Sur la route II : mes collègues et moi

Suite de la série d'entretiens avec L., routier (cf. épisode I). Où il est beaucoup question de concurrence, mais plus encore de solidarité.

Et si on parle un peu de tes collègues, d'abord il y en a combien dans ta boîte ?

On est descendus à 225 chauffeurs. Tout doucement mon employeur a poussé les gens à la rupture conventionnelle, et il a une dent contre les cégétistes. Avant on était en moyenne 250, mais comme dans toutes les grandes entreprises, la grande mode c'est de comprimer la masse salariale, parce que c'est le seul moyen de dégager du capital. On flingue la masse salariale, on fait croire à l'État qu'on a pas une thune, on trompe le peuple français en lui disant : « c'est vos impôts qui vont assurer la rentabilité de nos entreprises, mais en même temps on va vous virer ».

Et avec le CICE, ils embauchent ?

Rien du tout. On a abordé le problème en NAO [négociations annuelles obligatoires], c'est un sujet qui fâche. On est le seul syndicat à poser la question, on est un syndicat qui fait peur au patron, on est des convaincus et on va loin dans notre démarche, mais les syndicalistes du transport ne sont pas aussi virulents que nous. Si on avait des vrais syndicalistes virulents, le monde du transport ne serait pas ce qu'il est à l'heure actuelle.

Parmi les collègues, quelle est la proportion hommes/femmes ? 100% de mecs ?

Non, il y a pas 100%. Chez nous il y a très peu de femmes. Je compte pas le personnel sédentaire, c'est une stratégie de notre employeur de nous mettre des femmes. Il a bien compris que les routiers ont plus de mal à tenir tête à une femme parce qu'ils se disent : « c'est le sexe faible, je veux pas être le gros con de base ». C'est une stratégie de notre employeur qui se dit, « si c'est une femme qui demande, ils vont plus accepter ». Sur les conductrices, il y en a très peu : chez nous il y en avait une, et une deuxième qui a été lassée de faire ce métier. Le salaire est tellement bas que les femmes sont embauchées au même salaire que nous, pas de discrimination.

Et la proportion français/immigrés ?

Le monde du transport est très fascisé. C'est gavé de merde de RTL, RMC, Europe 1, BFM, on a entendu à RTL que Marine Le Pen a dit que c'est la faute des immigrés, et au routier le soir même t'entends les mêmes conneries. Il y a des immigrés mais pas beaucoup et ils sont très mal traités. Il y en a un qui s'appelle D., qui est devenu le souffre-douleur de notre direction ; on peut pas le virer après lui avoir fait subir ce qu'on lui a fait subir, mais on lui fait faire toute la merde. Celui qui est immigré, qui comprend pas forcément bien le français, on peut lui faire faire ce qu'on veut. En plus à la télé dès qu'il y a un problème, on montre du doigt l'immigré, donc ces gars-là s'écrasent parce qu'ils sont en minorité et que très peu de gens vont prendre leur défense.

Dans ta boîte, en terme de précarité et tout, c'est quoi les types de contrat ?

Pour les matières dangereuses, ils ont du mal avec les intérimaires parce que ça demande une qualification à part. Ils commencent avec des jeunes en CDD, dont il faut que le gamin se surveille. Quand tu débutes, tu fais de la casse. Et t'as la pression parce que pour un feu cassé tu peux sauter. Un feu, c'est quinze euros. J'ai vu des directeurs convoquer des gamins pour un feu cassé et dire : « ça n'a rien de personnel, mais je te vire ». Avant, quand tu manquais de respect à un chauffeur, tu te prenais une gifle, directeur ou pas directeur, et à l'époque les mecs faisaient 120 ou 130 kilos. Mais ça s'est perdu, ils ont compris comment manipuler les gens, et surtout retourner une cour contre quelques collègues en disant : « lui, c'est un feignant ». C'est les exploitants qui distillent ce discours. Toujours la même technique de diviser pour mieux régner.

Et les horaires ? Comment votre boulot est organisé en termes d'horaires ?

C'est au cas par cas : le client demande, on doit s'exécuter. Avec quelqu'un comme moi, qui se laisse pas influencer, ils ont du mal parce que je respecte la réglementation sociale européenne, le code de la route etc. Mais ils savent sur qui taper et qui influencer. J'ai des collègues qui ont pas forcément la capacité intellectuelle de comprendre les textes, et ils prennent pour argent comptant ce que disent les exploitants. Alors on a rappelé aux collègues qu'il y a des règles, qu'un simple écrit suffit pour l'obliger à se positionner, à donner des directives précises. Par exemple, un collègue en hydrocarbures a demandé à son employeur si il avait le droit de dépasser les douze heures de temps de service, avec l'inspection du travail en copie. L'employeur a donné une réponse claire : « vous n'avez pas le droit de dépasser les douze heures ». Et le collègue était rassuré, il a vu que les syndicalistes ne racontent pas n'importe quoi.

C'est quel genre de salariés qui est attiré pour travailler dans ta boîte ?

À la base, c'est un métier de passionné, tu le fais pas si t'es pas passionné. T'es libre, très autonome. Tu partages tes expériences avec d'autres, tu discutes avec des étrangers, même avec la barrière de la langue on arrive toujours à se débrouiller. Il y a

encore une solidarité entre routiers, tu peux être en Angleterre, discuter avec un routier anglais, il va t'inviter à manger à la maison.

Cette solidarité internationale est possible même avec le dumping social ?

Tout comme nous, c'est des victimes. On a organisé sur la place de Rouen le mouvement de grève de janvier [2015]. Des journalistes de France 3 ont essayé de nous montrer comme des gros fachos. Mais je leur ai dit que les routiers étrangers ne gagnent pas des mille et des cents. Ce jour-là j'ai dit à une journaliste d'interviewer un routier roumain : il était agriculteur, avec l'Europe il a laissé tomber l'agriculture, et il vit encore plus mal que sous le diktat de Ceaucescu. Tu te dis qu'il y a un problème, leur Europe elle pue la merde.

Entre les plus anciens et les plus jeunes, c'est comment les relations ?

Le jeune qui est humble passe bien avec les anciens, ils se disent qu'il veut apprendre le métier, ils ont un esprit d'entraide. Donc avec la jeunesse ça se passe bien, sauf si le jeune a tendance, on va dire, à être plus vieux que son grand-père. Un petit recadrage suffit le plus souvent. Il faut dire que les anciens ont connu l'époque des « manches en bois », donc ils ont les avant-bras deux ou trois fois plus développés que les miens, les mains deux fois plus grosses que les miennes. Quand ils te disent de la fermer, tu dis « oui monsieur ».

C'est ton premier métier, routier ?

J'ai toujours choisi mon orientation scolaire en fonction de la route. Donc j'ai passé un BEP de mécanicien poids lourd, après j'ai pris les petits boulots qui se présentaient, j'ai été grutier, vendeur sur les marchés, etc. pour assurer le quotidien, jusqu'au jour où j'ai pu me payer le permis poids lourd. Parce que je me suis tout payé moi-même. À l'époque ça m'avait coûté 2300F pour le 26 tonnes, et la même chose pour le 40 tonnes. Après j'ai remis 2800 euros pour les ADR [organisme gérant le transport de matières dangereuses].

C'est pratique, c'est pas les patrons qui paient pour ta qualification ?

Non, c'est moi qui ai payé, par contre, comme dans toute entreprise, les patrons ont l'obligation de maintenir les qualifications à jour. D'ailleurs ils ont un intérêt financier à le faire.

C'est quoi les critères d'embauche de ta boîte ?

C'est simple, ils ont besoin de chauffeurs, ils embauchent. Si le salarié a déjà une expérience des matières dangereuses, ça les arrange, ça évite de le former. Sinon c'est la formation interne, c'est les formateurs de chez nous qui prennent en charge les chauffeurs. Surtout, le mec qui a de l'expérience, ça évite de donner un planning spécifique à un chauffeur qui va être référent du jeune chauffeur. Le gamin qui débute,

il faut un certain temps pour qu'il puisse voler de ses propres ailes, donc on le met avec un ancien pour qu'il lui montre un peu comment on se comporte sur la route, comment on fait pour les chargements et déchargements. Mais il y a une facilité de main-d'œuvre, parce que ça reste un métier qui fait rêver les jeunes.

Les jeunes montent dans la cabine avec quelqu'un de plus expérimenté, et ça dure combien de temps ?

C'est selon le talent du conducteur, et quelqu'un qui a un peu d'expérience, tu vas pas forcément être dans la même cabine que lui, tu vas être derrière.

Ce travail de formation par les plus anciens est payé ou valorisé ?

Pas du tout, c'est du bénévolat. C'est dans l'intérêt de l'entreprise, pas du salarié. Mais c'est agréable d'avoir quelqu'un avec soi, et tu crées du lien avec les collègues. Le gamin a une certaine sympathie pour toi parce que tu lui as montré les ficelles, comment éviter de se bousiller le dos, de se brûler ou même de foutre le feu à son véhicule.

Et tu te souviens de ta formation ?

Oui, bien sûr ! J'ai appris avec un ancien qu'on appelait Popeye, 1m95, 130 kilos. Il était dans la cabine la tête pliée. C'était un ancien, quoi. Il surveillait tes conneries, et il était cash : quand il te disait quelque chose, il fallait pas faire autrement. C'étaient des vrais anciens. Mais ils étaient contents de passer le flambeau à la jeunesse. Ils ont beau avoir la tête bourrée de merde médiatique, ça reste des bons gars. C'est le français typique, ça gueule tout le temps, ça aboie, mais quand tu grattes un peu, sous la surface, c'est des bons gars.

Avec le recul, il faut quelles compétences pour faire ton métier ?

Déjà, être courageux. Et puis c'est la fierté de faire ce métier. Être routier, c'est une caste, on s'identifie. Tu te gares, tu vas prendre ton verre au routier, direct la conversation va s'engager, il y a pas de barrière de classe sociale. Après, on va aborder les mêmes sujets : la route, la route, la route… La compétence s'acquiert avec l'expérience. Les gens qui ont pas l'habitude de faire de la route, quand ils vont devoir réagir à un instant T, deux minutes avant je les préviens que ça va freiner. T'arrives à anticiper le truc parce que tu connais l'attitude des gens. En vieillissant, j'ai du mal à voir de près, mais j'ai une vision de loin très accrue. Mon médecin me dit que c'est la maladie des routiers. Je sais plus lire des petites étiquettes, même avec des lunettes.

Et des collègues deviennent aveugles ? C'est un handicap, une maladie du travail ?

Les problèmes de vue sont difficiles à lier au métier. Mon médecin m'a dit qu'on ne sait pas si c'est parce que j'étais routier ou si ça date du camion-grue, quand j'étais grutier,

en l'air face au soleil, où tu t'abimes la rétine. Si on doit mettre plus une maladie professionnelle pour les routiers, c'est les problèmes de dos. Rester assis 10, 11, 12h, tu te tasses. La position assise n'est pas non plus bonne au niveau du cœur, parce que tu bouges pas les jambes, la circulation est mauvaise. Les principales maladies des routiers sont les arrêts cardiaques et les problèmes de dos.

La suite ici : épisode III

Un routier, le 27 avril 2016