

# La livraison d'aliment en vrac

**A Haut-Mauco, dans les Landes, huit conducteurs travaillent pour notre filiale Logicia. Cette agence compte entre huit-cent et mille clients différents à livrer, basés dans la région Aquitaine et Midi-pyrénées. La marchandise ? De l'aliment pour la volaille, les vaches, le gavage des canards et oies...**

**L'équipe tourne en 2X8 ; le premier conducteur commence à 5 heures pour passer le flambeau à son collègue entre 13h et 14h.**

Mardi, il est 14h00. Claude Masure, que j'accompagne sur sa tournée, va charger sa citerne. Celle-ci est composée de sept compartiments. Le chargement de farines différentes, pour différents clients, sera réparti en fonction de la tournée. Le marchandise livrée en premier est toujours à l'arrière de la citerne, pour favoriser la stabilité de la conduite. "On charge également en fonction des lieux de livraison m'explique Claude. Si je dois monter des côtes, j'évite de mettre toute la charge derrière où le camion aura du mal à avancer."

14h20 : la citerne est chargée des quinze tonnes d'aliment que nous livrons chez deux clients cet après-midi. Un peu de chauffage dans la cabine - il fait -4° - et c'est parti !

Le premier client se trouve à Haut-Mauco. Nous n'avons que peu de temps pour échanger sur le parcours professionnel de Claude. Quinze années à l'armée, puis un début chez

Avilog en frigo à Saint Pierre du Mont et voilà Claude en janvier 2007 à la livraison de l'aliment. "Ce que j'aime dans ce métier, c'est la diversité des lieux livrés et des clients rencontrés. Puis, en tant qu'ancien militaire, j'apprécie que le travail soit carré. Ici, on a notre planning la veille et il change peu."

Peu de surprises donc dans ce métier Claude ? "Il peut arriver que tout ne se passe pas comme on le voudrait. Comme, par exemple, quand le client a commandé plus d'aliment que ce que son silo ne peut contenir, mais c'est rare." Coup du sort, ce sera le cas chez notre premier client. Deux tonnes d'aliment commandées, deux tonnes quatre-vingt de chargées et au bout de quelques minutes de livraison, le silo montre des signes de saturation. Le client ne répond pas aux appels de Claude. "Normalement, on ramène l'aliment en sus à l'usine. L'ensemble est alors pesé de nouveau et le poids d'aliment restant est déduit de la facture du client."

Le client que nous livrons, Claude le connaît. Il prend alors la décision de vider le surplus de farine dans le container posé au pied du silo. Un stagiaire qui travaille chez le client, de passage, lui donne un coup de main. Après bien des efforts, la totalité de l'aliment est livré. Nous pouvons prendre la route vers notre deuxième client. Chez celui-ci, la livraison se passera bien ; pas d'incident à déplorer.



Le chargement de la citerne à l'usine



La mise en place : Claude préfère guider la vis silo de la télécommande plutôt que de la commande placée sur la citerne. Ainsi, il peut également déplacer son ensemble pour être positionné au mieux.



Les commandes : celle placée à l'arrière de la semi et la télécommande placée dans la cabine.



Claude veille au bon déroulement de la livraison.



Le surplus est versé dans un container avec l'aide du stagiaire de l'éleveur

C'EST UN METIER

# La livraison d'aliment en sacs



7h00 du matin : le cariste charge le porteur d'Eric. A bord : les 2,600 tonnes de sacs de 25 kg d'aliment que nous livrons chez notre premier client.



Eric remplit ses bords. Le temps d'une pause café pour se réchauffer...



Chez le client, Eric, à l'aide de son chariot élévateur, approche la palette de sacs au plus près possible de la zone de stockage. Un travail de précision qui exige une bonne maîtrise du chariot.



Un métier qui demande une certaine souplesse ? La palette de sacs avancée au plus près, Eric doit se faufiler entre celle-ci et le mur.

**Il est 7h00 du matin. Je rejoins Eric Lafargue, conducteur Logicia sur le site de Pomarez (40) avec qui je pars en tournée de livraison d'aliment en sacs.**

Un cariste de l'usine est en train de faire son chargement. Eric le guide, lui dit où, et comment mettre sa marchandise en fonction de ses clients. Il faut que les palettes soient accessibles mais aussi que le chargement soit équilibré "les palettes se déforment sous l'effet des vibrations de la route parce que je conduis un véhicule à lames de ressorts m'explique Eric. Il est donc important qu'elles soient bien chargées. Je conduis toujours en souplesse. Ma priorité est de livrer le client dans les meilleures conditions."

Arrivés chez l'agriculteur, Eric positionne son ensemble et descend son chariot élévateur avec lequel il décharge sa livraison. Chez quelques clients, comme celui-ci, l'endroit de stockage n'est pas accessible. Le déchargement se fera alors à la main. Tout en déchargeant ses sacs, Eric s'amuse à me raconter : "lors de ma première tournée, j'ai pris les sacs à bras-le-corps. Un ancien conducteur, Albert Rusalem, m'a chahuté tout en m'expliquant que c'est sur l'épaule qu'on porte les sacs !" C'était il y a douze ans, quand Eric a commencé ce métier "ce sont les anciens qui m'ont appris ce métier. Ils avaient le souci de bien faire. J'ai gardé cet esprit." Sa façon de travailler en témoigne. Eric, tout en déchargeant les sacs, les vérifie. Tous ne contiennent pas le même aliment. Il fera donc des tas différents pour que le client s'y retrouve. Une palette a pris l'humidité et les sacs sont endommagés ? Eric le note en observation sur son bon. "J'ai de bons contacts avec les clients. Nous sommes leur interlocuteur. C'est à nous qu'ils font des réclamations. Même si bien souvent je ne peux pas résoudre leurs problèmes, je les écoute."

Il aura fallu une demi-heure à Eric pour décharger sa centaine de sacs de 25kg. Le côté physique de son travail n'a pas l'air de lui poser problème. La livraison effectuée, Eric recharge les palettes vides sur lesquelles étaient posés les sacs. Nous pouvons remonter au chaud dans la cabine "Je préfère ce temps m'assure Eric. Quand il pleut, les conditions de livraison ne sont pas idéales. On doit précipiter la livraison pour que les sacs soient le moins possible mouillés." La journée d'Eric se terminera vers 18h30. Sera t'elle vraiment terminée ? "Quand on rentre à l'usine, on ne pense qu'à recharger pour le lendemain sinon le matin il faut attendre son tour..."



Conditions particulières - et cas isolé - pour cette livraison : Eric déchargera à la main une centaine de sacs d'aliment.



Les sacs perdent toujours un peu de grain. Eric veille à garder son porteur propre en le balayant régulièrement.



Les palettes vides sont rechargées dans le porteur.