

La Ligne

par Dominique STEPHAN

LA LIGNE DU MOYEN-ORIENT : UN MIRAGE POUR LES TRANSPORTEURS FRANÇAIS ?



La file d'attente à la frontière turco-iranienne.

Depuis quelques années, " la ligne " est un mot au parfum oriental qui recouvre des réalités assez diverses. Pour les chauffeurs, les " lignards " constituent en quelque sorte le dessus du panier de la caste des gens du T.I.R., l'élite de l'élite, pour ainsi dire. Présentés souvent comme les baroudeurs du transport, les " lignards " sont en fait autre chose que de simples aventuriers. Les responsabilités qui leur incombent requièrent de leur part force de caractère, aptitude à faire face intelligemment à toutes sortes de difficultés, sérieux et esprit d'organisation, en plus de la simple virtuosité à manier un volant.

Pour de nombreux transporteurs, la ligne, c'est surtout un mauvais souvenir, une suite de catastrophes menant certains en prison et d'autres à la ruine.

Par ailleurs, " la ligne " s'est révélée une dévoreuse de matériel, un banc d'essai impitoyable où un grand nombre de véhicules pourissent encore sur le bas côté ou au fond des ravins.



Pourtant, à côté de ces échecs, on voit un certain nombre d'entreprises continuer à exploiter des liaisons régulières sur cet itinéraire, et semble-t-il avec profit. Que s'est-t-il donc passé : quels facteurs peuvent expliquer d'un côté l'échec cuisant et de l'autre la réussite sereine.

LA RUÉE VERS L'EST :

Pour comprendre le phénomène économique de la ligne, il faut faire un retour en arrière sur la situation qui régnait en Europe Occidentale à l'époque où il a débuté.

Le " boom " de la crise

À la fin de 1973, l'Europe a entamé sa descente aux Enfers. La crise du pétrole, réelle ou artificielle, a durement touché son économie au point le plus sensible : l'approvisionnement en énergie. Brutalement, la machine bien rodée a commencé à s'emballer. La hantise du taux d'inflation a remplacé le culte du taux d'expansion. Dans cette conjoncture sombre, le secteur du transport routier est particulièrement touché.

D'une part, la réduction de l'activité des entreprises industrielles entraîne une diminution des possibilités d'affrètement en Europe et particulièrement en France. D'autre part, la hausse du prix des carburants accentue l'aspect catastrophique de la situation. Le transport routier coûte trop cher.

Dans le même temps, les pays producteurs de pétrole et en premier lieu, ceux du Moyen-Orient, prennent conscience de leur importance économique et, à la fois, de leur richesse et de leur dénuement. Riches, ils le sont si l'on considère la masse accrue de pétro-dollars qui va se déverser dans leurs comptes en banque. Mais par ailleurs, eu égard à leur infrastructure industrielle, ils sortent à peine du sous-développement.

Le pays le plus conscient du rôle important qu'il peut jouer est alors l'Iran. Son

souci de développement industriel n'est pas neuf, mais il prend un caractère plus aigu à cette époque. Les évaluations des réserves mondiales de pétrole et de la consommation montrent en effet que cette soudaine richesse ne sera pas éternelle.

Donc, l'Iran décide de s'équiper. Pour certains industriels français un marché inespéré s'ouvre, propre à pallier la stagnation des marchés européens.

Une difficulté de taille surgit : l'Iran, comme les autres pays producteurs du Golfe Persique et comme le Nigéria, ne dispose pas des installations portuaires suffisantes pour absorber le flot des importations. Pour accueillir les super-tankers, pas besoin de quais, un robinet sur une bouée mouillée au large suffit. D'autre part, le canal de Suez est bloqué depuis la guerre des six jours de 1967 et sa réouverture est à ce moment là encore très hypothétique, obligeant les navires à faire le tour de l'Afrique, au prix de longs jours de voyage.

Les communications ferroviaires ne sont pas non plus faciles, car les installations existantes ne sont pas toujours compatibles avec le matériel européen.

L'avion offre des possibilités limitées à des tarifs le plus souvent prohibitifs.

La solution la plus évidente est donc le transport routier.



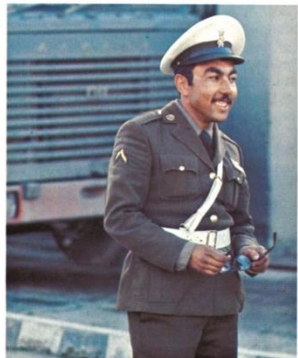
L'aventure au détour de la piste

On assiste alors à une véritable ruée vers l'Est. Tous les transporteurs à la recherche de frêt, alléchés par les possibilités ainsi offertes de remplir leurs véhicules, se précipitent sur cette manne inespérée. Dans leur précipitation, beaucoup se lancent dans l'aventure sans préparation et sans mesurer les risques de l'entreprise.

Car les routes du Moyen-Orient ne sont à l'époque pas le moins du monde aptes à accueillir ce flot de poids lourds. Qu'il s'agisse des lignes vers l'Iran ou vers les Emirats, après Istamboul, les chauffeurs trouvent plus souvent une piste étroite et défoncée qu'un large ruban d'asphalte.

La Ligne

Les problèmes posés par la traversée de pays aux réglementations obscures et fluctuantes, le plus souvent laissées à la discrétion de fonctionnaires peu scrupuleux sont également largement sous-évalués.



Le douanier, un personnage au pouvoir souvent démesuré.



...Des véhicules livrés au pillage.

Enfin, les difficultés techniques (utilisation de matériels équipés pour le climat et les routes d'Europe), humaines, (durée du voyage, solitude, insécurité), sont trop souvent considérées à la légère, voire carrément escamotées.

Tous ces facteurs contribuent, entre 1974 et 1975, à faire du trafic sur la ligne du Moyen-Orient une aventure plutôt risquée.

Les chasseurs de frêt

Par ailleurs, on constate que l'offre de service des transporteurs arrive vite à dépasser la demande car bien entendu, tout le matériel ne peut pas être transporté par camion. Il s'ensuit donc une guerre des tarifs acharnée.

La baisse des prix se poursuit jusqu'à la fin de l'année 1975 qui voit la disparition brutale d'une grande entreprise spécialisée sur cette ligne et réputée pour ses tarifs exagérément bas.

Les transporteurs mal organisés, ou pratiquant le dumping ne tardent pas en effet à se trouver dans des conditions délicates ou même tragiques. Car il ne suffit pas de promettre monts et merveilles, les prix tirés signifient généralement l'impasse sur la maintenance de points d'assistance, sur l'entretien des véhicules, la paie des chauffeurs parfois. Il ne faut donc pas s'étonner de voir à cette époque des parcs fondre au fil d'accidents ou de pannes irréparables sur place, des chauffeurs

emprisonnés pour des motifs divers et abandonnés sans appui et sans espoir, des véhicules livrés au pillage.

Le temps des désillusions

La ligne a ainsi prouvé qu'elle ne tolérait ni l'amateurisme, ni l'aventurisme.

Une telle situation, même si elle est le fait de quelques-uns, porte préjudice à l'image de la corporation des transporteurs dans son ensemble. Car devant les risques présentés par le transport routier les clients industriels ont souvent préféré faire assurer leurs expéditions par bateau, plus long mais considéré comme plus sûr.

De surcroît en 1975, le Canal de Suez a été rouvert au trafic international, raccourcissant de façon considérable la distance Europe - Moyen-Orient. Dans le même temps, les relations ferroviaires se sont améliorées, bien que le rail ne représente pas encore un concurrent dangereux.

Beaucoup de transporteurs, passée l'euphorie des débuts, ont abandonné la ligne. Une certaine reprise de l'activité économique en Europe Occidentale a contribué à les dissuader. Pourtant quelques entreprises comme Chapuis à Lyon, Pecoul à Paris et d'autres, continuent avec régularité, prouvant que l'exploitation d'une telle liaison est possible et même assez rentable.

LA LIGNE A L'AGE DE RAISON

La ligne est arrivée maintenant à une certaine stabilisation. La sélection naturelle s'est opérée et un équilibre, provisoire peut-être mais réel, s'est instauré entre les divers modes de transport. Pour ce qui concerne les exportations françaises, une étude du Secrétariat d'Etat aux Transports a montré que :

Le bateau représente	88% du tonnage
le camion	7%
le fer	4,5%
l'avion	0,5%

Faut-il en conclure que la part du camion est négligeable ? Certainement pas. En effet, si en termes de tonnage, le bateau l'emporte il ne faut pas oublier que la voie maritime est toujours utilisée en priorité pour les transports lourds et volumineux, surtout pour les marchandises à faible valeur ajoutée.

Le camion a pour lui le délai de livraison plus rapide, la souplesse d'utilisation et la qualité du service : un camion peut charger chez le vendeur et décharger directement chez le client, au besoin faire du porte à porte pour livrer les petits lots.

On assiste de plus en plus à une combinaison des deux modes de transport, tout au moins pour les délais les moins urgents. Les camions traversent la Méditerranée en navire Roll off ou Roll on et débarquent à Djeddah ou Lattaquié suivant leur destination.

Les niveaux de prix entre voie maritime et voie terrestre sont assez différents à charge identique : 25.000 F. environ pour le bateau, 35 à 40.000 F. pour le camion. Le coût de l'avion + 45.000 F. explique que son utilisation soit limitée aux transports urgents de matériels susceptibles de supporter une telle valeur ajoutée.

La concurrence directe s'exerce entre les transporteurs français et étrangers : en 1975, les exportations françaises vers le Moyen-Orient ont requis environ 6.000 camions dont seulement 3.500 de nationalité française. D'autre part, un comptage effectué en 1975 sur les parkings d'Istanbul a révélé que le trafic international vers le Moyen-Orient était assuré à 18% par les Anglais, les Français et les Bulgares venant en seconde place à égalité avec 15%.

Les Bulgares prennent d'ailleurs une place de plus en plus importante dans le tra-

fic sur cette ligne, ainsi que les Turcs et les Iraniens, désireux de prendre enfin une part du gâteau. Ces transporteurs jouent surtout un rôle de sous-traitant au profit des entreprises françaises grâce à des tarifs généralement bas.

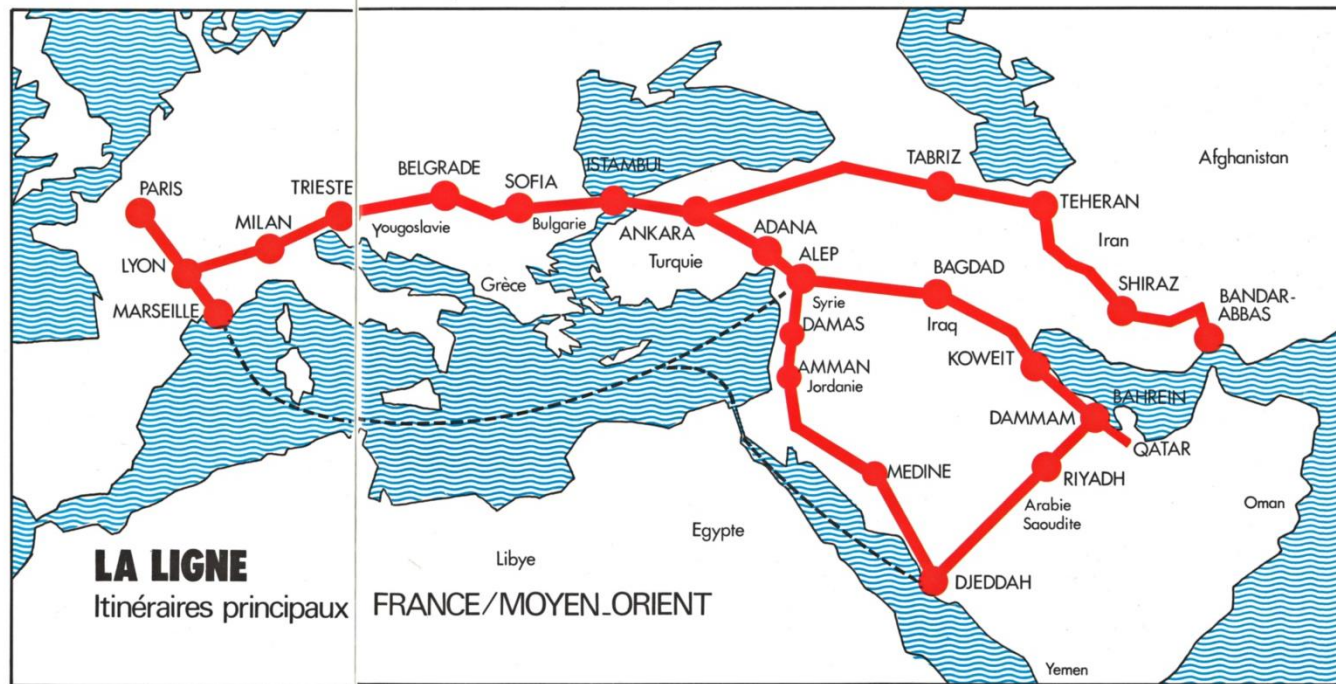
Les routiers au long cours

L'itinéraire suivi par les "lignards" varie suivant la destination finale mais, au départ d'Europe Occidentale, il comporte un tronçon commun jusqu'à Istanbul et Ankara.

Au départ de Lyon, on peut relever quelques distances éloquentes :

- Sofia : 2.000 km
- Téhéran : 5.000 km
- Damas : 4.000 km
- Bagdad : 5.000 km
- Dammam : 5.600 km
- Djeddah : 5.700 km
- Istanbul : 2.500 km
- Shiraz : 5.800 km
- Qatar : 6.000 km
- Koweït : 5.700 km
- Riyad : 6.000 km

"La ligne" : on devrait plutôt dire "les lignes", car les destinations sont multiples.



La Ligne



— La Turquie, où en plus des mauvaises routes, on trouve une circulation tout à fait anarchique. Le code n'y est que rarement respecté, ce qui demande de la part du chauffeur une attention permanente. Il n'est pas question de rouler la nuit dans ces conditions et les chauffeurs essaient de se regrouper par nationalité ou par affinités sur les parkings qui jalonnent les pistes. Sur la portion montagneuse de la ligne entre Ankara et Téhéran, les mauvaises conditions de circulation sont empiérees par des conditions climatiques extrêmes : neige et -40° C en hiver, poussière et $+45^{\circ}$ C en été. La route sud vers les Emirats est relativement meilleure, sauf en Arabie Saoudite mais la chaleur est particulièrement éprouvante dans cette région. Les chauffeurs vivent en permanence dans leur cabine pendant trois semaines,

ce qui ne va pas sans poser quelques problèmes d'aménagement. En effet, l'évolution de la condition du chauffeur en Europe fait que la cabine est beaucoup moins qu'autrefois considérée comme un lieu de vie mais plutôt comme un lieu de travail et l'attention est surtout donnée au poste de conduite. Pour la ligne, il faut que le chauffeur dispose d'une couchette confortable, d'un chauffage indépendant compte tenu des basses températures rencontrées, d'un réchaud à butane pour la cuisine, d'une réserve d'eau, etc. Certains constructeurs proposent d'ailleurs en option des cabines climatisées et spécialement conçues pour les longs trajets, avec tout le confort possible. Malgré tout, les chauffeurs se plaignent surtout des mauvaises conditions d'hygiène rencontrées dans les campings ou

les parkings " aménagés ". D'autre part, la solitude est génératrice d'insécurité tout spécialement dans des régions comme le Kurdistan où la population a été longtemps en lutte armée avec les autorités locales, et voit d'un mauvais oeil l'irruption des monstres d'acier dans ses villages.

Les difficultés : durée du voyage, inconfort, solitude font que l'on ne peut pas s'attendre de la part des chauffeurs à une grande stabilité. Beaucoup abandonnent au premier voyage. D'autres continuent sans enthousiasme, alléchés par les salaires sensiblement plus élevés que sur les lignes de France. Enfin, il existe tout de même une catégorie de chauffeurs qui font la ligne un peu pour le sport, pour vaincre les difficultés, être indépendants, seuls maîtres à bord de leur camion.



Les chauffeurs vivent en permanence dans leur cabine.

ment à la frontière, ce qui est possible en Turquie, Syrie ou Iran. Le temps d'attente à la frontière est cependant fort long et on voit des véhicules immobilisés à la frontière Turco-iranienne pendant 2 ou 3 jours avant d'obtenir le droit de passer.

Les régimes douaniers sont également changeants suivant les pays. Certains comme l'Iran reconnaissent le T.I.R., d'autres comme la Syrie exigent un connaissance pour les marchandises. Il est impératif de disposer sur place d'un agent en douane à la hauteur.

Les taxes de transit varient elles aussi suivant le pays dans des proportions étonnantes : 900 FF. pour la Yougoslavie, 6.000 FF. (aller-retour) pour la Turquie.

Toutes les démarches administratives sont rendues encore plus complexes par les problèmes de langue et la cupidité des douaniers et des policiers.

Les taxes et amendes diverses, justifiées ou non, doivent être comprises dans le prix du transport ainsi que l'inévitable " bakchich ". La plupart des transporteurs essaient d'établir pour les chauffeurs une sorte de " forfait racket " car il est toujours difficile d'obtenir des justificatifs de la part des fonctionnaires corrompus, et d'autre part, inévitablement, certains chauffeurs ont tendance à exagérer l'importance de ce racket.

La tentation est grande pour les pays traversés par la ligne d'essayer de prendre leur part du gâteau d'une manière ou d'une autre. Ce sont généralement des pays pauvres et sous-équipés et pour tirer de la ligne un revenu substantiel ils disposent de 2 solutions : effectuer eux-mêmes les transports sur leur territoire ou sur l'ensemble de l'itinéraire, ce qui requiert une flotte de camions, ou plus simplement instaurer des taxes de passages. Les Turcs et les Iraniens entre autres adoptent de plus en plus la première solution, en pratiquant des tarifs bas. Cependant, la qualité du service est assez inégale, semble-t-il.

Dans les dédales de l'administration

Il s'agit là de l'administration avec un grand " A ", toute puissante. Être en règle est une vue de l'esprit car un douanier ou un garde frontière peut toujours considérer que les documents présentés ne le sont pas. La régularisation est une simple affaire d'espèces sonnantes et trébuchantes.

Le premier document nécessaire est un visa. Il s'agit d'un visa commun véhicule-conducteur. Le chauffeur est donc lié indissolublement à son véhicule, ce qui ne va pas sans poser d'importants problèmes. Lorsqu'un véhicule est immobilisé pour une raison quelconque, le chauffeur ne peut quitter le pays où il se trouve bloqué. On a donc vu des cas assez rocambolesques de chauffeurs passant les frontières en fraude, roulés dans une bâche.

Pour obtenir le visa, 2 possibilités : le demander à l'ambassade des pays à traverser, ce qui entraîne généralement des délais considérables, ou le prendre directe-



La montée du Tahir.



... On voit des véhicules immobilisés pendant 2 ou 3 jours.

La Ligne

POUR QUI LA LIGNE PEUT-ELLE ETRE RENTABLE ?

Entreprises : pas sérieux s'abstenir !

Les expériences passées ont montré douloureusement que la ligne du Moyen-Orient exige une organisation sans faille, car le parcours lui-même comporte suffisamment d'impondérables pour qu'il soit inutile d'y ajouter l'improvisation.

Avant toute chose, le transporteur doit mettre en place une infrastructure propre, avec des transitaires bien choisis, des bases dans chaque pays, capables d'aider le chauffeur en toutes circonstances : pannes, accidents, difficultés avec la police ou la douane, et lui permettre de garder un contact quasi-permanent avec l'entreprise.

Pour ce qui concerne le véhicule lui-même, il est de l'intérêt du transporteur de travailler en étroite collaboration avec le constructeur qui propose généralement une assistance efficace grâce à son



...Les possibilités de ravitaillement sont aléatoires.

réseau de points de service. Cette notion de service sur les routes lointaines est d'ailleurs une préoccupation essentielle des constructeurs de poids lourds et il leur arrive souvent d'accomplir des prouesses pour dépanner un client dans un endroit perdu.

Camions : un choix rationnel s'impose

Le choix du véhicule est bien entendu essentiel car la rentabilité de l'affaire dépend en grande partie de sa robustesse et de sa fiabilité.

Actuellement plus de 80% des convois sont constitués par des tracteurs avec semi-remorque. Les tracteurs 4x2 sont les plus utilisés (83%) avec des semi 2 essieux.

Les tracteurs 6x4, souvent beaucoup mieux adaptés aux conditions difficiles du parcours en raison de leur meilleure adhérence et stabilité, sont en fait peu répandus essentiellement pour des raisons de coût : sur ces routes défoncées, ils "souffrent" autant que les 4x2 et coûtent notablement plus cher. De plus, les convois dépassent rarement 30 t. de PTR pour 2 raisons :

— limites réglementaires assez basses en Turquie et en Iran où les contrôles sur bascule sont stricts.

— souci de ménager le matériel.

Dans ces conditions, un tracteur 6x4 peut sembler un peu surdimensionné aux yeux des transporteurs.

Les semi 3 essieux se répandent de plus en plus car elles offrent une stabilité bien meilleure et de plus permettent une réduction des taxes à l'essieu.

L'équipement du tracteur nécessite quelques modifications par rapport au modèle standard européen, car les conditions d'utilisation sont assez différentes.

Il faut avant tout soigner l'étanchéité des organes et de l'équipement électrique et placer la prise d'air au niveau du pavillon, à cause de la poussière très importante sur les pistes de terre et des franchissements parfois nécessaires de gués ou de zones inondées.

Il est indispensable de prévoir des réservoirs de gas-oil de grande capacité (600 à 1.000 litres d'après les chauffeurs, car les possibilités de ravitaillement sont aléatoires et le gas-oil souvent de mauvaise qualité - mêlé d'eau, surtout).

Un des problèmes essentiels sur la ligne France-Iran est le froid.

La climatisation n'est pas un luxe mais une nécessité, car les écarts de température sont considérables : 50 à 60° C vers le Golfe Persique, -40° C en Turquie l'hiver.



La climatisation n'est pas un luxe.



La glace s'accumule, bloquant la mécanique et alourdissant le véhicule.

Le gas-oil arrive à geler même lorsque le véhicule roule. Il faut donc prévoir une isolation thermique du réservoir, des filtres et un système de réchauffage soit électrique, soit par les gaz d'échappement. Certains chauffeurs turcs utilisent même une ampoule de phare allumée dans le réservoir !

Pour démarrer, à défaut de système de réchauffage, les chauffeurs allument un feu sous le moteur, ce qui implique un remplacement des tubulures plastique par des canalisations de cuivre.

Il est recommandé de prévoir un système d'alcooliseur pour éviter le gel du circuit de freinage et compte tenu de l'importance de certaines déclivités au passage de régions montagneuses, un ralentisseur électrique a son utilité.

Au niveau du pont, le blocage de différentiel est quasiment indispensable tant à cause des mauvaises routes (boue) qu'à cause de la neige en hiver ou du sable dans certaines régions du sud.

La cabine doit également faire l'objet d'une préparation sérieuse car le chauffeur y vit en permanence et le choix d'une cabine confortable et bien suspendue est capital.

Chauffeurs : l'aventure sans aventuriers

S'il est vrai que la ligne constitue encore malgré tout une aventure, le chauffeur ne doit pas être considéré comme un aventurier.

Son rôle est capital et toute la préparation conseillée plus haut se trouve sans objet si le transporteur ne peut pas disposer de chauffeurs sérieux.

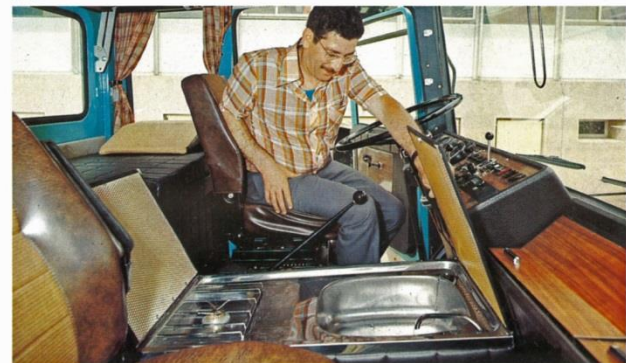
Nous avons vu que malheureusement la plupart des "lignards" détalent rapidement, découragés par les difficultés qu'ils rencontrent. Or, sur un tel parcours, l'expérience et le professionnalisme et la préparation du véhicule doivent viser à soulager au maximum le chauffeur des responsabilités qui l'écrasent.

Il ne faut donc pas s'étonner que les transporteurs qui continuent actuellement à exploiter la ligne aient des critères de sélection assez sévères : critères de personnalité surtout, critères techniques ensuite. Les chauffeurs reçoivent une formation technique (ou devraient la recevoir) qui doit leur permettre, à défaut d'effectuer eux-mêmes une grosse réparation, tout au moins de diagnostiquer avec précision la cause de la panne.

Un bon chauffeur doit en effet être à la fois conducteur émérite, mécanicien accompli, diplomate habile et homme d'affaires retors.

Le chauffeur est aussi le représentant du transporteur. Dans bien des cas, c'est lui qui s'occupe de la livraison des marchandises et de récupérer le prix du transport car les marchandises sont généralement vendues "départ" et non "franco". De plus, il se charge de trouver le frêt de retour lorsque c'est possible.

On voit donc que le chauffeur a un rôle considérable et un transporteur exploitant cette ligne depuis longtemps le résume en ces termes "le gros problème est d'avoir un très bon chauffeur car c'est lui qui fait tout".



Un type d'aménagement de cabine assez rationnel.



Les accidents sont souvent spectaculaires, presque toujours tragiques.

La Ligne



Des chargements pittoresques.



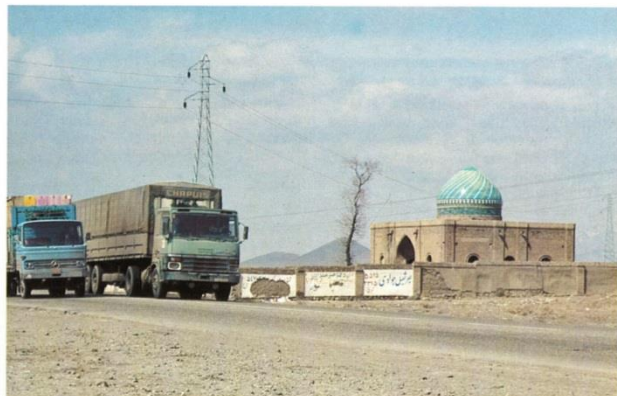
A l'ombre du Mont Arrarat.

L'AVENIR DE LA LIGNE ?

Passée l'exaltation des débuts, beaucoup de transporteurs français ont abandonné la partie, le bateau fait une concurrence difficile à battre et sur le terrain même du transport routier, de nouveaux venus comme les Turcs ou les Iraniens, ou depuis plus longtemps les Bulgares, pratiquent des prix souvent très compétitifs.



Une image insolite : Istanbul sous la neige.



Sur la route de Téhéran le passé et le présent se cotoient...

Le transporteur français joue éventuellement un rôle d'affrèteur et l'on distingue 2 types de services :

- le service normal pour des denrées de faible valeur, dont le délai de livraison est long,
- et le service de qualité pour des transports rapides de marchandises de prix. Le premier étant confié, dans certains cas, à des transporteurs étrangers, les

autres étant assurés par le transporteur français lui-même.

De plus en plus également se développe le système de groupage de petits lots livrés "à domicile" et plus rémunérateurs que des grosses charges.

On voit que c'est sur la qualité du service que se joue maintenant le succès ou l'échec et la ligne a encore de l'avenir pour les gens sérieux et organisés. ■

Le prix de la ligne

Combien coûte le transport routier vers le Moyen Orient ? Il varie bien entendu suivant la distance et les pays traversés.

Voici trois exemples de prix au départ de la France

Téhéran	37.000 F. + 5.600 F. taxe transit Turquie
Bagdad	36.000 F. + 6.000 F. taxe transit Turquie
Jeddah	40.000 F. + 3.900 F. taxe transit Turquie

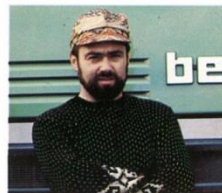
La taxe de transit prélevée par la Turquie n'est pas intégrée dans le prix car il ne s'agit pas d'une taxe forfaitaire, mais d'une taxe calculée au prorata de la distance parcourue sur le territoire turc.

Comment se décompose le prix de base :

Assurance 10%	Amortissement du matériel 30%
Carburant 8%	Frais généraux 15%
Frais de personnel 25%	Marge 12%

Il s'agit là bien entendu d'un ordre de grandeur et la répartition entre les postes peut varier de quelques points suivant les entreprises ou les parcours.

un homme de la ligne parle...



Nous avons pu rencontrer M. Guivarc'h, conducteur à la Société des Transports Chapuis, juste avant son départ pour l'Arabie Saoudite, ainsi que M. Guetat ancien de la ligne et qui s'occupe de l'affrètement international dans cette Société.

M^r Guivarc'h " fait " le Moyen Orient depuis 2 ans pour Chapuis et c'est un travail qui lui plaît. Il est célibataire, ce qui n'est pas le cas de tous les chauffeurs et s'accommode très bien de cette " vie de bohémien ", comme il dit.

Het C : M^r Guivarc'h vous allez passer un mois seul dans votre tracteur. Ne craignez-vous pas la solitude ?

M^r Guivarc'h : Non, c'est une question d'habitude. D'ailleurs, il vaut mieux être seul.

M. Guetat : En effet, les chauffeurs qui font la ligne préfèrent être seuls, car passer un mois à 2 dans une cabine pose des problèmes psychologiques importants. Les gens arrivent vite à ne plus pouvoir se supporter. Les difficultés de la conduite et les problèmes qui se posent au chauffeur provoquent suffisamment de tension pour ne pas y ajouter une cohabitation que les manies de chacun peuvent rendre intolérable en quelques jours.

Het C : On parle beaucoup de l'insécurité qui règne particulièrement en Turquie et en Iran. Qu'en est-il ?

M. Guivarc'h : Il faut faire très attention, c'est sûr ! Les vols sont fréquents, surtout la nuit. On a déjà forcé les coffres de mon camion pendant que je dormais. J'ai même vu des chauffeurs qui avaient été endormis, avec du gaz ou quelque chose, dans leur cabine et qui s'étaient fait dévaliser. A moi personnellement en plein Téhéran, on a cassé la vitre de mon tracteur pour voler mes affaires.

M. Guetat : D'ailleurs actuellement nous avons un chauffeur bloqué depuis 15 jours à Téhéran, parce qu'on lui a volé ses papiers et son argent. Pour limiter les dégâts, avant chaque départ, nous faisons une photocopie de tous les documents en possession du chauffeur, passeport et permis de conduire compris, afin, le cas échéant d'accélérer les formalités de l'ambassade qui doit refaire des attestations, D'une manière générale, les chauffeurs ne se séparent jamais de leurs documents, même pour la plus courte absence.

Het C : Sur la route du Sud, vers l'Arabie ou les Emirats, y-a-t-il des

problèmes particuliers ? C'est une région assez " chaude ".

M^r Guetat : Il y a des choses à éviter, comme emporter de l'alcool en Arabie, ce qui est strictement interdit. Mais la sécurité est meilleure sur la route. Les passages de frontières sont délicats, il faut être tout à fait en règle et que ni le transporteur, ni le chauffeur, ni l'expéditeur ne soient " black listés " par les pays arabes traversés, Syrie, Jordanie, surtout. Mais c'est principalement au Nord que sont les difficultés.

M^r Guivarc'h : La conduite est dure à cause des mauvaises routes, du froid. Il y a aussi l'attente en douane. Il faut être calme.

Het C : Pour la nourriture, comment faites-vous ?

M^r Guivarc'h : Oh ! on fait de la cuisine " ouvre-boîte " ! des conserves, tout le temps. Parfois, on peut trouver des fruits, un peu de viande sur le bord de la route mais en général on emporte de quoi manger avec soi. On peut rarement s'arrêter au restaurant. C'est cher et c'est risqué pour le camion, comme ça m'est arrivé.

Het C : Et si vous aviez une recommandation à faire à une jeune chauffeur partant sur la ligne ?

M^r Guivarc'h : Qu'il ne parte pas seul la première fois. Qu'il fasse d'abord le voyage de reconnaissance avec un chauffeur expérimenté. D'ailleurs c'est ce qui se passe chez Chapuis, lorsqu'un nouveau part on le fait accompagner par un ancien à partir de la Yougoslavie. Il faut connaître les formalités administratives, surtout. Pour le reste, on apprend petit à petit les " trucs " à faire et à ne pas faire, mais un premier voyage accompagné fait gagner du temps en évitant bien des problèmes.

Het C : Ce bref entretien met en évidence les innombrables difficultés, administratives et humaines surtout, qui guettent le routier sur ces parcours longue distance vers le Moyen Orient.

Il n'en reste pas moins que " La Ligne " est une entreprise passionnante qui peut attirer une nouvelle génération de " routiers musclés "... en attendant l'époque où ce trajet ne sera plus qu'une routine dépourvue du piment de l'aventure.