une entreprise de transport, dans le but de vivre la vie d'un conducteur routier.

Rendez-vous au siège de l'entreprise Ducournau, à Flassans, à quelques kilomètres de Brignoles. Pierre-Olivier Aesc nous attend, au pied de la cabine de son poids-lourd. Prêt à mettre le contact. « Nous recevons nos instructions le week-end, sur notre téléphone portable », explique le salarié. Grâce à l'application mise au point par le groupement de transporteurs et logisticiens européens ASTRE, chaque conducteur routier connaît sa marche à suivre et reste en contact permanent avec son employeur comme avec ses clients.

Nous montons à bord de son Volvo 460, 44 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA). Dans la remorque, de l'électroménager, des produits d'entretien, du matériel de décoration et d'aménagement du jardin et de la maison... Notre lourd convoi emprunte la D97 en direction de l'échangeur du Muy. « Dans la mesure du possible, et évidemment pour des raisons économiques, nous évitons de prendre trop l'autoroute, qui restait vraiment cher. Là, pour aller sur la région niçoise (40 euros pour un Le Luc - Monaco, par exemple), nous n'avons pas trop le choix, mais nous ne devons pas perdre trop de temps ».

« Chez Ducournau, nous avons un parc de 350 tracteurs, précise celui qui assume également les fonctions de formateur au sein de cette entreprise familiale. Et nous gérons quelque 700 cartes grises ».

140 000 kilomètres par an
Pierre-Olivier ne cherche pas à masquer sa fierté de travailler pour cette en-

treprise du centre Var. Il fait aujourd'hui partie des cadres et il est bien plus qu'un chauffeur routier. C'est aussi l'homme de confiance de la famille Ducournau. Depuis bien longtemps. « Depuis l'âge de 6 ans, je crois, je voulais être routier, se souvient le natif de Toulon, installé avec sa famille à Gonfaron. Après le collège, j'ai passé mon BEP à Ajaccio. Un beau jour, M. Ducournau, que je connaissais, a appelé le lycée et proposé de me prendre en apprentissage. En 1993, c'est lui-même qui est allé chercher mon permis en préfecture et me l'a remis en mains propres ».

Sa carrière était lancée. Aujourd'hui Pierre-Olivier effectue 140 000 kilomètres par an au volant de son 44 t. Au Muy, nous rejoignons l'autoroute. Mais au petit trot car, on ne s'en rend pas forcément compte en voiture, les péages sont très étroits au vu de la largeur d'un camion...

En revanche, une fois passée la barrière, on voit l'autoroute différemment. La cabine culmine à 1,5 m au-dessus de la route et ça charge tout! Avec ses 16,5 m de long (dont 13,4 m pour la remorque), le camion s'intègre dans la circulation et libère ses chevaux.

« Volvo est notre partenaire privilégié chez Ducournau, explique Pierre-Olivier. D'ailleurs, Volvo, en suédois, cela signifie "je roule" ». Et l'asphalte se dérobe sous nos deux roues. Les 460 chevaux de notre tracteur avalent l'asphalte.

Pas de rendez-vous, pas de livraison
Dans la remorque, du classique, donc. Pas comme ces jours où le Varois a transporté le tapis rouge du Festival de Cannes ou le podium du champion de Ligue 1 de football! Et on ne se rend pas très loin non plus.

Au contraire de la fois où il s'est déplacé jusqu'en ex-Yougoslavie quand il avait 12 ans, avec un ami de ses parents. « Ils voulaient me dégoûter de faire ce métier, c'est raté! ».

Où lorsqu'il a traversé l'Europe de bas en haut pour aller livrer au Danemark. « C'est du classique aujourd'hui, confirme Pierre-Olivier. Nous allons sur Nice pour livrer sur une plateforme, le PAL. C'est le parc d'activités logistique de Nice-Saint-Désir. Puis, nous irons dans une grande enseigne de bricolage avant de terminer à la Zone industrielle départementale de Carros-Le Broc. On déchargera et rechargera avant de rentrer sur Flassans ».

Les responsables de ladite entreprise de bricolage n'ont pas accepté notre livraison, sous prétexte que nous n'avions pas pris de rendez-vous en bonne et due forme.

Alors nous filons sur la zone industrielle de Carros. Là, une autre dimension nous attend. Des chauffeurs venus de toute l'Europe viennent décharger leur cargaison. Un ballet de chariots élévateurs intervient, tandis que Pierre-Olivier informe clients et employés de l'avancée de ses transports.

On décharge, on recharge, et on rentre sur le Var. Flassans nous attend.

Le chiffre 950

C'est le nombre de litres de gasoil que contiennent les réservoirs. De quoi assurer à peu près 3 000 kilomètres d'autonomie. Pour environ 1 000 euros le plein effectué au siège de l'entreprise.



Pierre-Olivier et son camion, entre Flassans et Nice. Une longue journée de route mais également d'attente et de manoeuvres... (Photo: D. L.)



Le meilleur conducteur régional est...

Une vingtaine d'entreprises a participé, à Marseille, aux sélections régionales des Trophées des Routiers au nom de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Elles espéraient faire de leur candidat inscrit le meilleur chauffeur routier de France.

Le département du var était représenté par trois candidats : Bonifay SAS, à Toulon, BC Transports, à La Crau, et Ducournau Transports, à Flassans-sur-Issole. L'entreprise du centre Var a chargé Pierre-Olivier de la représenter. « Nous avons été testés sur nos compétences théoriques, à travers des QCM portant sur les règles de sécurité au volant, sur les règles d'hygiène, détaille le Varois. Nous nous sommes aussi opposés ensuite, lors d'épreuves pratiques comme la conduite sur route ou la conduite sur simulateur. Mais il y avait également une opération de chargement-déchargement ».

Le gagnant de la région, Sandy Musset, de la société Berto Méditerranée, à Vitrolles, s'est vu offrir un week-end pour deux en Europe et pourra accéder à la grande finale nationale qui aura lieu le 27 septembre, durant les Assises du transport et de la mobilité.

