

# De la cour de récréation à la cabine d'un camion

Ancien surveillant dans un collège, Vincent Travers s'est reconverti en conducteur de poids lourd. Un pari gagnant, à l'heure où les entreprises de transport peinent à recruter.

Tous les matins, Vincent Travers se lève avant l'aurore. À l'heure où la plupart des Bretons sont encore dans les bras de Morphée, il parcourt la vingtaine de kilomètres qui séparent son domicile, à Saint-Aubin-du-Cormier (Ille-et-Vilaine), de Noyal-sur-Vilaine, où se trouve le siège de STG, la plus grosse entreprise de transport de la région.

Une fois sur place, à 4 h 30 ou 5 h 30 selon les jours, ce jeune trentenaire monte dans son camion, allume la radio, « souvent RMC », confie-t-il, et commence un marathon qui, jusqu'en début d'après-midi, peut le conduire aux quatre coins de la Bretagne.

Ce rythme de vie, Vincent Travers l'a choisi. Après quelques petits boulots et six ans passés comme surveillant dans le collège de sa ville, ce footballeur amateur a décidé de don-

ner un nouveau virage à sa carrière. « Mon contrat avec l'Éducation nationale est arrivé à son terme. Sans attendre Pôle Emploi, j'ai cherché un nouveau travail stable, avec une formation courte et un salaire correct », explique ce titulaire d'un bac professionnel « services en milieu rural ». Quelques recherches sur Internet et des discussions avec ses proches suffisent à le convaincre : ce sera chauffeur routier.

« Je dis aux jeunes :  
« allez-y ! » »

Un métier prisé en Bretagne, mais qui souffre d'un manque d'attractivité. « Chaque année, on a besoin de 2 500 nouveaux conducteurs en Bretagne, mais seuls 1 500 sont formés », constate Anthony Rouxel, délégué régional de la FNTR, la Fédération nationale des transports routiers.

## Les conducteurs souffrent de leur image

Suffit-il de traverser la rue pour trouver un poste de chauffeur routier en Bretagne ? Presque, à en croire les entreprises de transport. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : il en manque près de 1 500 dans la Région, en plus de ceux actuellement en formation. En cause, « une image erronée du métier », selon Anthony Rouxel, délégué régional de la FNTR, la Fédération nationale des transports routiers.

Depuis quelques années, les professionnels s'emploient à battre en brèche les idées reçues sur ce métier. Par exemple, les potentiels futurs chauffeurs routiers sont souvent freinés par les horaires. « Certes ils sont décalés, mais 80 % des conducteurs rentrent chez eux tous les soirs », indique Anthony Rouxel, de la FNTR. En effet, l'essentiel de l'activité d'une entreprise de transport est régional. Des circuits courts, dus

Le 1<sup>er</sup> octobre dernier, après deux contrats de professionnalisation chez STG, Vincent Travers a signé son premier au sein de ce groupe qui s'occupe essentiellement du transport de produits alimentaires. Aujourd'hui, il gagne entre 1 700 et 1 800 € net mensuels sur treize mois, hors primes, et peut désormais se projeter à long terme. « Quand j'étais surveillant, je gagnais le smic, mais surtout, j'étais contraint par la durée de mon contrat », compare le Breton.

L'ex-surveillant n'a pas totalement tiré un trait sur sa vie précédente. Ses horaires décalés lui permettent toujours de jouer au football le dimanche matin, mais surtout d'entraîner l'équipe des moins de 14 ans de Saint-Aubin. Un moyen de rester en contact avec les adolescents et rompre avec la solitude imposée par

son métier. « Ce n'est plus le même rythme, ni la même fatigue. Quand j'étais surveillant, c'était physique, là, c'est surtout mental car je dois être concentré en permanence », relate le conducteur. Même si charger et décharger le camion « est loin d'être de tout repos », admet Virginie Gaillard, responsable développement ressources humaines chez STG.

Vincent Travers ne regrette pas son choix. Au contraire. Il invite les jeunes en recherche d'emploi à marcher sur ses pas. « Si vous êtes motivés, allez-y ! », s'exclame-t-il. STG leur ouvrira la porte : le groupe a encore besoin d'une cinquantaine de conducteurs.

Ronan PLANCHON.

essentiellement à la concurrence des travailleurs d'Europe de l'Est. « Aujourd'hui, une entreprise française n'est plus compétitive [sur les routes européennes], car le salaire d'un conducteur polonais est bien inférieur à un Français », dit Gaud Colas. Autre avantage du métier « une grande autonomie au quotidien », ajoute Anthony Rouxel.

Concernant le salaire, un chauffeur, même débutant, n'est pas au

smic. La convention collective le fixe à environ 1 700 € brut, mais de nombreuses entreprises, notamment en Bretagne, payent davantage leurs salariés. Avec l'expérience, « cela atteint 2 700 € net », estime Gaud Colas, déléguée régionale de Carcept Prev. Enfin, des financements existent pour se former.



Avant de devenir conducteur de poids lourd en Bretagne, Vincent Travers surveillait des collégiens. Un changement de carrière qu'il ne regrette pas.