

Document réalisé par la MIP de Louhans (www.mip-louhans.asso.fr) avec la collaboration de professionnels et de formateurs

Fiche n°1 réalisée en 2016

Ce qu'il faut savoir

On distingue le transport routier de marchandises du transport routier de personnes (car, ambulance...).

Plus de détails sur comment passer les permis, la FIMO/FCO, l'ADR... P11.

● Transport privé, transport public

- **Le transport privé** = entreprise qui fait transporter ce qu'elle fabrique par son propre service transport (exemple : une entreprise d'agroalimentaire qui a ses propres chauffeurs).
- **Le transport public** = entreprise de transport qui assure le transport pour quelqu'un d'autre (les marchandises n'appartiennent pas au transporteur). Par contre, elle peut aussi avoir une activité logistique (entreposage et stockage de marchandises).

52% des conducteurs dépendent du transport public et 48% du transport privé (réglementation et convention collective différentes).

● Les permis

Le type de permis dépend du poids du véhicule (PTAC = poids total autorisé en charge). Le PTAC est indiqué dans le champs F2 de la carte grise.

Permis C = Véhicule de plus de 7,5t (porteur)



Pour passer le permis CE, il faut déjà être titulaire du permis C et de la FIMO.

2 autres permis existent (qui ne permettent pas d'être routier) :

● Permis **C1** = véhicule compris entre 3,5 t et 7.5t

● Permis **C1E** = Véhicule compris entre 3,5 t et 7.5t + remorque de plus de 750kg



Permis CE = Véhicule de plus de 7,5t + remorque de plus de 750kg (semi ou camion remorque)



Le permis de conduire et la FIMO/FCO sont dissociés. Ce sont des examens différents. La perte du permis (annulation...) n'entraîne pas la perte de la FIMO/FCO.

● La FIMO et la FCO

- La FIMO marchandises (formation initiale minimale obligatoire) est une formation **obligatoire** (en plus du permis).
- Cela concerne toutes les personnes affectées à la conduite d'un véhicule (à titre occasionnel ou non) de plus de 3,5 t :
 - Les conducteurs du transport public de marchandises
 - Les conducteurs du transport privé de marchandises
 - Mais aussi les agents de l'Etat, des collectivités locales...
- Au bout de 5 ans, la FIMO est à réactualiser. Il faut alors suivre une nouvelle formation. On ne parle plus de FIMO, mais de **FCO** (formation continue obligatoire) qui est à renouveler tous les 5 ans.



Paroles d'anciens conducteurs devenus formateurs

Philippe

Une vocation...

Philippe a été conducteur routier pendant 25 ans avant de se reconverter en devenant moniteur auto-école et formateur (pour des CAP Conducteur routier et Titre Professionnel).

« J'ai fait un peu de tout, mais surtout du très grand routier : je partais de Glasgow en Ecosse pour aller livrer Athènes, puis Moscou. Je partais plusieurs mois sur la route : je prenais le ferry, je circulais sur la neige... C'était l'aventure. Sur place, je devais me débrouiller tout seul. Ce type de transport existe toujours, mais c'est moins fréquent. Un routier va à la limite faire du frontalier, c'est-à-dire aller jusqu'en Italie ou en Allemagne.

Je suis devenu routier par amour du camion. J'ai passé mes permis à 16 ans, mais j'ai dû attendre mes 18 ans pour pouvoir enfin rouler. Pour mon 1er voyage, je suis directement parti plusieurs mois destination Moscou. Aujourd'hui, c'est impensable, aucun débutant n'accepterait. »

Qui se perd

En tant que formateur, Philippe a constaté qu'aujourd'hui les mentalités ont beaucoup changé. « Pour la plupart, les stagiaires viennent, non plus par amour de la route, mais pour trouver un boulot. Routier, c'est devenu un gagne-pain comme un autre. En plus, ils ont souvent une fausse image du métier. Pour eux c'est un métier où on trouve facilement du travail et bien payé.

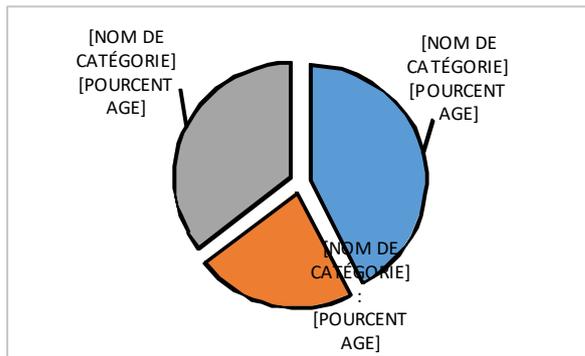
A chaque présentation du métier, j'essaye de leur ouvrir les yeux : les salaires vraiment très élevés, c'est du passé. Aujourd'hui, un routier débutant qui part à la journée touchera 1 450 à 1 500€ brut par mois. Rien de plus. Pour améliorer son salaire, il faut accepter de découcher, de travailler de nuit... Bref, il faut partir sur plusieurs jours, mais sans faire d'excès au niveau des repas : le mieux c'est de manger sa gamelle dans son camion. Dans ce métier, ce sont les primes et les heures majorées qui font une meilleure rémunération. Il faut vraiment être conscient de cette réalité. Les employeurs essaient quand même de fidéliser leurs chauffeurs en proposant un 13^{ème} mois, des tickets restaurant... »

Marché de l'Emploi



• Quelques chiffres

1 205 établissements en Bourgogne en 2014. Ce chiffre se stabilise après plusieurs années de baisse.



- 6 729 conducteurs routiers en Bourgogne (dont 2% de femmes en 2014, elles étaient 3% en 2009).
- 75% des embauches se font en CDI.

• Débouchés

- Malgré une forte concurrence européenne, on note une légère reprise avec des créations de poste (sans oublier les remplacements suite à des départs en retraite).
- La reprise concerne surtout la messagerie, les transports régionaux et l'activité de relais. Ce sont des postes avec des déplacements à la journée (donc des salaires plus bas car pas de primes de découchers).

• Offres d'emploi

- Ce secteur fonctionne beaucoup grâce au bouche-à-oreille et aux candidatures spontanées (ne pas hésiter à se présenter physiquement dans les entreprises).
- Pour trouver des offres d'emploi :
 - Job Transport : www.jobtransport.com
 - T-Clic emploi : www.t-clic-emploi.com
 - Pôle Emploi : www.pole-emploi.fr (avec le mot « conducteur routier », le code Rome N4101 ou N4105 pour la messagerie).

Chiffres communiqués par l'AFT de Bourgogne (www.aft-dev.com) et extraits du rapport de l'OPTL (www.optl.fr).

Sites officiels :

- AFT : www.aft-dev.com
- FNTR : www.fntr.fr
- TLF : www.e-tlf.com
- UNOSTRA : www.unostrat.fr

Pour connaître la liste des entreprises : www.developpement-durable.gouv.fr/liste-des-entreprises-inscrites.html

Une autre fausse idée : un conducteur ne ramène pas toujours son camion chez lui. Il le partage souvent avec d'autres chauffeurs, car pour être rentable un camion doit circuler le plus possible. Cela peut entraîner des tensions concernant l'entretien et l'état de propreté du véhicule.

Un métier réglementé

La profession est encadrée par une réglementation sociale européenne (RSE) qui fixe le nombre d'heures de conduite et de repos et une convention collective. « Par exemple, on ne peut pas faire plus de 90h sur 2 semaines. Il faut faire des coupures obligatoires de 45 minutes après 4h30 de conduite. Si vous ne respectez pas ces temps, vous pouvez être sanctionné. Souvent les coupures se font pendant les chargements et déchargements.

Concernant le salaire, on bénéficie d'heures majorées entre 21h et 5h du matin. On peut percevoir des indemnités pour les repas, mais cela dépend de son heure de départ ou d'arrivée. Par exemple si vous partez avant 14h, vous avez une prime pour le repas de midi, mais pas si vous partez après 14h. C'est la même chose pour le petit-déjeuner et le dîner. »

Un métier aux multiples facettes

Il existe plusieurs types de transport et donc plusieurs types de conducteurs. « C'est très large : il y a ceux qui font de la messagerie et qui travaillent à la journée, ceux qui partent sur 2 jours, ceux qui partent à la semaine, voire sur 15 jours ou plus longtemps... On peut transporter des animaux vivants, des produits frais, des matières dangereuses, des gravats, du vrac, des colis, du courrier, du bois, des voitures, les pulvés, le perdu... Il y a les camions citerne, les camions toupie, ceux qui ont une benne, les bâchés, les frigorifiques, ceux qui transportent des containers, les convois exceptionnels... C'est un métier vraiment très large. »

Le travail à la journée

« Vous partez souvent tôt le matin, voire dans la nuit, par exemple pour livrer les magasins avant l'ouverture. Vous pouvez faire du 3h/13h30, du 13h30/minuit, du 21h/4h30, du 17h30/3h30... Tout dépend de la marchandise, des clients, de votre employeur...

Pour de la messagerie, un permis C et la FIMO suffisent. Vous devez livrer des colis chez différents clients. Cela veut dire de la manutention, monter et descendre souvent du camion, circuler en zone urbaine et donc réussir à se garer... C'est usant physiquement pour les genoux et le dos. C'est complètement différent du routier qui part sur plusieurs jours : lui, il fait surtout de la conduite et ne s'occupe ni du chargement ni du déchargement. Par contre, il faut un permis CE.

Le travail de nuit, bien sûr, c'est un rythme à prendre. On vit un peu en décalé par rapport aux autres. Mais, personnellement, j'aime ça. C'est une toute autre ambiance, bien plus conviviale. Les gens des entrepôts sont plus détendus, il y a aussi plus de solidarité que la journée. Sans oublier qu'il y a moins de monde sur la route. Il y a souvent des offres pour travailler la nuit.

Philippe a souvent des demandes des stagiaires sur les chauffeurs qui travaillent pour des entreprises de surgelés. « Ils ne sont pas considérés comme des conducteurs routiers, mais comme des commerciaux. Ils travaillent de 6h à 19h30. »

Fonctions



On distingue :

- Le **conducteur grand routier** (ou « zone longue ») qui prend au moins 6 repos journaliers par mois hors de son domicile (ce qui correspond à 6 découchers).
- Le **conducteur courte distance** (ou « Zone courte ») qui ne fait pas de la messagerie et qui prend moins de 6 repos journaliers par mois hors de son domicile.
- Les **conducteurs de messagerie** : enlèvement et livraison de marchandises dans le cadre de tournées régulières (avec des contraintes spécifiques de délais de livraison, des opérations de groupe/dégroupe des colis...).

La catégorie du conducteur n'est déterminée ni par le tonnage de son véhicule, ni par son coefficient dans la convention collective (qui détermine son salaire).

● Le transport

- Contrôle du véhicule : avant de partir, il vérifie l'état du véhicule (carburant, phares...).
- Surveillance, voire participation, au chargement de son véhicule : il est responsable de son chargement et peut refuser des cartons abîmés ou mal emballés... Le délai d'attente à quai est variable selon les clients.
- Travail solitaire mais en lien avec son entreprise par le biais du téléphone portable et de l'informatique. De plus en plus de véhicules sont équipés du GPS, ce qui permet à leur entreprise de savoir assez précisément où ils se trouvent.

● Le côté administratif

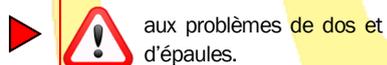
- Il fait signer les bons de livraison.
- Il met à jour les documents de bords, les bordereaux de livraison et l'ensemble des papiers réglementaires (pour la douane, la Police)...

● La maintenance du véhicule

- Avec la présence de nombreux éléments électroniques dans son véhicule, peu de réparations. C'est plus de l'entretien (vidange, graissage...). Il doit être capable de détecter une panne pour permettre au mécanicien de faire un diagnostic.

● Conditions de travail

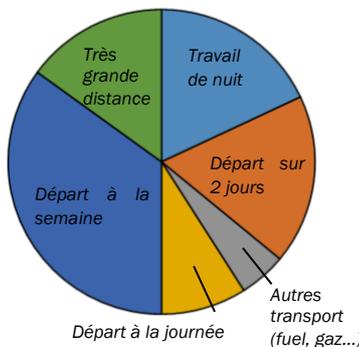
- Position assise prolongée
- Port de charges
- Circulation routière (et dangers liés à la route)
- Stress (respect des délais...)
- Contact avec les clients
- Isolement (et éloignement possible du domicile)...



● Qualités requises

- Respect des délais.
- Souci de l'entretien du véhicule.
- Rigoureux et organisé.
- Sens du service client.
- Autonomie.
- Bonne condition physique : souvent chargement/déchargement, montée/descente du camion, temps de conduite long...

Répartition d'activité



Il doit toujours avoir avec lui un certain nombre de documents pour le suivi de sa marchandise, les douanes...

Plus il a de clients différents à livrer, plus il a de récépissés de livraison.

Un rôle commercial.

Il est souvent le seul contact physique entre le client et l'entreprise qu'il représente : il doit donner une bonne image (tenue correcte, propreté du camion, respect des délais...).

Le frigorifique

Conduire un camion frigorifique, c'est accepter de travailler même les week-ends et les jours fériés. « Les magasins ont besoin d'être réapprovisionnés en permanence et les camions, grâce à certaines astuces, peuvent rouler tous les jours en respectant la réglementation. »

Le transport d'hydrocarbures

Le transport d'hydrocarbures recrute, mais il faut un salaire pas forcément très important malgré les responsabilités et le danger de ce type de transport. « Là aussi, vous travaillez à la journée pour livrer les stations-service, sur autoroute ou en dehors. Il faut posséder des formations complémentaires au permis qui autorisent à transporter des matières dangereuses. Il faut connaître les gestes à faire et être très rigoureux. La moindre erreur peut être fatale. »

En effet, le chauffeur doit respecter des règles strictes lorsqu'il utilise la citerne pour éviter tout risque d'explosion.

« Vous avez aussi des chauffeurs qui livrent du fuel. Mais si le temps continue d'être aussi clément, l'activité va fortement ralentir. »

Dans les travaux publics

« Vous pouvez travailler dans une entreprise classique de travaux publics. Vous pouvez alors être amené à faire aussi du travail au sol, sauf si vous faites des enrobés. Dans ce cas, vous restez dans votre camion. Comme les autres ouvriers, vous travaillez en journée, avec des horaires d'été et d'hiver.

Vous pouvez aussi travailler dans une carrière. Vous faites du chargement et du déchargement toute la journée.

La conduite d'un camion benne ne s'improvise pas. D'ailleurs ce poste est souvent occupé par des conducteurs expérimentés. Il faut bien réfléchir à votre emplacement : quand vous videz, le centre de gravité change. Vous devez aussi regarder l'état de la route, si elle est humide, boueuse... Si vous n'êtes pas stable, le camion peut se retourner. »

Des itinéraires répétitifs

Aujourd'hui, les trajets sont assez routiniers : un routier fait presque toujours les mêmes itinéraires. « Cela peut paraître lassant, mais c'est ce que demandent les conducteurs maintenant. Ils veulent de la sécurité, éviter les surprises. C'est ce que je vous disais au début, aujourd'hui routier c'est devenu pour beaucoup un gagne-pain comme un autre.

De plus en plus, le transport s'organise en relais : un chauffeur va jusqu'à un point d'étape, sa semi est récupérée par un autre chauffeur qui va au point d'étape suivant et lui retourne à son point de départ avec une autre remorque. Et il recommence le lendemain ou le surlendemain. C'est une évolution du métier qui ne satisfait pas toujours les transporteurs. C'est plus simple d'avoir un seul chauffeur : cela veut dire que le camion sera mieux entretenu, les clients voient toujours la même personne... »

De la place pour les femmes

Pour Philippe, aucun souci pour qu'une femme soit routier. « Quand je partais, on était généralement deux à se suivre et j'ai bossé une quinzaine d'années avec une femme. En formation, j'en vois passer de plus en plus. Et on est loin de l'image de la femme un peu garçon manqué. Après, c'est parfois difficile pour elles de se faire une place.

Différents transports

● Grand routier = zone longue



Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> ● Peu de manutention, surtout de la conduite.
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> ● Sens de l'orientation. ● Connaissance et respect des réglementations dans chaque pays. ● Langues étrangères appréciées.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> ● Permis CE ● FIMO/FCO ● ADR de base (si transport de matières dangereuses en colis)
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> ● Horaires : variables ● Déplacements : sur plusieurs jours, à la semaine, sur 15 jours... donc beaucoup de découchers. ● Mobilité : nationale, pays frontaliers, internationale...
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> ● Peu de débouchés pour les débutants. ● De moins en moins d'offres d'emploi.

Offre d'emploi type

Vous serez chargé d'effectuer des livraisons nationales en semi-remorque. Le chargement et le déchargement du véhicule pourra vous être confié. Vous serez en lien direct avec le service exploitation qui vous donnera vos ordres de mission. Vous devez être rigoureux dans la gestion de votre temps de travail. Le travail sera organisé du lundi au vendredi avec des départs possibles le dimanche soir.

● **Conducteur zone courte** (départs à la journée, voire quelques jours)

Transport frigorifique	
 Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la température, du groupe électrogène et respect de la chaîne du froid.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis CE • FIMO/FCO
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : variables (travail possible les week-ends, les jours fériés...) • <u>Déplacements</u> : à la journée ou sur quelques jours • <u>Mobilité</u> : régionale voire nationale (souvent la même tournée)
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Régulièrement des offres d'emploi.

Offre d'emploi type

Livraison de pièces de boucheries auprès de restaurateurs.

Missions : accrochage/décrochage occasionnel de carcasses de viandes (80 kg), manutention de pièces de boucherie (bœuf, porc, mouton...), livraison au niveau régional.

Horaires de 5h à 13h.

Transport régional ou national	
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Respect des délais. • Contact clientèle.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis CE • FIMO/FCO
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : variables • <u>Déplacements</u> : à la journée ou sur quelques jours • <u>Mobilité</u> : régionale voire nationale (souvent la même tournée)
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Régulièrement des offres d'emploi.

Offre d'emploi type

Vous devez respecter les délais imposés, superviser (voire participer) au chargement et déchargement du véhicule, respecter les formalités administratives, mettre à jour les documents de bord, bien communiquer avec votre exploitant...

Attitudes requises : autonome, ponctuel, respect de la législation et des consignes de sécurité.

Découchers à prévoir.

Système de relais	
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de chargement/déchargement. • Se rend à un point d'étape pour changer de semi ou de camion et revient à son point de départ.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis CE • FIMO/FCO • ADR de base (si transport de matières dangereuses en colis)
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : variables • <u>Déplacements</u> : à la journée, sur plusieurs jours • <u>Mobilité</u> : nationale, pays frontaliers... • Les relais se font souvent de nuit.
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Type de transport qui se développe de plus en plus.

Offre d'emploi type

Vous serez amené à conduire un super lourd pour faire des relais sur Paris en respectant la réglementation et la satisfaction de la clientèle (délais, conformité...).

Missions : arrimage des charges, émargement de documents, contrôle des marchandises, chargement/déchargement, entretien et suivi du véhicule...



Témoignages intéressants de conducteurs routiers sur : <http://www.fierdetroutier.com>

Lorsque les 1eres femmes routier sont arrivées, les hommes ont eu des doutes notamment sur leur capacité physique à assurer le métier. Mais elles ont depuis longtemps prouvé qu'elles sont aussi compétentes qu'un homme. Les camions sont aussi mieux équipés : par exemple les bâches sont maintenant électriques.

Aujourd'hui, je trouve que ça s'est détérioré. Le problème vient moins des employeurs que des collègues. Les autres chauffeurs sont plus désagréables, sexistes... Je le ressens dès la formation. C'est entre autres pour ça que la plupart des femmes font du journalier : elles n'ont pas besoin de trop côtoyer les autres chauffeurs. »

Des évolutions technologiques

Aujourd'hui tous les camions ou presque sont équipés de GPS et d'un système de géolocalisation, le chronotachygraphe est maintenant numérique... « Un transporteur peut vérifier à tout moment où sont ses camions, les temps de pause et de conduite... Les camions sont de plus en plus sophistiqués. Mais le GPS ne remplacera jamais une carte : combien de fois j'ai entendu des histoires de chauffeurs perdus dans des chemins de terre ou coincés sous un pont parce qu'ils faisaient confiance au GPS. Malheureusement, beaucoup de chauffeurs ne savent plus lire une carte. »

Un chauffeur fait aussi de moins en moins de mécanique. « Quand il a un problème, il appelle l'assistance et attend. S'il crève, il ne va pas essayer de changer sa roue, même si cela veut dire qu'il sera en retard chez ses clients. C'est dommage, mais c'est comme ça. »

Se faire connaître

Pour trouver un emploi, voici ce que conseille Philippe aux conducteurs routiers débutants. « Tout d'abord, si vous voulez avoir la possibilité d'évoluer ou de trouver un travail plus facilement, je conseille d'avoir le permis C et CE.

Ensuite, il faut persévérer. J'ai beaucoup d'amis transporteurs et ils me disent tous la même chose : ils veulent voir de la motivation. Il faut se rendre sur place et insister, revenir à la charge plusieurs fois. Et si on vous propose un petit contrat, même si ce n'est pas comme conducteur, il faut l'accepter, c'est le meilleur moyen de se faire connaître. Dans ce secteur, le bouche-à-oreille fonctionne bien.

Il existe de gros groupes de transport qui disposent de plateformes un peu partout en Europe. Les petites entreprises familiales rencontrent des difficultés face à cette concurrence, sauf lorsqu'elles sont sur des transports bien spécifiques ou font de la sous-traitance. Par exemple j'en connais une qui fait essentiellement du convoiage d'animaux vivants. »

● Messagerie (départs à la journée)



Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Beaucoup de déchargements et de manutention. • Gestion possible de la prise de commande ou de l'encaissement. • Opérations de chargement/déchargement selon le plan de livraison. • Emargement de documents. • Contrôle des marchandises. • Arrimage de charges.
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Bon relationnel (contact client) • Sens de l'organisation.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis C • FIMO/FCO
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : variables (de tôt le matin à tard le soir) • <u>Déplacements</u> : à la journée • <u>Mobilité</u> : régionale (souvent la même tournée)
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Des offres d'emploi régulièrement.

Offre d'emploi type

Vos tâches : livrer entre 15 et 20 clients par tournée et ramasser de la marchandise auprès de clients (entre 1 et 3) au retour.

Vous devez posséder l'ADR, avoir une expérience significative en messagerie expédition et savoir maîtriser le PDA (petit appareil pour faire signer les clients électroniquement).

Antoine

L'entreprise d'Antoine appartient à un réseau d'agences réparties sur le territoire français. Cette société fait du transport dans le domaine industriel, uniquement à la palette (ni vrac ni colis).

Quelques grands routiers

L'agence d'Antoine intervient sur un territoire qui va de Dijon à Bourg-en-Bresse en passant par Yonnax et Paray-le-Monial. « Nous avons des grands routiers 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. »

Le système de relais

« Nous utilisons notre réseau de 21 agences pour transporter des marchandises d'un point à un autre grâce à un système de relais. C'est un travail de nuit. 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 : 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 de leur côté pour revenir à leur point départ vers 4h du matin. C'est grâce à cette organisation que nous sommes présents sur tout le territoire français. Et c'est comme ça qu'a évolué le transport.

C'est très particulier de travailler de nuit, c'est un rythme différent. Ces postes sont souvent occupés par des conducteurs expérimentés qui ont fini d'élever leurs enfants. 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.

C'est fini 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 tournées en journée

En dehors des relais, les conducteurs travaillent à la journée pour livrer les clients et ramasser par la même occasion du fret. « Ce sont essentiellement des conducteurs de porteurs, donc des titulaires du permis C. »

Chaque conducteur a une tournée à effectuer sur un secteur géographique précis : Louhans, Tournus, Lons le Saunier, Dijon, Chalon... « Les chauffeurs connaissent très bien leurs tournées, ils font d'ailleurs souvent la même. Chacune est différente : aller sur Louhans ou au centre-ville de Dijon, c'est très différent. »

Le conducteur est autonome. « A son arrivée, il charge son camion avec le fret arrivé la nuit. Les marchandises, réparties par secteur, viennent des autres agences du réseau. 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

● Dans le BTP



	Dans une carrière
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Chargement/déchargement avec un camion benne.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis C et CE • FIMO/FCO (sauf s'il ne sort pas du site)
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : de chantier (donc en journée) • <u>Déplacements</u> : / • <u>Mobilité</u> : sur le site • Pas de manutention.
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de débouchés car beaucoup de candidatures.

	Sur un chantier
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Approvisionnement du chantier (matériaux, gravats...). • Manœuvres sur chantier. • Travaux de terrassement. • Ne pas confondre avec le tombereau (ou dumper) qui est un engin de chantier (il faut un Caces pour le conduire).
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte les conditions d'accès au chantier. • Connaissance du BTP pour aider.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis C ou CE • FIMO/FCO • Caces R372 Cat 1 (mini-pelle), Caces R372 Cat 4 (tractopelle) et Caces R390 (grue auxiliaire)
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : de chantier (donc en journée) • <u>Déplacements</u> : / • <u>Mobilité</u> : en fonction des chantiers
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Pour l'utilisation d'un camion benne : avoir de l'expérience (pour manœuvrer).

	Camion toupie
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Remplissage de la toupie et utilisation d'un bras auxiliaire pour la vider. • Nettoyage de la toupie et du camion : il doit rentrer dans la cuve. • Obligation de monter sur la toupie pour effectuer des contrôles.
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Réactivité : le but est d'amener le béton frais le plus rapidement possible pour qu'il reste de bonne qualité.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis C • FIMO/FCO
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires : de chantier (donc en journée) • Déplacements : / • Mobilité : en fonction des chantiers • En hiver, baisse de l'activité (le conducteur peut s'occuper de l'entretien du véhicule, d'autres tâches...).
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Avoir de l'expérience.

Offre d'emploi type

Vous serez chargé(e) de conduire un camion toupie pour livrer des chantiers en régional.

Vous participerez aux tâches de manutentions et au nettoyage de la toupie.

Vous avez le permis C, la fimo et la carte conducteur.

Vous avez une expérience similaire, vous êtes sérieux(se) et motivé(e).

	Livraison produits du BTP
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation et chargement. • Rangement des matériaux sur des aires de stockage. • Livraison.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis C ou CE • FIMO/FCO • Caces R389 Cat 3 (chariot élévateur), Caces R390 (grue auxiliaire) vivement conseillé
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires : de chantier (donc en journée) • Déplacements : à la journée • Mobilité : régionale
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Avoir de l'expérience.

Offre d'emploi type

Vos missions seront :

- *D'assurer la préparation et le chargement des commandes des clients du point de vente.*

- *D'assurer le rangement des matériaux sur les aires de stockage prédéfinies.*

- *D'assurer les livraisons sur les chantiers des clients professionnels dans le respect des plans de tournée, des délais d'acheminement et des règles de sécurité.*

Horaires du lundi au vendredi de 7h30 à 12h et de 13h30 à 16h.

Vous devez avoir le permis C + FIMO/FCO + caces grue auxiliaire + expérience.

réalimenteront 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. »

Les lots complets (33 palettes) sont transportés par des semi-remorques, pour lesquels il est nécessaire de posséder le permis CE. « 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. »

Et un chauffeur qui reste sur place

« Nous avons un seul conducteur de parc. 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. »

Pas de travail 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, ceux qui travaillent de nuit ont une rémunération plus élevée. »



Jean-Paul

Jean-Paul a été d'abord conducteur en messagerie avant de devenir grand routier.

En messagerie

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. »

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, nos clients qui apprécient de voir les mêmes personnes... C'est vraiment un métier relationnel, c'est d'ailleurs ce qui rend la messagerie intéressante. »

7h : « Début de ma journée. Je vais prendre mes bons de livraison que je classe en fonction de l'ordre de ma tournée. Certains clients demandent parfois à être livrés en 1er, 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. Si besoin, je me renseigne à la mairie ou chez des voisins. »

Jean-Paul a choisi de ne pas faire de tournée en ville : « Ce n'est pas évident. 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 plusieurs dans une même rue. Ils font de nombreux arrêts et ne conduisent finalement pas beaucoup. »

Le camion doit maintenant être chargé. « Dans certaines entreprises, le camion est déjà chargé.

● Matières dangereuses



	Fioul
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Encaissement possible. • Adaptation à la configuration des lieux (accès parfois difficile chez les particuliers). • Manutention de tuyaux. • Suivre le bon déroulement du chargement/déchargement (si fuite, arrêt immédiat).
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Etre très rigoureux. • Conduire en faisant attention au phénomène de ballant (changement du sens de gravité), notamment dans les virages.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis C (livraison aux particuliers) ou CE • FIMO/FCO • ADR de base + spécialité citerne
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires : en journée • Déplacements : sur la journée • Mobilité : régionale • Risques (port d'équipements de protection).
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Fuel : attention à la saisonnalité pour la livraison aux particuliers.

Offre d'emploi type

Entreprise spécialisée dans la livraison de fuel recherche un chauffeur livreur.

Rattaché à la direction de l'entreprise, vous serez chargé, d'assurer la livraison de fuel chez les clients ainsi que l'encaissement de votre prestation.

Votre profil : titulaire des permis CE/FIMO/FCOS ainsi que l'ADR citerne, vous justifiez d'une solide expérience sur un poste similaire. Vous êtes rigoureux, ponctuel et sérieux dans votre travail.



	Hydrocarbures
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Manutention de tuyaux. • Suivre le bon déroulement du chargement/déchargement (si fuite, arrêt immédiat).
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Etre très rigoureux. • Conduire en faisant attention au phénomène de ballant (changement du sens de gravité), notamment dans les virages.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis CE • FIMO/FCO • ADR de base + spécialité citerne
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires : en journée • Déplacements : sur la journée • Mobilité : régionale • Risques (port d'équipements de protection).
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Des débouchés.

Parole de Pro

« Transporter du carburant, c'est prendre des risques supplémentaires : on respire des vapeurs cancérigènes lors des chargements et surtout il y a le risque d'explosion des citernes quand elles sont à vide.

Facteur aggravant, on travaille parfois 280h par mois. A cause de la fatigue les incidents sont plus importants en fin de semaine.

Contrairement à la réglementation, l'usage fait que je suis souvent amené à charger mon camion à la raffinerie. Je branche moi-même les tuyaux sur le camion pour remplir les 40 000 litres de la citerne. La manœuvre est très encadrée, mais délicate. Il faut que ce savoir-faire et cette compétence soient reconnues. Malgré une formation spécifique, nous sommes au SMIC. »



	Transport bouteilles de gaz
Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Beaucoup de manutention manuelle. • Contrôler les bouteilles avant le chargement. • Fixer les bouteilles et équilibrer les charges.
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Etre très rigoureux.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis C ou CE • FIMO/FCO • ADR de base + spécialité selon le type de gaz.
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires : en journée • Déplacements : sur la journée • Mobilité : régionale • Risques (port d'équipements de protection). • Beaucoup de manutention et port de charges lourdes.
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Quelques postes.

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. 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 à côté d'autres colis ! »

8h : Début de la 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, qui peut être nombreux, et c'est toute la tournée qui prend du retard. Je peux trouver porte close par exemple. J'avise alors de mon passage, je préviens 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 d'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 peux prendre des initiatives. Je peux me mettre d'accord avec un autre chauffeur qui attend et 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, 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. »

Devenir grand routier

« 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. » Jean-Paul a beaucoup roulé en Italie, mais aussi dans 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. » Aujourd'hui, les transporteurs font moins d'international et plus de national.

« La différence entre grand routier et 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 en formation. Il faut adapter sa conduite en fonction du poids du chargement. D'ailleurs, aujourd'hui, les véhicules

● Transports particuliers



Transport d'animaux vivants

Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Donner à boire aux animaux. • Faire attention aux animaux (qu'ils ne s'écrasent pas...). • Nettoyage du véhicule.
Compétences particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Bonne connaissance du bétail. • Expérience avec les animaux.
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis CE • FIMO/FCO • Formation spéciale (CAPTAV)
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : variables • <u>Déplacements</u> : possible sur plusieurs jours • <u>Mobilité</u> : nationale, internationale • Travail souvent en binôme • Beaucoup de chargement/déchargement.
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Quelques entreprises spécialisées.



Convois exceptionnels

Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation d'itinéraires en tenant compte des différentes obligations notamment pour les horaires de traversée des villes...
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis CE • FIMO/FCO • Formation en interne
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : variables • <u>Déplacements</u> : possible sur plusieurs jours • <u>Mobilité</u> : nationale
Débouchés	<ul style="list-style-type: none"> • Chauffeurs expérimentés



Camion porte-véhicule

Fonctions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Chargement/déchargement, arrimage des véhicules. • Contrôle de l'état des véhicules avant le chargement (rayures, enfoncements...).
Qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • Permis CE • FIMO/FCO
Conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Horaires</u> : • <u>Déplacements</u> : possible sur plusieurs jours • <u>Mobilité</u> : nationale ou régionale
Débouchés	/

Offre d'emploi type

Vous interviendrez en finition de camion avant remise du véhicule (vérification du bon fonctionnement de toutes les options du véhicule) + essais avant la remise au client.

Vous ferez peu de route sauf pour aller récupérer certains véhicules en Italie et faire du convoiage.

Découchage possible 1 fois/semaine en Italie (frais pris en charge).

Missions annexes : amener des véhicules au contrôle technique, des camions au garage, récupérer des pièces chez des fournisseurs...

Profil recherché : permis CE + expérience en conduite porte véhicule. Meticuleux + sens relationnel client.

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, c'est un binôme qui doit 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. 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. »

Bastien

Bastien, conducteur d'un camion remorque

« Je conduis un véhicule équipé d'un système ampliroll. C'est un système de bras articulé qui permet d'équiper le porteur de différentes carrosseries en fonction des besoins (benne, container...).

J'ai d'abord fait du national et de l'international avant de prendre ce travail. On sait tous conduire un camion, mais poser une benne par terre ou la mettre sur le camion ou la remorque c'est autre chose. Il faut de la patience et de la précision.

Il faut réfléchir, anticiper les problèmes... Par exemple, vous ne devez pas mettre la remorque n'importe où, en centre ville vous devez mettre la remorque en faisant attention aux voitures, aux passants, aux bus... Il faut aussi penser aux fils à haute tension, aux toits, aux coins de mur, aux barrières... Vous devez aussi prendre en compte l'état du sol : une benne posée sur un chemin sec peut être irrécupérable 15 jours après s'il a plu et que le sol est trempé. Tout cela s'apprend avec l'expérience.

C'est un métier plaisant, mais très fatiguant car pour vider un camion remorque il faut descendre et monter du camion au moins 10 fois. »

Salaire



$$\text{Rémunération} = \boxed{\text{Salaire de base}} + \boxed{\text{Heures majorées}} + \boxed{\text{Indemnités}}$$

 aujourd'hui les salaires ne sont plus aussi élevés qu'avant (1 300€ net à 1 850€ net environ). La plupart des conducteurs partent seulement à la journée et ne perçoivent donc pas toujours d'indemnités en plus.

Salaire

Tout dépend du « grade » du conducteur (son coefficient dans la convention collective) et du nombre d'heures travaillées.

Il est donc très variable : du SMIC pour un débutant qui ne part qu'à la journée à des salaires de plus de 2 000€ pour les plus expérimentés qui partent plusieurs jours.

Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (brochure n°3085 disponible sur www.legifrance.gouv.fr).
+ parfois des accords d'entreprise

Les coefficients

4 coefficients à retenir pour les conducteurs routiers :

- Coeff **120M** (PTAC entre 3, 5t et 11t)
 - 9, 68€ brut au 01/01/16 à l'embauche
- Coeff **128M** (PTAC entre 11t et 19t)
 - 9, 71€ brut au 01/01/16 à l'embauche
- Coeff **138M** (PTAC supérieur à 19t)
 - 9, 73€ brut au 01/01/16 à l'embauche
- Coeff **150M** pour les conducteurs « hautement qualifiés ». Pour atteindre ce coefficient, 2 conditions à la fois quantitatives (il faut obtenir 55 points minimum suivant un barème) et qualitatives (voir la convention collective).
 - 10€ brut au 01/01/16 à l'embauche
 - Il existe des rémunérations annuelles garanties selon le temps travaillé par mois.

Les temps de conduite, de pause et de repos des conducteurs de véhicules de plus de 3, 5t sont définis dans le règlement social européen n°561/2006 du 15 mars 2006.

Le temps de travail dans le Code du travail

Durée légale de travail	Grand Routier	Courte distance	Messagerie
Par semaine	43h (maxi 56h) = 35h + 8h dites « d'équivalence »	39h (maxi 52h) = 35h + 4h dites « d'équivalence »	35h (maxi 48h)
Par jour	12h maxi	12h maxi	12h maxi
Par trimestre	559h (689h maxi)	507h (650h maxi)	455h (572h maxi)

 Il faut bien distinguer le temps de conduite et le temps de travail.

Le temps de travail = conduite + attente + nettoyage + déchargement/chargement + plein d'essence...

Pour rappel (voir p2):

- Grand routier : au moins 6 découchers par mois.
- Courte distance : moins de 6 découchers par mois.

Les heures majorées

Il existe 2 types de majoration :

- +25% pour les heures d'équivalence (par exemple pour un grand routier majoration de 25% de 35 à 43h).
- +50% pour les heures au-delà de la durée légale (par exemple pour un grand routier majoration de 50% au-delà de 43h dans la limite de 56h).

Les indemnités

● Frais de déplacements (à compter du 01/02/16)

- Indemnité de repas (repas pris en dehors du lieu de travail avec un service couvrant entièrement la période 11h45/14h15 ou 18h45/21h15) : 13, 32€
- Indemnité spéciale (absence de coupure d'au moins 1h entre 11h/14h30 ou 18h30-22h) : 3, 61€
- Indemnité de casse-croûte (prise de service avant 5h) : 7, 22€. Ne se cumule pas avec les indemnités de repos journalier et l'indemnité de service de nuit.
- Indemnités de repos journalier :
 - 1 repas + 1 découcher : 42, 60€
 - 2 repas + 1 découcher : 55, 92€

▶ Indemnités majorées de 18% en cas de déplacement à l'étranger.

▶ Autres indemnités pour le travail les jours fériés, la nuit...

Temps de travail

- La profession est encadrée par le Code du travail français et la réglementation sociale européenne.
- Tous les temps (conduite, repos...) sont enregistrés dans le chronotachygraphe.

● Conduite

- **Par jour** : 9h maximum (jusqu'à 10h, pas plus de deux fois au cours de la semaine).
- **Par semaine** : 56h maximum. Et au cours de 2 semaines consécutives : 90h maximum.

● Pause

- 45 minutes au moins après 4h30 de conduite.
- Pause fractionnable en 2 périodes : la 1ère de 15 minutes minimum + la 2nde de 30 minutes minimum prise au plus tard à l'issue de la période de 4h30 de conduite.

● Repos

- **Repos journalier** : 11h par 24h. Il peut être fractionné en 2 : 1 période de 3h minimum suivie d'une période de 9h minimum (dans cet ordre).
- **Repos hebdomadaire** : 45h.

▶ Le chronotachygraphe est installé sur le véhicule. Depuis 2006, il est devenu numérique.

▶ Le conducteur possède une carte à puce individuelle et personnelle qu'il insère dans le chronotachygraphe.

▶ La réglementation est assez complexe, nous ne vous donnons que les grands principes. Pour plus de précisions, n'hésitez pas à consulter le site : <http://travail-emploi.gouv.fr> (rubriques « Droit du travail », « temps de travail et congés », « temps de travail »).

2 solutions pour devenir conducteur routier :

Passer les permis + la FIMO	Passer un diplôme	
	Education Nationale	Ministère du Travail
<ul style="list-style-type: none"> • Permis C + FIMO pour conduire un porteur • Permis CE ensuite pour conduire une semi ou un camion remorque. <p>Coût : 1 500 à 1 900€ par permis + 1 900€ pour la FIMO.</p> <p>La FIMO peut être prise en charge par le CPF.</p> <p>Permis la plupart du temps non pris en charge.</p> <p>Les organismes qui proposent les permis sont les mêmes que ceux qui proposent des formations continues pour adultes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • CAP Conducteur Livreur de Marchandises (donne permis C et FIMO). C'est le diplôme intermédiaire du Bac Pro. • CAP Conducteur Routier Marchandises (donne permis C/CE et FIMO) <p>Les CAP sont accessibles dès 15 ans (mais il faut attendre 18 ans pour exercer). Ils permettent aussi de valider le permis B et l'ADR de base.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bac Pro Conducteur Routier (permis C/CE et FIMO) <p>Le Bac Pro permet aussi de devenir conducteur routier et offre de meilleures perspectives d'évolution.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • Titre professionnel Conducteur du transport de marchandises <ul style="list-style-type: none"> - sur porteur (permis C et FIMO) - sur tous véhicules (permis CE et FIMO) <p>Pour intégrer le titre pro porteur, il est nécessaire de maîtriser les savoirs de base (savoir lire, écrire, compter) et avoir le permis B.</p> <p>Pour intégrer le titre pro tous véhicules, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Titre pro porteur + 2 semaines en entreprise - OU le permis C + FIMO + 3 mois d'expérience sur porteur

La FIMO/FCO

● FIMO (formation initiale minimale obligatoire) marchandises

- **Durée** : 140h minimum sur 4 semaines consécutives.
- **Programme** (détail dans l'arrêté du 03/01/2008): 1 partie théorique et 1 partie pratique. Attention ! 3 semaines de théorie (réglementation, calculs...) et 1 semaine de conduite.
- **Organisation** : formation organisée par un centre de formation (même liste que pour les permis)
- **Tarif** : 1 700 à 2 000€ HT environ
- Au bout de 5 ans, actualisation des connaissances en suivant la FCO.

▶ Pas de sélection d'entrée pour la FIMO. Par contre, il est nécessaire de savoir lire, écrire et comprendre le français MAIS AUSSI de faire des calculs. Pendant la FIMO, il faut calculer des PMA (poids maximum autorisé), des volumes, des surfaces...

▶ Le test final de la FIMO est un QCM (sur la réglementation) + un test de conduite.

● La FCO (formation continue obligatoire) marchandises

- **Durée** : 35h minimum sur 5 jours consécutifs OU en 2 sessions (3 jours et 2 jours) dispensées sur 3 mois maximum.
- **Organisation** : formation organisée par un centre de formation (même liste que pour les permis) OU par un moniteur de l'entreprise qui exerce sous la responsabilité d'un centre de formation.
- **Tarif** : 580 à 650€ HT environ
- La FCO est à repasser tous les 5 ans.

▶ Il existe aussi une FIMO/FCO pour le transport de voyageurs. Il existe des passerelles entre marchandises/voyageurs.

▶ Contrairement à l'examen du permis, l'examen de la FIMO n'est pas organisé par l'Etat mais par le centre de formation.

Les spécialités

● L'ADR pour le transport de matières dangereuses

- Nécessaire pour le transport de marchandises dangereuses qui sont classées en 9 classes (matières explosibles, gaz, matières toxiques, matières corrosives...).

► Certificat de formation valable 5 ans. Le recyclage (à faire avant la fin des 5 ans) dure 2 jours.

Type de matières transportées	Type d'ADR	Organismes (liste non exhaustive)
Classes 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 9	Formation de base Durée : 3 jours (21h) Coût : 500/600€ HT environ	<ul style="list-style-type: none"> ● APTH à St Eusèbe (03.85.77.73.00.) ● AFTRAL sur Longvic, Appoigny et Champforgeuil (03.83.15.83.98.) ● Forget Formation à Chalon-sur-Saône (02.43.11.11.71.)
Classe 1	Matières explosibles Durée : 2 jours (14h) Coût : 400€ HT environ	<ul style="list-style-type: none"> ● AFTRAL Lons Le Saunier (03.70.06.20.15)
Classe 7	Matières radioactives Durée : 3 jours (18h) Coût : 880€ HT environ	INSTN pour la classe 7 (http://www-instrn.cea.fr/01.69.08.24.21)

► Tout produit dangereux est désigné par un numéro, dit « UN ». Les produits sont classés en 9 classes selon le risque qu'ils présentent. Le chauffeur doit avoir l'ADR qui correspond à la classe du produit.

Pour le transport de produits dangereux en citerne

ADR ci-dessus selon le produit transporté et une spécialisation citerne

Spécialisation	Durée/Coût	Organismes (liste non exhaustive)
Spécialisation citerne (ou « citernes étendues ») qui inclut les produits pétroliers et le GPL.	Durée : 4 jours (28h) Coût : 700€ HT environ	<ul style="list-style-type: none"> ● APTH à St Eusèbe (03.85.77.73.00.) ● AFTRAL sur Longvic, Appoigny et Champforgeuil (03.83.15.83.98.) ● Forget Formation à Chalon-sur-Saône (02.43.11.11.71.)
Une spécialisation « produits pétroliers »	Durée : 2 jours (14h) Coût : 380€ HT environ	<ul style="list-style-type: none"> ● AFTRAL Lons Le Saunier (03.70.06.20.15)
Une spécialisation « GPL »	Durée : 2 jours (14h) Coût : 400€ HT environ	

► Pour le transport en citerne de matières non dangereuses : pas besoin de l'ADR.

● Les Caces

- Pour conduire des engins de chantier ou des chariots élévateurs, il faut passer un Caces (il existe plusieurs catégories de Caces selon l'engin visé).
- Pour plus d'informations, nous avons réalisé un document d'information sur les Caces (disponible gratuitement sur notre site internet : www.mip-louhans.asso.fr, rubriques « Formation » et « Autre formation »).

Caces R390 grue auxiliaire de chargement de véhicule :

- AFTRAL (03.83.15.83.98.)
- CFCR Benoît à Louhans (03.85.75.01.32.)
- Forget Formation (02.43.11.11.71.)
- Greta 21 (03.80.36.66.98.)...

● Le CAPTAV (certificat d'aptitude professionnelle pour le transport d'animaux vivants)

- Le CAPTAV est obligatoire pour tout transport d'animaux vertébrés (bovins, ovins, caprins, porcins, équidés, chiens, chats, volailles...) si ce transport se fait sur **plus de 65 km** et qu'il a une vocation **commerciale**.
- Pour obtenir le statut de « convoyeur », 2 possibilités :
 - Avoir un diplôme, titre ou certificat figurant sur la liste de l'arrêté du 17/07/10 (principalement des diplômes dans le secteur agricole liés aux chevaux, diplômes jeunesse et sport secteur hippique...).
 - OU suivre une formation dans un centre de formation agréé avec un examen final (QCM et questions sur la réglementation, le bien-être animal, des situations de terrain...).

► 1 organisme agréé en Bourgogne :

CFPPA Charolles (03 85 24 00 80).

Cette formation dure 2 jours (14h) et coûte 400-500€ environ.

Organismes de formation

● **En formation initiale (pour les scolaires)**

Voir avec le CIO le plus proche de chez vous (<http://www.education.gouv.fr/pid24301/annuaire-accueil-recherche.html>) ou sur le site de l'ONISEP (www.onisep.fr)

● **En alternance**

Peu d'organismes proposent des formations en alternance :

- CFA Transport logistique à Longvic en Côte d'Or (03 80 63 19 20) : CAP Conducteur routier de marchandises
- CFA Transport logistique à Serre-les-Sapins dans le Doubs (03 81 48 58 00) : CAP Conducteur routier de marchandises

● **En Formation pour adultes**

Liste des formations financées par le Conseil Régional Bourgogne Franche-Comté pages suivantes



En Rhône-Alpes
Auvergne : pas de
formation en alternance ni
dans le Rhône ni dans l'Ain (mais
des possibilités dans la Loire,
l'Isère...).