

---

## L'évolution des métiers de conduite du transport de voyageurs et de marchandises : une comparaison internationale (Deuxième partie) : Accompagnement d'un transport Willi Betz de Pitesti (Roumanie) à Sofia (Bulgarie) – Observations et analyses

---

**Responsable scientifique :** Jean-françois Révah

**Partenaires :** Union des transports publics et ferroviaires, réseau des correspondants francophones de la DRAST

**Mots clés :** gestion des ressources humaines, métiers et qualifications, conducteurs routiers, ouverture de l'Europe aux pays de l'Est

### Problématique

---

L'ouverture de l'Europe aux pays de l'Est pose à la fois le problème d'éventuelles distorsions de concurrence et celui de la solidité du « modèle social européen ». Une entreprise allemande, Willi Betz, est devenue l'emblème, polémique, des risques potentiels pour les pays de l'Ouest d'une ouverture de l'Europe mal maîtrisée.

Dès lors, il était intéressant de chercher à mieux cerner la réalité des pratiques observables sur le terrain, au cœur de la filiale bulgare de cette entreprise, notamment du point de vue des conditions de travail du conducteur routier.

### Méthodologie

---

Enquête par « immersion » dans les situations de travail réelles : un accompagnement en cabine d'un camion porte-voitures, choisi au hasard, a permis de partager les situations de travail et de vie au travail d'un conducteur bulgare transportant un chargement de voitures produites par l'usine Dacia (Groupe Renault) de Pitesti (Roumanie) jusqu'à l'établissement de Willi Betz situé à Sofia (il s'agit de l'ancienne entreprise d'État Somat).

Cette observation a porté sur 19 heures continues : chargement des voitures (jour 1, durée : 2 heures), transport de Pitesti à Sofia avec passage de la frontière roumano-bulgare (jour 1 – jour 2, durée : 13 heures pour 514 km), déchargement à Sofia (jour 2, durée : 2 heures).

### Résultats

---

Un reportage photographique retrace en 85 planches le contexte et le contenu de la prestation effectuée par le conducteur routier bulgare de Willi Betz.

Une analyse en trois points propose ensuite les principales observations et les interprétations de l'observateur extérieur : 1 – les valeurs professionnelles, 2 – l'organisation du travail, 3 – les relations sociales et le management.

1 – pour la mission considérée, il est clair que l'ensemble des acteurs ont intégré les valeurs et les impératifs de la satisfaction du client et des processus qualité. Le professionnalisme requis de la part du conducteur, et mis en œuvre par lui, est le même que celui qui a pu être observé dans une prestation analogue en France (accompagnement d'un transport porte-voitures, avec phases de chargement et de déchargement) lors d'une recherche Predit précédente (Rapport : « Demain, les routiers », 2001).

2 – l'organisation du travail observée repose sur des modes opératoires précis et des procédures industrielles exigées par le client – ce dernier est satisfait des prestations réalisées. Les nouvelles technologies sont par ailleurs utilisées tout au long de la mission par le conducteur routier et l'ensemble de ses partenaires, tant au point de chargement qu'à celui de déchargement.

3 – les relations sociales semblent caractérisées par un fort sentiment d'appartenance à l'entreprise et par la satisfaction d'une rémunération très supérieure aux moyennes nationales. Si le management semble très impliqué, parfois dans un style relationnel un peu rigide, à l'instar de ce qui a pu être observé dans les entreprises françaises lors de la recherche précédente, les organisations syndicales, quant à elles, sont très peu présentes.

<b>Réalisation :</b>	<b>Contact : Gérard Brun</b>
Jean-françois Révah (Trans/formation)	MTETM / DRAST
89 rue du Fbg St Antoine 75011 Paris	Tour Pascal B, 92055 Paris La Défense cedex 04
Tél. : + 33 607 963 753	Fax. : Tél. : 01 40 81 64 18 Fax : 01 40 81 14 44,
Mél. : jfr@transformation.fr	Mél : gerard.brun@equipement.gouv.fr