

Un métier de spécialistes

Travaillant en région Pays-de-la-Loire, dans un rayon de 130 km autour de son centre de tri, le négociant Stéphane Idais emploie des chauffeurs d'élite. Ils doivent être aussi à l'aise face à des animaux pesant parfois plus d'une tonne qu'au volant de leurs lourds camions rendus instables par ces chargements très particuliers.

« Les bons chauffeurs sont très très difficiles à trouver ! ». Ça, on l'entend partout, mais venant de Stéphane Idais, cette affirmation sous-entend la recherche de multiples talents liés à la conduite du véhicule et à celle des... animaux ! Stéphane Idais est négociant en bestiaux.

Lui et ses deux chauffeurs employés à plein temps collectent et véhiculent du bétail entre les éleveurs, les engraisseurs, les marchés et les abattoirs en passant par le centre de tri de Stéphane. « Les animaux, ce n'est pas comme des parpaings, ils ne sont pas tous pareils ! Notre centre de tri, c'est comme à la Poste : on a des cases et au lieu de trier du courrier, on trie des animaux. Selon leur taille, nous pouvons en accueillir 300 à 400 en même temps ».

Ils restent en moyenne 1,2 jour chez Stéphane. « Par contre, lorsque les lots sont homogènes, les animaux sont chargés chez les éleveurs et livrés directement aux abattoirs, sans passer par le centre de tri ». Chez Stéphane, il est très rare que les animaux se blessent. Sur près de 20 000 bêtes transportées en 2018, Stéphane ne déplore qu'une patte cassée sur une bête qui s'est fait peur au déchargement.



Conduite souple et bon feeling

« Avoir roulé des animaux, c'est une très bonne référence pour un chauffeur s'il veut aller ailleurs ». Tous les chauffeurs de l'entreprise ont le Certificat d'aptitude au transport d'animaux vivants (Captav). Ce sésame est obligatoire pour le transport à but lucratif d'animaux vivants sur plus de 65 km.

« Mais le plus important, c'est d'avoir le feeling avec les animaux. Il y a des gens qui ne sauront pas charger des animaux. Certains ont peur et les bêtes

le ressentent ». Selon Stéphane, être né dans le monde agricole ne garantit pas d'être capable de charger des animaux : « Il n'y a rien de compliqué, mais il faut être calme et leur parler pour les rassurer ».

Pour autant, ce métier n'est en rien réservé aux hommes. « Si je cherche à recruter un chauffeur et qu'une femme se présente, ça ne me dérange pas du tout. D'ailleurs, le lundi matin, c'est une fille au service d'un transporteur qui vient charger les bêtes ». Un transporteur ? Oui, car Stéphane n'effectue que du transport pour compte propre dans sa région. Ce

Si c'était à refaire, Stéphane Idais, 48 ans, s'installerait comme agriculteur et disposerait d'une boutique à la ferme afin de fournir des produits locaux directement du producteur au consommateur.

sont donc des transporteurs spécialisés qui emmènent les animaux vers d'autres régions de consommation.

Des semaines bien remplies

Pour certains, lundi, c'est ravioli. Chez Stéphane Idais, ce n'est pas forcément le cas, mais chaque jour de la semaine a ses spécificités. Le lundi matin est ainsi consacré à « faire de la campagne », c'est-à-dire à ramasser les animaux achetés pour les amener au centre de tri installé à Venansault (Vendée), où ils sont répartis selon leurs poids,

Les bovins prennent l'ascenseur

Dans les camions à étage, le plancher de l'étage est monté sur vérins hydrauliques.

Pour le chargement ou le déchargement des animaux, le plancher de l'étage, monté sur vérins hydrauliques, s'abaisse au niveau du plancher inférieur. Des broches le verrouillent en position haute. La carrosserie est en aluminium et comprend des ventilateurs et des abreuvoirs.

Pour charger le porteur d'un ensemble camion-remorque, les animaux traversent la remorque et franchissent une passerelle rétractable pour rejoindre le porteur. Auparavant, les bêtes étaient attachées pendant le transport. Aujourd'hui, on utilise la contention. Les animaux

sont canalisés par des couloirs. Selon leur taille, ils sont entre deux et dix dans les cases du véhicule.

« Les gens qui roulent des cochons n'ont pas les mêmes problèmes que nous. Un cochon, vous le mettez dans une case, vous revenez deux heures

après, il n'a pas bougé du tout alors qu'une vache, ça se déplace ! A l'étage de nos camions, on a vingt bêtes de 750 kg qui sont sur un plancher à 2,5 m du sol. Ça fait quinze tonnes remuantes et en hauteur. Et il y en a autant au niveau inférieur ! », explique Stéphane.

rares, états d'engraissement, destination ou besoin de vaccination. L'après-midi se passe au marché de Cholet (Maine-et-Loire), où Stéphane vend et achète.

Mardi, ce sont les acheteurs qui rendent visite à Stéphane pour acquérir ses animaux. Le lendemain, un camion amène les invendus au marché de Châteaubriant (Loire-Atlantique) alors que les autres

vont livrer les abattoirs. Le jeudi, les camions effectuent le ramassage nécessaire aux livraisons aux abattoirs de Bressuire (Deux-Sèvres) ou de Charal à La Chataigneraie (Vendée). Enfin, le vendredi, les dernières livraisons sont effectuées en matinée et tous les chauffeurs sont rentrés pour 11 h.

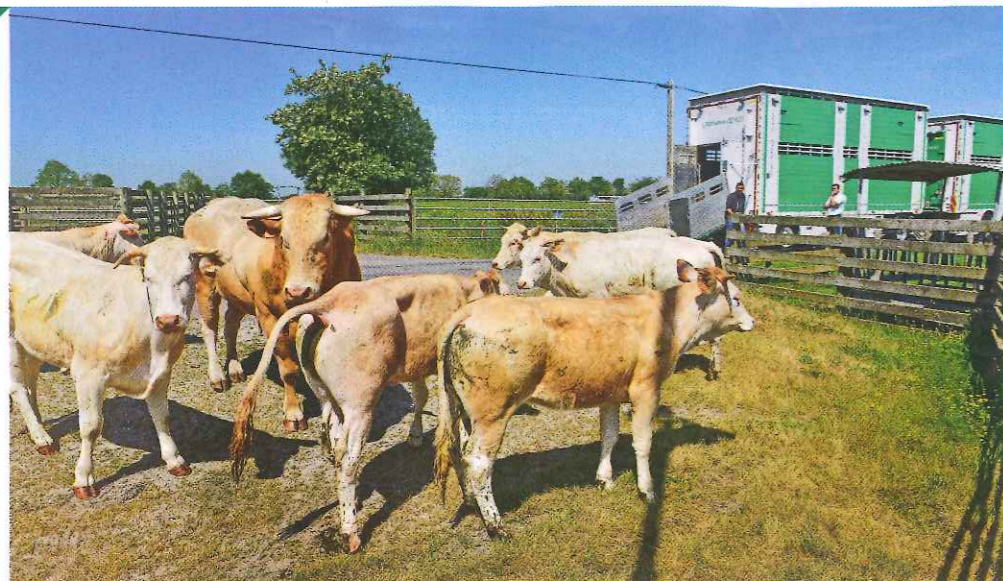
C'est alors le moment de nettoyer les camions et le centre de tri. « Moi



Christophe Couton est l'un des chauffeurs de la petite équipe de Stéphane Idais.

Pour charger ou décharger le porteur, les bêtes traversent la remorque et franchissent une espèce de pont-levis qui rappelle le soufflet d'intercirculation entre wagons de chemin de fer. Il existe des races à viande, et des races à lait, mais l'une et l'autre finissent à l'abattoir.





et mes chauffeurs, nous sommes des maniaques. Je leur ai fait comprendre que le matériel coûte très cher et qu'il faut l'entretenir ». Deux heures plus tard, les chauffeurs débauchent et toute l'équipe déjeune ensemble, se décontracte et organise la semaine à venir. Mais pour Stéphane, ce n'est pas fini : il consacre son week-end au « travail de bureau » et il organise les plannings de ramassage.

La qualité à un prix

Stéphane est chargé de valoriser le travail des éleveurs. Il travaille avec eux depuis longtemps et les paye à 10 jours. Alors qu'il y a eu une forte tendance à l'industrialisation de l'élevage depuis quarante ans, Stéphane constate une nette volonté de « consommer local » depuis 4 ou 5 ans. En conséquence, élevage et abattage se rapprochent

du lieu de consommation, au moins pour les bovins.

Stéphane regrette que les agriculteurs ne soient pas considérés. « Ce sont des gens extraordinaires qui pour la plupart n'arrivent pas à vivre de leur métier. Je suis pour les éleveurs et je me battrais pour que leur activité soit valorisée. Les centrales d'achat de la grande distribution agissent vis-à-vis de leur travail avec mépris. Quant au consommateur, il voudrait de la qualité pour pas cher. Alors que la qualité pour pas cher, ça n'existe pas ».

Stéphane n'est pas particulièrement optimiste à propos de l'avenir de son activité « Nous, les commerçants de bestiaux, nous sommes une espèce en voie de disparition. Il y a très peu de jeunes car c'est un métier très dur ». Il a toutefois ses côtés amusants : « Le plus drôle dans la profession,

Lorsqu'ils manquent de terres ou de bâtiments, les éleveurs vendent des animaux jeunes que Stéphane répartit entre des engraisseurs. Un bovin adulte pèse en moyenne 750 à 800 kg, mais certains taureaux atteignent 1,4 t. Ils voyagent sur un plancher à 2,5 m du sol et s'y déplacent. Cela rend la conduite du véhicule particulièrement délicate en raison d'un centre de gravité à la fois haut et mouvant.



c'est le travail au marché, le bluff et le marchandage. On se taquine, on s'engueule et puis on se tape dans la main et trois minutes après on s'en va boire un café ensemble. On est fait pour travailler avec certaines personnes, et pas avec d'autres ».

L'élevage de cochons et de volailles annonce l'évolution vers la disparition du négoce en raison d'une production intégrée dans un système coopératif. « Avec ce système, l'éleveur est salarié agricole, mais il prend tous les risques », explique Stéphane.

Le risque de renversement est permanent

Pour la plupart des transports, le chargement est sanglé, calé, amarré ou enchaîné. Bref, il ne bouge pas. Ce n'est pas le cas du vrac liquide, lorsqu'un compartiment de citerne est partiellement rempli. Toutefois, le comportement d'un liquide est assez prévisible, alors que les animaux ne le sont pas !

A la différence des porcs qui ne bougent pas pendant le transport, les bovins se déplacent et évidemment, la force centrifuge les

Une réglementation rigoureuse

Depuis 2005, le transport d'animaux vivants est contraint par un cadre réglementaire encore plus strict qu'auparavant.

Alors que la plupart des transporteurs s'apprentent à découvrir la géolocalisation obligatoire avec l'arrivée depuis le 15 juin 2019 du chronotachygraphe « 1C » sur leurs nouveaux véhicules, les transporteurs d'animaux vivants doivent depuis 2009 équiper tous les véhicules d'un système de géolocalisa-

tion lorsque le transport dure plus de huit heures.

Egalement obligatoire, le certificat d'aptitude l'est à la fois pour le chauffeur et pour l'éventuel accompagnateur. Et évidemment, un camion ne peut pas sortir d'un abattoir s'il n'a pas été lavé et désinfecté.

ne restent pas. Ils se font peur ! », explique Stéphane Idais, dont un collègue a vu deux de ses camions se renverser en trois mois. Il constate parfois que les nouveaux transporteurs chargent les camions à l'envers tant qu'ils n'ont pas compris que les premiers animaux chargés seront les derniers livrés.

S'agissant de transport pour compte propre, les conducteurs que fait rouler Stéphane ne dépendent pas de la convention collective des transports routiers, mais de celle du commerce de détail et de gros à prédominance alimentaire... A la clé, une base horaire entre 12 et 14 €.

Ouvrir un magazine, ça peut tout changer !

Quand il avait entre 20 et 30 ans, Stéphane faisait le même métier, mais pour une coopérative. En septembre 1999, il a ouvert un

magazine dans lequel était écrit « L'année 2000, l'année de tous les projets ». Banco ! Il est allé voir son patron et l'a quitté tout en restant en très bons termes avec lui. « Quitte à me fatiguer, autant que ce soit pour moi-même ! », s'est-il dit. Il a donc créé son activité en 2000, d'abord avec un petit camion et 50 bêtes par semaine. Il en est aujourd'hui à 500 sur la même durée...

Stéphane connaît bien le monde de l'élevage puisque son père était engraisseur de bovins. Lui a créé l'activité commerce. Si c'était à refaire, il serait agriculteur et vendrait ses produits à la ferme directement au consommateur final, en inversant la tendance à l'industrialisation de la production agricole. Cela n'empêche pas cet homme d'adorer son métier. Levé tous les matins à 5h15, il résume : « Tout est merveilleux dans mon boulot. Ma vie est belle ».

Et si on allongeait les camions ?

Outre un ensemble camion-remorque (Actros), un porteur de 19 t (Axor), deux Renault Master et un Mercedes Vito, Stéphane Idais dispose dans son parc d'un camion qui fut très novateur lors de son arrivée.

Au lieu de recourir à un camion-remorque, il a préféré allonger la surface utile des porteurs. C'est ainsi qu'est née la première bétailière Mercedes sur châssis Actros tridem (PTAC 32 t). Elle a nécessité un an d'études. L'idée a fait école et de tels véhicules sont depuis devenus assez courants.



Immatriculé en 2008, cet Actros 3244 de la génération MP2 fut l'une des premières bétailières sur châssis 8x2*6 tridem. Il est carrossé par Pezzaioli.



La canne ne sert pas à frapper les animaux, mais à les guider.

