

Place à prendre : en Europe, une pénurie de conducteurs routiers

Plus de 400 000, c'est le nombre de chauffeurs routiers qui manquaient à l'appel en 2021 dans toute l'Europe. Bas salaires, manque d'attractivité, éloignement familial ; le métier ne séduit plus les jeunes générations. À la recherche de nouveaux viviers de recrues, le secteur du transport se mobilise avec un objectif : revaloriser et améliorer les conditions de travail d'une profession motrice pour l'économie et la société.

Louise Pluyaud
Journaliste

Héloïse Lanne tourne avec assurance le volant de son camion. Un poids lourd d'une capacité de 19 tonnes, long de 12 mètres et haut de 4,30 mètres, que cette frêle jeune femme de 22 ans n'a plus aucun mal à manœuvrer sur les routes de Reims, une ville du nord-est de la France. Assis côté passager, Vincent Gourdon, formateur et ancien routier, analyse la conduite de son élève : "Tout au long de sa formation, quatre mois en tout, Héloïse a réalisé une progression rapide. Je ne doute pas qu'elle obtiendra son titre professionnel de conducteur routier sur porteur dans quelques jours." Cette future conductrice routière compte reprendre l'entreprise de transport de son grand-père. "Je suis la seule de ma famille à avoir embrassé la passion des camions", témoigne-t-elle. Ancienne assistante maternelle, Mélanie Moreno, 46 ans, a également suscité l'étonnement lorsqu'elle a décidé de devenir chauffeur routier, "un métier que mon entourage considérait plutôt comme masculin". Un *a priori* que cette risqué-tout aux bras tatoués a dépassé fin 2021. "La pandémie de Covid-19 a été un déclic pour réaliser mon rêve d'enfant, rouler en

camion. J'ai ensuite été mise en contact par Pôle Emploi avec l'agence de recrutement R.A.S Intérim de Reims qui lançait son programme Agir au féminin." Une formation pour devenir chauffeur routier exclusivement réservée aux femmes.

"Il ne s'agit pas de faire de la discrimination positive mais de mettre un coup de projecteur sur le fait que les femmes ont toute leur place au volant d'un poids lourd", affirme Amel Touag, responsable développement formation chez R.A.S Intérim. Selon un rapport de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), sur les 210 000 conducteurs routiers français que comptait le transport de marchandises en 2020, les conductrices ne représentaient que 5 %. Pendant longtemps, la conduite d'un poids lourd a été une affaire physique. Aujourd'hui, boîtes automatisées et régulateurs de vitesse intelligents l'ont rendue "plus commode et accessible aux femmes comme aux personnes en situation de handicap", soutient Loïc Charbonnier, président délégué général de l'organisme Apprendre et se former en transport et

logistique (AFTRAL). Cet organisme français de formation a signé en octobre 2020 un partenariat avec l'Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (AGEFIPH) pour améliorer l'accessibilité de ses dispositifs. "Il est important de diversifier les publics que nous pouvons accueillir car la demande de nos clients est grandissante", insiste Loïc Charbonnier.

Une pénurie à l'échelle européenne

En France, il manque entre 40 000 et 50 000 chauffeurs routiers dans les entreprises de transport selon la Fédération nationale des transports routiers (FNTR). "Cette pénurie a atteint un seuil critique mais le problème ne date pas d'hier", constate Isabelle Maître, déléguée permanente de la FNTR à Bruxelles. En Europe, selon une enquête publiée en août 2021 par le cabinet d'analyse Transport Intelligence, plus de 400 000 chauffeurs manquaient à l'appel dont 55 000 en Allemagne, 15 000 en Espagne et en Italie, 8 000 en Autriche et

5 000 en Belgique. La Pologne est la plus touchée avec plus de 120 000 emplois à pourvoir, suivie par le Royaume-Uni (60 000 à 76 000 conducteurs recherchés). Le pays a notamment subi le départ de 30 000 chauffeurs européens (polonais, roumains ou bulgares en majeure partie) à cause de la pandémie en 2020. Conséquences : des pénuries dans les supermarchés et les stations-service. Pour assurer la livraison de carburant, 200 militaires ont été déployés fin 2021 par le gouvernement britannique. La chaîne Sky News a révélé que celui-ci envisagerait également de délivrer 5 000 visas de travail temporaires pour soulager les chaînes d'approvisionnement. Une décision contradictoire avec le renforcement des règles d'immigration post-Brexit.

Comme les femmes, les personnes migrantes représentent un nouveau vivier de recrues. "Depuis 2015, nous avons régulièrement en Europe des vagues de migration. En les formant, nous permettrions à ceux intéressés par le transport et la logistique de s'intégrer. C'est du gagnant-gagnant", affirme Isabelle Maître. En Belgique, l'Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises (IFAPME) et le transporteur Jost ont accueilli dès 2018 une dizaine de migrants venus de Syrie, Irak et Somalie, pour les former aux métiers de conducteurs routiers. Tout n'est pas si simple. "Lorsque je suis arrivé en Allemagne, les transporteurs n'ont pas accepté mon permis. J'ai dû dépenser 2000 euros pour repasser l'examen de chauffeur routier et obtenir une équivalence. Sans parler de la barrière de la langue. Il faut vraiment être motivé", insiste Veselin Trakilovic, un routier bosniaque de 45 ans, soit la moyenne d'âge des chauffeurs routiers européens.

Partout en Europe, le secteur fait en effet face au vieillissement de ses effectifs. "Le métier ne séduit plus les jeunes générations", regrette Jean-Marc Rivera, délégué général de l'Organisation des transporteurs

routiers européens (OTRE). En cause : une image négative du poids lourd "auquel l'opinion publique attribue toutes les tares : le camion accidentogène, qui encombre les voies et qui pollue", déplore Jean-Marc Rivera. Le secteur poursuit sa transition énergétique quittant le diesel pour aller vers plus de camions roulant au gaz naturel. Toutefois, selon une étude de l'organisation non gouvernementale Transport et Environnement, publiée fin 2021, ces camions dits "verts" émettraient 13,4 % de gaz à effet de serre de plus qu'un modèle diesel. Éric Bernard, dirigeant d'une entreprise française de transports routiers, mise quant à lui sur le "top niveau technologique" des nouveaux poids lourds pour attirer les jeunes "dont beaucoup considèrent à tort le transport comme une voie de garage". Créée en 2019, l'association *Le monde du transport réuni* qu'il préside entend faire naître des vocations en multipliant les actions de communication dans les collèges et lycées, ainsi que sur les réseaux sociaux.

Conditions de travail dégradées et bas salaires

Une fois recrutés, encore faut-il fidéliser les nouveaux chauffeurs routiers. Les conditions de travail difficiles "en découragent plus d'un", observe Karl Zener, ancien routier belge. Sur les dix stagiaires que cet instructeur poids lourd a formés l'an dernier, seuls trois sont aujourd'hui conducteurs. Certes, ces soldats ordinaires de la circulation des marchandises roulent dans un beau et grand camion, mais il y a l'envers du décor : "Vous enchaînez les heures de conduite. Le soir, les aires de repos sont souvent pleines alors vous bivouaquez sur les routes. Vous dormez à l'arrière du camion, votre linge sèche sur les calanques du véhicule. Cela peut durer des mois comme ça, sans voir sa famille", témoigne Veselin Trakilovic qui ne travaille plus qu'en national et dort chez lui chaque soir. "Les

chauffeurs se sentent aussi en insécurité", ajoute Christophe Denizot, secrétaire général de la Fédération française Sud Solidaires des transports routiers. "Depuis que l'invasion russe en Ukraine a entraîné la hausse du prix du carburant, les vols se multiplient sur les aires de repos, avec un risque de violence."

À l'inverse, ce qui n'augmente pas ce sont les salaires. "Tant qu'ils seront aussi bas, les patrons n'arriveront pas à redorer l'image des chauffeurs routiers", affirme Cristina Tilling, secrétaire politique à la Fédération européenne des travailleurs des transports (European Transport Workers' Federation, ETF), le syndicat européen du secteur. En France, les huit coefficients que comporte la grille salariale définie par la Convention nationale collective des transports routiers sont situés entre 10,57 et 11,01 de l'heure. Le salaire minimum de croissance (Smic) est actuellement à 10,57 euros de l'heure. "Le souci majeur de cette profession est un taux horaire qui ne reconnaît ni la qualification professionnelle ni l'expérience de l'âge", s'insurge Christophe Denizot. Comme nombre de leurs collègues européens, les routiers français doivent compter sur des primes, des heures de nuit ou des indemnités de déplacement pour gonfler leur salaire de base. "Un routier peut toucher jusqu'à 3000 euros bruts mais en travaillant aussi plus de 220 heures par mois", insiste le syndicaliste.

Comme les femmes, les personnes migrantes représentent un nouveau vivier de recrues.



↑ Les chauffeurs de poids lourds sont confrontés à des conditions de travail difficiles, notamment de longues heures de conduite et des conditions de sommeil inconfortables.

Photo : © Diego Ravier

Face à la pénurie, des transporteurs mettent donc la main au porte-monnaie. C'est le cas au Royaume-Uni. Selon le site de recrutement britannique Adzuna, le salaire annuel moyen d'un routier serait passé depuis mars 2020 de 30 000 à 37 000 livres (35 000 à 43 000 euros) en mars 2021. La même année, en Autriche, les syndicats de routiers ont négocié une augmentation de 3,5 % sur leur rémunération. Quant aux salariés français, ils viennent d'obtenir en février 2022 une revalorisation des salaires de 5 % puis 1 % de plus au 1^{er} mai 2022. Autre victoire, celle des Espagnols qui, en janvier 2022, ont obtenu l'interdiction de la participation du conducteur au chargement et déchargement de la marchandise. "Il n'était pas admissible que nos conducteurs professionnels, après avoir conduit neuf heures, soient obligés de décharger 20 tonnes de fruits et légumes, par exemple. Pour une question de sécurité et parce que c'est un travail qui n'est pas de leur compétence", a déclaré au média Actu-Transport-Logistique Ramon Valdivia, vice-président de l'Association espagnole de transporteurs internationaux. D'autant que ces opérations "sont rarement rémunérées par les patrons qui les comptabilisent sur les heures de repos de leurs salariés. Si ces derniers refusent de le faire, c'est la menace d'une tournée ou d'une prime en moins", dénonce Cristina Tilling.

Renforcer la réglementation européenne

En décembre 2021, à la suite d'un contrôle autoroutier en Belgique, la situation dramatique d'un chauffeur ukrainien a été mise à jour. Employé par un sous-traitant polonais du géant allemand du transport international Hegelmann, Mykola vivait depuis 17 semaines sur les parkings dans son camion avec à peine de quoi manger. Contraint de faire la manche, le travailleur de 45 ans n'aurait perçu aucun salaire en quatre mois. "Il y en a des milliers sur la route comme ce chauffeur que nous avons aidé. On est vraiment dans un cadre de traite des êtres humains et donc d'esclavagisme moderne", a dénoncé à la Radio-télévision belge francophone (RTBF) Roberto Parrillo, président de la section Transport routier à l'ETF.

"Le souci majeur de cette profession est un taux horaire qui ne reconnaît ni la qualification professionnelle ni l'expérience de l'âge."

Pour améliorer les conditions de travail des chauffeurs routiers, le Parlement européen a adopté en août 2020 le Paquet mobilité, une réforme essentielle du secteur. Son entrée en vigueur se fait par étapes mais déjà les transporteurs internationaux ont l'obligation de retourner à leur domicile toutes les quatre semaines. Quant au repos hebdomadaire de 45 heures auquel ils ont droit, "celui-ci doit être effectué hors du véhicule, dans un hébergement à la charge de l'employeur", précise Cristina Tilling de l'ETF. La réforme permet aussi aux conducteurs de poids lourds de bénéficier d'une rémunération plus juste, celle-ci étant désormais définie selon les règles de l'État où ils travaillent (et non plus selon celles du pays où est domiciliée l'entreprise). "Si un chauffeur employé par une entreprise de transport roumaine est détaché sur une longue durée en Belgique pour y faire du cabotage c'est-à-dire des opérations locales, alors il sera payé sur base de la rémunération applicable en Belgique", précise Isabelle de Maegt, responsable à la Fédération belge des transporteurs.

"Nous ne voulons pas moins mais toujours plus d'Europe, insiste Isabelle Maître de la FNTR. L'industrie du transport routier étant transfrontalière autant que les règles soient les mêmes pour tous." L'adoption du Paquet a toutefois cristallisé les tensions : "Les négociations ont été extrêmement longues (plus de deux ans et demi), mais surtout incroyablement âpres", raconte Karima Delli, eurodéputée et présidente de la Commission transports et tourisme au Parlement européen. "Les divisions étaient surtout géographiques : il y avait d'un côté les défenseurs de l'harmonisation des règles et du protectionnisme (côté Europe occidentale) et de l'autre côté ceux du dumping social et fiscal (côté Europe centrale et orientale)." Sept pays dont la Pologne, la Roumanie et Malte ont déjà déposé en mars 2021 un recours devant la Cour de justice de l'Union européenne pour demander l'annulation du Paquet mobilité. En cause : des nouvelles règles qui, selon les transporteurs

"La société ne se rend pas compte que pratiquement toutes les marchandises transitent par un camion, sauf l'air qui, comme nous, est invisible..."

d'Europe de l'Est, représentent un surcoût. Ils craignent aussi de perdre des parts de marché en Europe de l'Ouest avec la nouvelle réglementation sur le cabotage perçu comme un problème depuis plusieurs années. Le Paquet mobilité réduit à trois le nombre de trajets autorisés par véhicule venant d'entrer sur un territoire étranger. Il doit ensuite respecter quatre jours de carence. Contre toute attente, la Belgique, qui n'a pas hésité à soutenir le Paquet mobilité, s'est jointe à leur plainte sur le volet cabotage, en avril 2021. La règle porterait préjudice aux transporteurs belges, spécialisés dans le cabotage en France.

"L'application et le contrôle de ces règles dépendent des transporteurs mais aussi de chacun des États membres. Force est de constater que la volonté politique et les moyens mis en place ne sont pas encore suffisants", regrette Cristina Tilling. Regroupant 450 affiliés, dont des syndicats nationaux de routiers, la Fédération européenne des travailleurs des transports attend donc avec impatience l'arrivée en 2023 des nouveaux "tachygraphes intelligents". Obligatoires pour les poids lourds nouvellement immatriculés, ces "boîtes noires" permettront de géolocaliser les véhicules mais aussi de transmettre automatiquement plusieurs données aux autorités de contrôle. De quoi assurer une lutte plus efficace contre la fraude dans le transport routier européen et au passage améliorer la santé et la sécurité des travailleurs en régulant les temps de travail et de repos.

Un métier au cœur de nos vies

"Lorsque nous leur présentons la réforme du Paquet mobilité, les routiers nous répondent que c'est trop beau pour être vrai, partage Cristina Tilling. Ils doutent que leur situation puisse s'améliorer." "Nous sommes la dernière roue du carrosse, la plus utile mais la moins considérée", s'indigne Christophe Denizot. En 2020, à l'heure du confinement, la crise sanitaire en a fait l'amère démonstration : "Alors qu'ils étaient attendus comme le Messie pour recevoir et réapprovisionner en un temps

record les supermarchés ainsi que les hôpitaux en masques et médicaments, les conducteurs ont été traités comme des pestiférés", dénonce Éric Bernard, président de l'association *Le monde du transport réuni*. "Certaines aires de repos et établissements nous ont fermé l'accès aux sanitaires", témoigne Quentin Bonnefoy, routier français de 23 ans qui rappelle que sans eux "la France comme d'autres pays tourneraient beaucoup moins bien. La société ne se rend pas compte que pratiquement toutes les marchandises transitent par un camion, sauf l'air qui, comme nous, est invisible..."

Le duel s'opère aussi de plus en plus avec les géants de la commande en ligne comme Amazon qui, en proposant des frais de transport à prix cassés, voire gratuits, "dévalorisent le professionnalisme d'hommes et de femmes capables de respecter des

ordres de mission et des process cadrés pour qu'un canapé commandé à 18 heures, par exemple, soit livré le lendemain à 10 heures", met en avant Éric Bernard. Pour répondre aux exigences et à la demande toujours plus grandissante des consommateurs, des camions autonomes ont récemment fait leur entrée aux États-Unis touchés aussi par la pénurie de conducteurs routiers. L'Europe pourrait-elle s'intéresser à cette solution ? "Nous sommes très loin d'avoir la technologie suffisante", affirme Jean-Marc Rivera de l'OTRE. Surtout, ces roues motrices d'un monde qui veut tout, tout de suite, "ne bénéficient pas aujourd'hui à l'échelle européenne d'une acceptabilité ni par la profession ni par l'opinion. Cela nécessiterait aussi d'énormes data centers qui consomment trop d'énergie", précise Karima Delli, eurodéputée du groupe des Verts. "Nous ne sommes pas contre l'innovation mais il est temps de tirer les leçons de la pandémie et des multiples crises que nous vivons en lien aussi avec nos modes de consommation." En attendant à Reims, l'apprentie conductrice Héloïse Lanne poursuit sa route, les mains bien accrochées au volant de son poids lourd et le regard fixé vers de meilleurs horizons. ●



↑ **Les camions véhiculent une image négative auprès des jeunes générations qui les considèrent comme accidentogènes et polluants.**
Photo: © Diego Ravier