

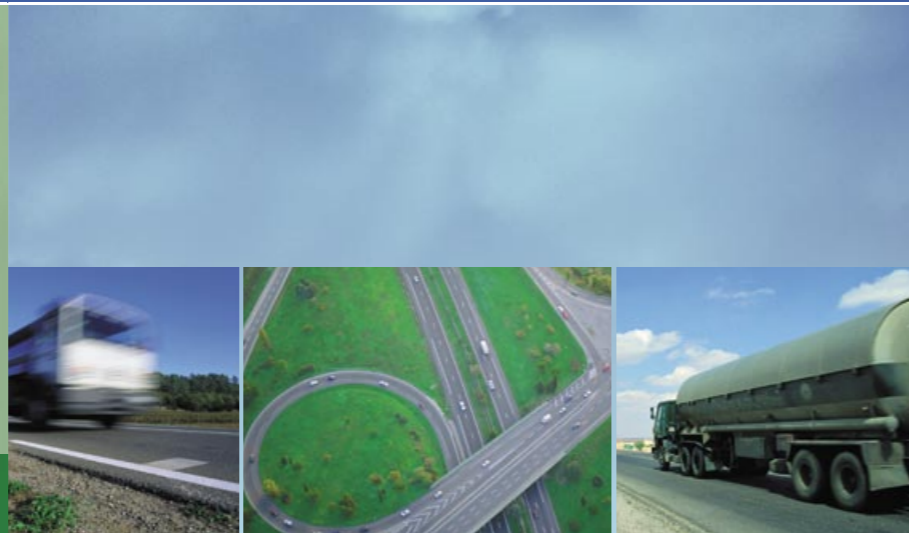


EUROPEAN CHEMICAL
TRANSPORT ASSOCIATION

“Pourquoi devenir membre?”

Être membre ECTA:

- Est un soutien pour une voix Européenne du transport chimique et de ses besoins
- Donne des informations de première main sur les activités et les évolutions dans le monde du transport et de la logistique des produits chimiques en Europe
- Permet de participer au développement pro-actif et à l'application des « Best Practices »
- Est une opportunité unique de rencontres dans le secteur du transport chimique



EUROPEAN CHEMICAL
TRANSPORT ASSOCIATION

Pour de plus amples informations, veuillez contacter ECTA par moyen du formulaire de contact au site web www.ecta.be ou par téléphone +32 2 741 86 60

ECTA a.i.s.b.l.
Tervurenlaan 149 • B-1150 Brussels Belgium
Tel. +32 2 741 86 60 • Fax +32 2 741 86 80
www.ecta.be • ecta@epca.be



Publié avec le soutien d'EPCA a.i.s.b.l.

Design, mise en page et production: www.taboola.be

La journée d'un chauffeur

www.ecta.be



La journée d'un chauffeur

🕒 22 H 00 > juste avant de dormir

Je suis en route depuis dimanche soir. Il est jeudi soir et je suis en train d'attendre sur un parking proche du lieu de déchargement de demain matin. Après avoir déchargé, il faut que je me dépêche d'atteindre le lieu pour recharger. Mon créneau horaire de 11 heures est un peu juste mais la distance et mon temps de conduite restants me permettront de revenir encore à la maison vendredi soir. Il y a déjà longtemps que je ne suis plus arrivé à la maison le vendredi soir. Pensant à tout cela je m'endors.

🕒 11 H 00 > long contrôle de sécurité à la grille

Je connais déjà le lieu pour recharger et j'ai pu y arriver juste à temps. Enfin, le contrôle de sécurité commence. Cette opération est d'habitude fort simple mais cette fois-ci le contrôle dure longtemps. Je peux finalement m'enregistrer pour le chargement. On me demande d'attendre dans mon camion.

🕒 05 H 30 > arrivée tôt le matin

Vendredi matin à 5H30, je me réveille et me dirige vers l'endroit de déchargement. Le déchargement commence à 7 heures mais comme il n'y a pas de créneau horaire fixé pour le déchargement, c'est le premier de la file qui sera déchargé le premier. Lorsque j'arrive, il y a déjà deux camions qui font la queue – les choses se présentent bien.

🕒 entre 11 H 45 et l'après-midi > attente à la grille, au téléphone

A 14h, j'attends encore! Je n'ai reçu aucune information. Je demande au bureau des chauffeurs combien de temps cela va encore prendre mais personne ne sait donner une réponse. De plus, il n'y a aucune cantine ou machine à café. Je reviens vers mon camion et appelle mon service planning au bureau. En fait les appels téléphoniques ne sont pas autorisés sur le site mais je suis encore au portail et j'ai besoin d'informer mon entreprise concernant le retard. J'ai aussi besoin de quelques informations.



🕒 15 H 30 > le chargement commence

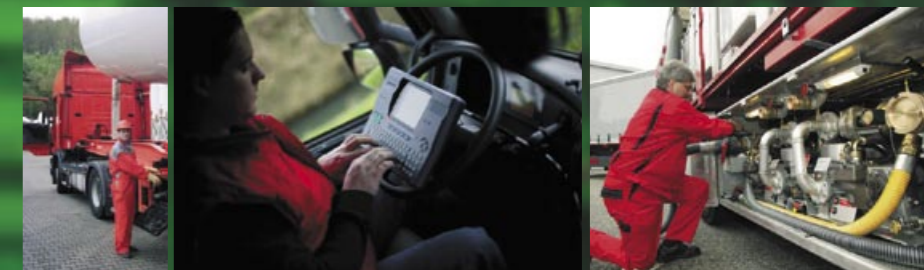
A 15h30 on m'appelle enfin au chargement. On ne me donne aucune explication concernant le retard. Cela ne fait plus aucune différence maintenant. Au bout d'une heure et demie, mon camion est chargé et j'ai reçu mes papiers. Malheureusement, j'ai n'ai plus beaucoup d'heures de conduite et de travail à ma disposition – l'attente a pris une partie importante de mon temps de travail.

🕒 07 H 00 > déchargement

A 7 heures commencent les déchargements. Je suis le troisième à être déchargé. Je mets les cales devant mes roues et le déchargement commence. Le CMR est tamponné et vers 9 heures je suis à nouveau sur la route.

🕒 entre 09 H 00 et 11H00 > embouteillage

Je dois rouler à présent jusqu'à l'autre bout de la ville pour charger chez le prochain client. Si le chargement se passe bien, je pourrai être en route vers midi et serai à la maison à une heure raisonnable. Enfin un long week-end! Malheureusement je me retrouve dans un embouteillage. Immobilisation complète! Finalement, la file se dissout, mais très lentement...



🕒 tôt le soir > il s'arrête encore

Après une courte distance, je dois garer mon camion dans un endroit sûr et continuerai mon trajet la semaine prochaine. Une fois de plus, mon week-end est gâché.

Le récit

“La journée d’un chauffeur” est très réaliste.

Les chauffeurs internationaux sont régulièrement confrontés à des situations similaires à celle décrite ici. Un chauffeur doit travailler de longues heures et est souvent loin de chez lui. C’est pourquoi, le travail et la vie familiale sont difficiles à concilier. Les chauffeurs sont confrontés à un grand niveau de stress dû à des demandes incompatibles. On attend des livraisons pointilleuses et à l’heure, parfois dans un contexte de plages horaires de (dé)chargement peu flexibles et d’embouteillages. Les procédures mises en place dans les lieux de (dé)chargement diffèrent d’un site à l’autre et ne sont pas toujours claires.

Un chauffeur perd beaucoup de son temps à attendre: par exemple, lors de la prise d’échantillons, pour la remise des documents, les analyses de laboratoire, etc. En général, les chauffeurs ne sont pas tenus informés de la raison de l’attente ni de la durée de l’attente à prévoir. Il est donc très difficile pour un chauffeur d’organiser et d’optimiser son temps de travail de la manière la plus efficace.

Lors d’un workshop organisé par l’ECTA, the European Chemical Transport Association, les chauffeurs ont pu exprimer leurs souhaits.

Les domaines considérés comme critiques par les chauffeurs sont les suivants :

- Le confort physique et social dans les zones d’accueil et pendant les heures d’attente
- La prévention du danger et la sécurité lors des opérations de (dé)chargement
- La conciliation de la vie privée et professionnelle
- Le maintien et l’amélioration de leur compétences et la formation aux nouvelles technologies
- L’image publique négative du transport auprès du grand public

Dans le souci d’assurer une chaîne logistique qui fonctionne sans difficulté, il faut songer à améliorer la situation des chauffeurs. Raconter l’histoire d’ « une journée d’un chauffeur » est un premier pas. Cela nous fait prendre conscience qu’il est de plus en plus difficile d’attirer un personnel qualifié et motivé pour conduire les chargements de produits chimiques en Europe. Cela nous fait également comprendre tous les aspects qui peuvent faire de la différence dans la vie professionnelle quotidienne d’un chauffeur.

Les parties concernées, les sociétés de transport et l’industrie chimique peuvent maintenant réfléchir à des améliorations dans les différents domaines que les chauffeurs considèrent importants. Ainsi quelques mauvaises habitudes pourraient être remplacées par de bonnes habitudes, ce qui augmentera la productivité dans la chaîne logistique.

Pour soutenir ce processus, nous avons établi un aperçu des domaines à améliorer. Certains des domaines identifiés concernent uniquement les sociétés de transport, d’autres uniquement l’industrie chimique, d’autres pourront être solutionnés par un effort commun des parties impliquées, c.a.d. les sociétés de transport et l’industrie chimique. Des éléments externes, comme la circulation, la réglementation etc.... ne sont pas pris en compte puisqu’ils sont présupposés et non influençables.

Domaines à améliorer sont présentés par ordre de difficulté croissante, en commençant par les suggestions de mesures évidentes qui en reviennent essentiellement au respect de la personne du chauffeur.

La représentation graphique des domaines à améliorer est établie afin de nous donner matière à réfléchir et de nous guider dans les discussions à ce sujet. Le but est d’arriver à une interaction positive avec le chauffeur des produits chimiques.

LES DOMAINES A AMELIORER

Sociétés de transport

Efforts communs

Industrie chimique

Confort physique et social

Un contact humain respectueux (un sourire, un bonjour)

Des installations sanitaires (toilettes, eau chaude)

Cantine (snacks, boissons, aire fumeur)

Salle d’attente (chauffée et au sec)

Protection contre le danger/Sûreté /Temps d’attente

Behaviour Based Safety (BBS) driver training^{1 *}

Behaviour Based Safety (BBS) loading/unloading^{2 *}

Procédures d’accès harmonisées

Rapportage (remontée d’informations) de conditions dangereuses sur les sites de (dé)chargement

Organisation d’une procédure efficace de documentation

Parking sûr à l’entrée du site

Conditions sûres pour le (dé)chargement

Conciliation de la vie privée et professionnelle

Prise en compte des besoins et des horaires du chauffeur dans la planification du transport

Compréhension du besoin du chauffeur de communiquer avec sa société et facilitation de cette communication

(Dé)chargements flexibles (ex. : échanges de plages horaires, hors heures de pointe)

Informations aux chauffeurs sur les délais et retards (durée et si possible leur raison)

Besoins en formation

Formations pour les nouveaux chauffeurs

Invitations des chauffeurs aux formations internes

Formations aux nouvelles technologies/ maîtrise du véhicule

Distribution d’informations appropriées sur les produits

Image des transports

Développement d’un plan de carrière pour les chauffeurs

Programmes et activités de relations publiques pour promouvoir le transport auprès du grand public

Reconnaissance du rôle du chauffeur dans la chaîne de distribution

Service à la communauté : sessions d’information dans les écoles

Le chauffeur est le représentant de l’industrie chimique sur la route, chez le client, aux stations de lavage

* ECTA/EPICA/Cefic Best Practices Guidelines : BBS= sécurité par l’adéquation du comportement 1. dans la formation des chauffeurs 2. au chargement et au déchargement