

# Des routiers à la crème

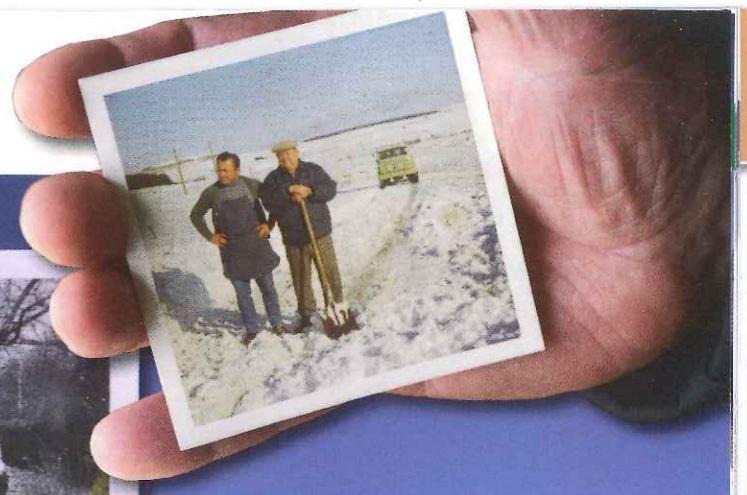
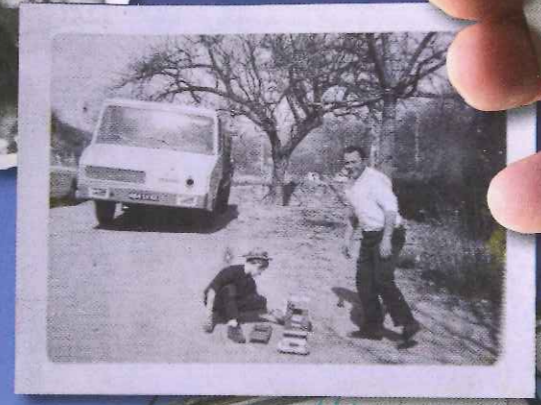
En Auvergne, les camions Parpinelli sont connus comme le loup blanc. Car qui n'a jamais croisé leurs camions impeccables, dont certains sont peints ? Inlassablement, ils sillonnent jour et nuit la campagne et la montagne pour y ramasser le lait, y compris les dimanches et jours fériés. Du grand-père au fils, c'est une tradition familiale.

Ce doit être le bon air de la montagne, car Bernard ne porte pas ses 85 ans. A vrai dire, on aimerait bien être comme lui à son âge. Sur la table du grand local, anciens bâtiments de ferme transformés en hangar pour les camions de la société Parpinelli, Bernard a étalé quelques vieilles photos noir et blanc. On y voit des Berliet chargés de bidons à lait, mais aussi les premières citernes du constructeur Magyar montées sur de drôles d'engins issus de la DDE ou de l'armée, ou notre homme plus jeune, armé d'une pelle pour dégager la neige devant son camion.

Cet ancien paysan s'est lancé dans la ramasse du lait en 1963, « très exactement le 1<sup>er</sup> février, quelques jours seulement après mon mariage », précise-t-il. A l'époque, le travail à la ferme, c'était compliqué d'en vivre. Le laitier qui passait chez moi laissait ses tournées. La fromagerie Richemont m'a proposé de les reprendre ». C'est ainsi que Bernard



Les bidons de lait, un Berliet, et la neige qui était beaucoup plus présente autrefois et qu'il fallait parfois déblayer à la pelle pour passer.



Quatre générations de Parpinelli... La relève semble assurée.

achète son premier camion d'occasion à un copain, un Renault à moteur essence avec un châssis extra long, mais il ne se rappelle pas vraiment le modèle.

« On ramassait alors des bidons qui faisaient 30 l, se souvient-il. C'était des petites fermes et il y avait beaucoup de clients. Quand il faisait très chaud,

les agriculteurs mettaient les bidons dans les fontaines pour maintenir le lait au frais ! Sur ma tournée, j'en avait 80 à 90. Il y avait des vieilles dames qui apportaient juste quelques litres. Heureusement, ils se groupaient dans les villages pour qu'il n'y ait qu'un point de ramasse. On se retrouvait ainsi 2 500 à 3 000 l par tournée. Aujourd'hui, c'est ce qu'on ramasse chez un seul client ! ».

Les souvenirs se bousculent. Notamment celui de la neige qui tombait beaucoup plus qu'aujourd'hui, et surtout, restait une bonne partie de l'hiver. « Au début, je faisais une tournée pour le Saint-Nectaire. Je montais ramasser jusqu'à 1 200 m. Dans mes premiers camions, il n'y avait pas de chauffage, pas plus que de dégivrage. Je

Parpinelli, laitiers de père en fils

Texte & photos : Jean-Michel Leligny



partais équipé comme pour aller dans le grand nord, avec une grosse canadienne et des bottes fourrées, au grand étonnement des gens qui me voyaient ainsi ! ». Il avait acheté un camion 6x6 de l'armée, puis un 4x4 Berliet des Ponts et Chaussée pour passer dans la neige.

« On mettait parfois les chaînes au début de la tournée et on ne les enlevait pas jusqu'à la fin. Une fois je suis parti à 5 h du matin, et je suis rentré à 22 h sans pouvoir accéder à une seule ferme, ni ramasser une seule goutte de lait ». Une autre fois, en mai, il est resté bloqué dans son camion en pleine tempête de neige. « Je m'apprêtais à y passer la nuit quand j'ai aperçu la lumière d'un engin des ponts et chaussée venu dégager la route. Quand on ne pouvait pas ramasser le lait, les paysans se débrouillaient pour en faire du fromage... ».

Aujourd'hui, ça a bien changé : « Il y a moins de neige qu'autrefois, et

lorsqu'il y en a, les agriculteurs sont tenus de dégager les accès à leur ferme. C'est dans le contrat qui les lie aux laiteries. Ils ont tous équipés de lames qu'ils mettent sur leur tracteur ! ».

C'est dans les années 70 que sont arrivées les premières citernes dans la région. « Le constructeur Magyar est venu nous faire une démonstration. J'ai tout de suite été convaincu. Même si on ne ramassait que 3 000 l par jour, j'ai investi dans un camion neuf avec une citerne de 9 000 l. Nous avons commencé par aspirer le lait dans les bidons avant que les paysans ne s'équipent de tanks à lait ». Un choix judicieux puisque deux ans plus tard, Bernard remplissait sa citerne !

Il a roulé ainsi jusqu'à ses 75 ans, jusqu'à ce que son petit-fils Virgile obtienne l'attestation de capacité pour reprendre la gérance de l'entreprise avec son père Claude (qui lui ne l'avait jamais passée).

Depuis, les deux hommes dirigent de concert l'entreprise familiale, qui possède désormais 7 camions.

Pas de pause le 1<sup>er</sup> mai

En ce début de printemps, Claude remplace sur une tournée l'un de ses chauffeurs, parti en congés. Aujourd'hui c'est 1<sup>er</sup> mai, jour du muguet. Mais pour le laitier, pas de pause ! Les vaches sont traitées tous les jours et il faut vider les tanks pour faire de la place pour les nouvelles traites...

Le Volvo FMX 460 sort du garage rutilant. « Les camions sont lavés après chaque tournée à la laiterie. L'intérieur de la citerne bien sûr, mais aussi l'extérieur... Ils sont toujours impeccables. C'est un peu notre marque de fabrique, d'autant que nous faisons de l'alimentaire ! ». Le FMX n'a que deux ans et demi et il s'approche des 450 000 km, un kilométrage plus que respectable.

Claude Parpinelli au volant du FMX. Un camion parfait sur les petites routes de montagne.

A gauche, Claude dételle la citerne qu'il laisse stationnée sur un parking. Elle servira de stockage intermédiaire.

Shakira et le félin

Les Parpinelli sont sans doute les premiers laitiers à avoir fait décorer leurs camions.

Des camions laitiers décorés, ce n'est pas trop dans les habitudes, mais chez les Parpinelli, on aime être précurseurs. Si le grand-père, Bernard, a été à la pointe avec ses citernes, les premières dans la région, le père, Claude, avait envie d'avoir un camion décoré. Il est donc directement allé voir ceux qui étaient la référence à l'époque, Chrysalide.

Il a donné carte blanche avec une seule obligation : le fond vert, qui est la couleur de l'entreprise, mais aussi adapté au monde des vaches ! Des vaches, c'est ce que Chrysalide aurait pu faire, mais Claude préfère visiblement les femmes. Cette artiste lui a donc concocté ce qu'elle sait le mieux dessiner :

de superbes créatures accompagnées d'un tigre et d'un lion.

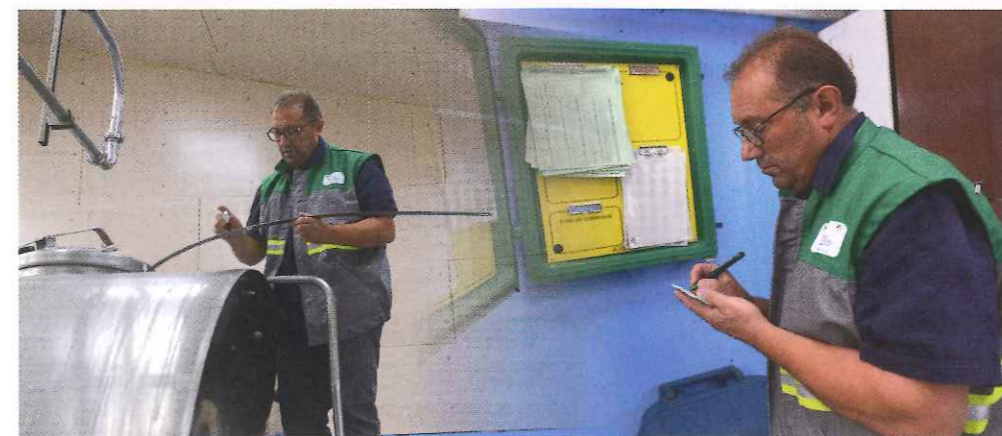
Le camion s'est vite fait remarquer chez les agriculteurs de la région et a été adopté. Lorsque Virgile a décidé de faire peindre un autre FH, il a donc conservé ce thème qui fonctionne à merveille. Chrysalide ayant arrêté son activité, c'est Atelier Décors Lorent qui s'y est collé, avec autant de talent.

« On a un peu amélioré le précédent en faisant peindre les ailes, l'arrière de cabine, les rétros. On n'a pas choisi les femmes,



c'est le peintre qui s'en est chargé. Il y a Shakira côté passager et une femme qu'il a trouvée sur un catalogue de l'autre côté, mais je ne sais pas qui c'est ! ».

Pour Claude et Virgile, les camions propres et jolis sont une marque de fabrique. « Personnellement, on préfère mettre des sous dans une peinture que dans un intérieur de cabine, car on ne dort pas très souvent dedans ! ».



Pour faire la ramasse du lait, il faut être précis et rigoureux. Ici, Claude mesure et note la quantité de lait qu'il y a dans le tank.

« Il tourne jour et nuit, explique Claude. Nous avons 4 conducteurs dessus : deux qui roulent le jour, et deux autres la nuit. Certaines tournées commencent à 7 h pour finir vers 16 h, et les autres démarrent vers 19 h pour finir vers 4 ou 5 h du matin. Ceux qui font la nuit pré-

fèrent rester la nuit. Ils font 4 jours une semaine, et les 3 autres jours la semaine d'après ».

C'est une des particularités de la ramasse de lait, les vaches ne connaissent ni dimanches ni jours fériés, et il faut ramasser tous les

jours. « Les conducteurs ont un jour férié sur deux. Par exemple, s'ils roulent à Noël, ils ne rouleront pas le jour de l'an ».

La plupart d'entre eux sont issus du milieu agricole. « Nous en avons même un qui travaille à la ferme avec ses parents ». Même si c'est un travail un peu routinier, Virgile, son fils, explique qu'il n'a pas trop de mal à recruter. Ce métier permet de rentrer chaque jour à la maison et d'avoir du temps libre, pour des salaires nets qui oscillent entre 1 800 € et 2 100 € avec un contrat de 169 heures pour ceux qui ramassent la nuit (mais ils le font rarement).

Le porteur Volvo, équipé d'une citerne Magyar de 12 000 l d'une remorque de 16 500 l, s'engage sur les petites routes montagneuses

## Parpinelli, laitiers de père en fils

Texte & photos : Jean-Michel Leligny



autour de Clermont-Ferrand alors que le brouillard ne s'est pas encore levé. Selon Claude, le FMX est parfait pour cet exercice. Sur sa tournée, il a 9 fermes à ramasser. On est bien loin des 80 fermes du parcours de son père dans les débuts !

« Les agriculteurs qui partent en retraite ne sont généralement pas remplacés. Ce sont d'autres fermes qui reprennent les terres et les vaches ». Son fils va plus loin dans son analyse : « Le rêve des laiteries serait sans doute des grandes fermes

avec plus de 500 vaches où l'on puisse ramasser une citerne de 21 000 l tous les trois jours, comme cela existe dans certaines régions de plaine ».

En attendant, le laitier a encore du travail. Claude dépose sa remorque en cours de route sur un parking pour aller ramasser avec le porteur. « Les agriculteurs ont aménagé les accès pour plus de commodité dans les manœuvres. Mais malgré cela, il y a des endroits où on ne pourrait pas aller avec la remorque ou en semi ».



Arrivé à la première ferme, le FMX fait le tour de l'immense bâtiment pour accéder au tank à lait. La première tâche de Claude est de mesurer la quantité de lait qu'il y a dans le tank avec une pige en se référant à l'abaque (instrument mécanique de calcul) accrochée au mur : 8 300 l. « C'est le plus gros de la tournée ».

*Dans chaque ferme, Claude prélève un échantillon de lait qu'il stocke dans une glacière. Il servira à faire les analyses de qualité, mais aussi à vérifier qu'il n'y a pas présence d'antibiotique. On ne rigole pas avec le lait, qui est un aliment très surveillé et très fragile.*

Il note la quantité dans le carnet de l'agriculteur et en profite pour mesurer l'acidité du lait en se servant d'un spray. « Si ça vire au vert, c'est mauvais signe. Il est acide. Cela veut dire qu'il a été mal refroidi dans le tank. Cela peut arriver l'été lors de la première traite, ou quand il y a de l'orage. Mais c'est rare, tempère-t-il. Heureusement, car dans ce cas on ne prend pas le lait ! ».

Tout est OK. Il peut ensuite brancher le tuyau de la citerne sur le tank et mettre en action la pompe



### Un élément essentiel : l'entretien préventif

Si les petites routes sont meilleures qu'autrefois, le matériel souffre. Et comme Claude ne peut se permettre de rester en panne sur la route, l'entretien préventif est très important.

Les Parpinelli savent qu'ils peuvent compter sur les deux marques avec lesquelles ils travaillent, Volvo et Mercedes. « Nous avons un contrat d'entretien sur 5 ans et 900 000 km, ce qui nous met à l'abri des mauvaises surprises, même si évidemment ça a un coût ! ».

viens de changer le radiateur et l'embrayage sur le FMX ». Et en cas de problème, les ateliers des constructeurs les dépannent toujours le plus rapidement possible.

#### Pas le droit à l'erreur

L'essentiel est que le lait soit ramassé, car quand le tank est plein, il faut le vider pour continuer à traire les vaches. Il n'y a pas le droit à l'erreur. C'est pourquoi la famille Parpinelli conserve un vieux FM qui lui sert de mulet quand un camion est au garage.

grâce à une télécommande. La turbine qui est amorcée par une pompe permet de charger 45 m<sup>3</sup> à l'heure. Il ne faut pas plus d'une douzaine de minutes pour avaler les 8 300 l de lait. Juste le temps à l'agriculteur de glisser une petite requête à Claude. Il a beaucoup investi, produit 1,4 millions de l par an et aimerait augmenter sa production de 200 000 l ! ». L'histoire de la production laitière aujourd'hui...

#### Pas d'antibiotiques

En même temps que le lait est pompé dans la citerne, un échantillon est prélevé automatiquement et Claude n'a qu'à le placer dans une glacière. Il servira à faire les différentes analyses à l'arrivée et à contrôler qu'il n'y a pas d'antibiotiques dans le lait.

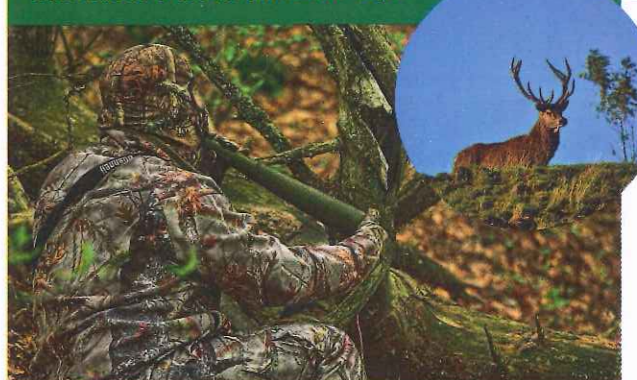
« Dans ce cas, on revient avec le camion vider tout le lait de la citerne dans une fosse à lisier. Le lait avec des antibiotiques n'est jamais utilisé ».

Et là, l'agriculteur fautif doit également payer le lait de ses confrères qui a été contaminé dans la citerne. Ils font attention, mais un accident peut arriver. Une bête qui est traitée est mise à part. Mais j'ai déjà vu un agriculteur qui s'était fait avoir car la vache sous antibiotiques était passée par-dessus une clôture pour rejoindre ses congénères ! ».

Quelques kilomètres parcourus, et Claude se retrouve à la ferme suivante, beaucoup plus petite. Il y prendra 2 600 l, avant de revenir à la remorque pour transvaser une première fois le lait récolté avec le porteur. Et ainsi de suite, avant de raccrocher la remorque et de vider à la coopérative laitière de Clermont Ferrand.

Pour la ramasse, ils ont 4 camions, le FMX, un FH 500 en 6 roues avec une citerne de 15 000 l et deux Actros 440. Le FH avec une citerne plus grande permet de faire la tournée de lait bio qui est plus longue

### Virgile, champion d'Europe des imitateurs de brame du cerf



Dès qu'il a terminé sa journée, Virgile court les forêts pour photographier le cerf. Et pour l'attirer dans la mire de son objectif, il est devenu expert dans l'imitation du brame avec un appeau. Pour rigoler, il est allé au championnat de France, puis d'Europe en Slovaquie, où il s'est retrouvé sacré ! Il y retourne cette année... Le concours aura lieu en Biélorussie.

environ 400 km, sans avoir besoin de venir vider dans la remorque. En plus de la ramasse, deux tracteurs FH font du transport de lait et de crème en inter usine.

« On charge à Clermont-Ferrand ou Briouze et on va livrer à Toulouse, Montauban, Rodez, Macon, voire même plus loin, jusqu'à Quimper. Et on revient avec d'autres produits laitiers », explique Virgile, qui conduit un des deux FH. « Je suis souvent en semi, mais ça m'arrive aussi de faire la ramasse pour remplacer un gars. J'aime bien, ça change, c'est varié. Et c'est un milieu plutôt sympathique ».

Dans la cour, quatre générations de Parpinelli sont réunies devant le FH décoré de Virgile. Loïs n'a pas encore l'âge de conduire, mais il est déjà tout heureux de monter sur les genoux de son père pour tenir le volant du camion. Il n'y a pas de souci à se faire, la succession semble déjà assurée !

*Avant de poursuivre sa ramasse, Claude transfère le contenu des deux premières fermes dans la remorque.*

