

MOYENS MATÉRIELS

LES ROUTIERS SONT SYMPAS

Leur mission: acheminer le matériel et le courrier entre les unités fédérales réparties sur tout le territoire. Leur arme: un camion, imposant ou plus discret. Leur bible: une feuille de route. Leur leitmotiv: l'esprit de service. Leur signe distinctif: se disent ouverts à toute proposition. Leur nom: le service de distribution de la Direction de l'appui logistique.

Texte Gwenaëlle Maziers
Photos Jos Balcaen

...





BRUXELLES – On trouve tous les métiers à la police fédérale, même des chauffeurs routiers. Assistés de deux employés administratifs et d'un trieur permanent, ils sont 20 hommes et une femme à se partager dix tournées quotidiennes pour approvisionner les unités fédérales en produits divers. Initialement mis sur pied en 1995 pour acheminer le courrier interne d'une unité à l'autre, le service de distribution s'est progressivement diversifié pour transporter aujourd'hui consommables, photos judiciaires, archives, mobilier, pièces de véhicules, équipement, linge ou armement des magasins centraux vers les unités déconcentrées et entre celles-ci.

Ensemble, ils ont parcouru 616 900 km en 2007. Car comme nous le précise Philippe Sturbois, entré au service comme chauffeur et aujourd'hui responsable adjoint, "quoi qu'il arrive, la distribution roule toujours. On n'a jamais connu un jour sans et même avec les restrictions budgétaires actuelles ou en cas de service minimum, le courrier est toujours acheminé et nous ne fermons jamais."

On sait quand la journée commence ...

C'est aux petites heures que la journée du service débute. Tous ne partent cependant pas en tournée. Un roulement est assuré pour jongler avec les heures de repos – les journées dépassant souvent de bien loin les 7h36 réglementaires – et la nécessité de garder du personnel sur place pour organiser, au maximum, le chargement des camions pour le lendemain. Les chauffeurs assignés au tri récupèrent donc le matériel provenant des magasins et des tournées durant la journée pour le répartir dans les emplacements destinés à chaque province.

Comme l'explique Patricia Giunta, responsable du service, "nous essayons d'avoir le maximum de marchandises chargées la veille. Mais il faut souvent attendre que des camions rentrent de tournée, évacuent le matériel qu'ils rapportent des unités pour nous ou un autre service déconcentré et le remplissent avec le nouveau matériel à livrer le lendemain."

Le départ est, en général, fixé aux environs de 7 heures avec un camion plus ou moins chargé, qui se remplira au fil de la journée au gré des demandes des unités de la province. Le système est bien rodé et chaque tournée parfaitement organisée. Michel Dulaunoy, chauffeur depuis

1995, nous en dit plus : “nous recevons une feuille de route sur laquelle sont inscrites toutes les unités que nous avons à livrer. La longueur des tournées varie selon la province. Celle du Luxembourg comporte moins d'étapes que celle du Brabant mais il faut 2h30 pour atteindre Arlon. C'est aussi pour ça que nous ne faisons pas toujours la même tournée.”

Direction de coordination et d'appui déconcentrée, centre de services, ou encore police de la route d'une province jalonnent donc le parcours du service qui livre à Bruxelles une rampe lumineuse pour un véhicule ou récupère, à Namur, du courrier pour Bruges.

Une fois sur place, c'est au chauffeur qu'il appartient de décharger son camion. Et si les conditions de livraison, notamment l'accessibilité des quartiers et des locaux, ne sont pas toujours optimales, la débrouille et la bonne volonté viennent souvent à bout de la difficile réalité pratique du terrain.

Et une fois la tournée finie et les kilomètres le séparant du centre de services d'Uccle engloutis, le chauffeur doit encore décharger son camion. En l'absence de quais propres à chaque province, il faut, parfois, patienter à la queue leu leu et par ordre d'arrivée pour accéder à l'endroit de chargement qui ne peut encore accueillir qu'un véhicule à la fois.

L'ordinaire des journées s'agrémentent parfois de missions spéciales diverses et variées. Elles peuvent ainsi emmener les chauffeurs à Paris pour y déposer des dossiers judiciaires ou à Vilvorde pour assister la police locale et le parquet dans l'évacuation d'un hangar lors d'une perquisition d'envergure.

Expérience, calme et esprit client

A l'énumération des qualités dont doit disposer un bon chauffeur, la liste devient rapidement vertigineuse. Pour Patricia Giunta, la fonction nécessite “de la force de caractère pour affronter des conditions difficiles.” Nathalie Collet, chef du service magasin et distribution, pointe quant à elle “le courage, la résistance au stress, la flexibilité et la bonne forme physique.”

Et elle poursuit : “il est important de mentionner que les chauffeurs du service constituent l'interface de la Direction de l'appui logistique avec les autres unités. Ce sont eux qui représentent la direction auprès des unités déconcentrées de la

police fédérale. Mais il arrive aussi qu'on les interpelle lors de problèmes, c'est le revers de la médaille.”

Le chauffeur-type n'est donc pas forcément un jeune zélé accro aux kilomètres. Le calme, le professionnalisme, l'habitude du contact avec le client et l'expérience, voilà les qualités que le service évaluera lors du recrutement. S'ajoutera aussi l'extrême prudence, non seulement parce que la vétusté de certains véhicules du charroi se laisse franchement sentir – bien qu'on annonce un renouvellement de la flotte pour 2011 – mais aussi parce qu'appartenir à la police fédérale ne prémunie pas contre les amendes. Bien au contraire. “On aura beau crier haut et fort

qu'on appartient à la maison, le contrôle en sera d'autant plus rigoureux. Et si nous recevons une amende pour excès de vitesse, c'est à nous de la payer”, nous rappelle Michel Dulaunoy.

Aucune (r)évolution n'est attendue au sein du service dans un futur plus ou moins proche.

Mais Nathalie Collet conclut : “la liste de notre appui n'est pas exhaustive, nous n'avons pas vraiment fixé de limites aux missions que nous réalisons et nous sommes ouverts à toute demande pour peu que nous disposions de la capacité en personne et en matériel.”

The sky is the limit... ■



Le vieux papier de toutes les unités de police fédérale est récupéré par le service distribution. Chaque année, quelque 2 230 m³ peuvent ainsi être recyclés.