

DES CHAUFFEURS-LIVREURS TOUT FRAIS : PAS SANS UN SURSAUT DE L'ÉTAT

Avec ses 246 chauffeurs-livreurs, La Provençale transporte tous les jours des produits frais dans tout le Grand-duché, mais aussi dans les pays limitrophes, dans un rayon de 200 km. Mais depuis une dizaine d'années, il est de plus en plus difficile de trouver des conducteurs pour la flotte de la société. Les contraintes fiscales et sociales, mais surtout la pénurie générale en Europe, contrarient le recours au traditionnel vivier des pays voisins.



Alexandre Massol

La filière n'est pas tarie, loin de là, mais il faut de plus en plus compter sur la formation nationale. Alexandre Massol, directeur des ressources humaines de la société bien connue de Leudelange (1400 salariés), fait feu de tout bois pour désengorger une filière qui ne certifie qu'au compte-gouttes ceux qui ont le courage de l'emprunter. Un vrai problème quand on parle de métier en pénurie...

« L'accès à la profession est moins aisé qu'avant, constate Alexandre Massol. 140 heures minimum de formation sont encore requises après l'obtention du permis poids-lourds, qui représente déjà un coût. Et comme il faut avoir 21 ans pour exercer ce métier, ce n'est pas une filière qu'on emprunte dans la foulée de l'école. Il faut donc une motivation particulière, ou que la démarche s'inscrive dans le cadre d'une réorientation. Le hic, c'est que le Luxembourg dispose d'un seul organisme agréé, à Sanem, le Centre de formation pour conducteurs (CFC)... mais qu'il est totalement saturé. Résultat, il faut compter 8 à 10 mois entre l'obtention du permis et la possibilité d'être formé. C'est inacceptable en pratique : que va faire le candidat ou la candidate dans l'intervalle ? »

Un résident luxembourgeois ne peut même pas aller passer son permis à l'étranger. Si la filière doit être optimisée, sachant que la demande est forte, cela passe forcément par une augmentation des capacités. « Aller recruter chez des concurrents ne résoudrait pas le problème global. Il faut favoriser la formation », estime Alexandre Massol. « Nous sommes en partenariat avec l'Administration de l'Emploi depuis plusieurs années. Avec l'Adem, nous opérons une sélection de candidats à qui nous

**« SI NOUS TROUVIONS
AUJOURD'HUI TRENTE OU
QUARANTE CHAUFFEURS,
NOUS LES ENGAGERIONS
SUR LE CHAMP ! »**

garantissons un engagement en CDI s'ils réussissent la formation. Nous encourageons aussi des membres de notre personnel à embrasser la carrière de chauffeur. Le manque est réel : si nous trouvions aujourd'hui trente ou quarante chauffeurs, nous les engagerions sur le champ ! »

Alexandre Massol trace des pistes pour former plus rapidement des chauffeurs, en espérant que le ministère des Transports l'entende : « Si on pouvait disposer en entreprise de formateurs agréés, on désengorgerait le CFC du volet des formations continues, et il pourrait se concentrer sur la formation initiale. C'est un système qui fonctionne très bien en France ; nous y avons d'ailleurs eu recours pour des chauffeurs français. Le recours à la visioconférence et à l'e-learning contribueraient eux aussi à faire sauter le goulet. Savez-vous qu'au Portugal, les formations se font aujourd'hui à raison de 113 heures en visio, 13 en e-learning... et 14 heures de pratique ?

Enfin, il faut intensifier la collaboration entre auto-écoles, Adem et CFC, afin de réduire les temps d'attente entre l'obtention du permis et la qualification initiale ». Pas si compliqué, en théorie. Pour la pratique, un coup de pouce politique sera nécessaire.

TEXTE: THIERRY NELISSEN

8

8 mois, c'est le temps d'attente minimum actuellement pour entrer en formation de chauffeur après avoir obtenu son permis. Amplement de quoi se décourager ou se réorienter. Pour devenir chauffeur-livreur, il faut vraiment le vouloir