

OBSERVATOIRE R E G I O N A L

de l'emploi et de la formation

Etude : synthèse

Les conducteurs routiers en Poitou-Charentes

Une profession en évolution et des tensions sur le marché du travail inégales sur le territoire

L'origine de l'étude. Ce document présente un état des lieux de la profession de conducteur routier de marchandises en Poitou-Charentes, ainsi que certains éléments de la gestion des ressources humaines dans le secteur du transport terrestre. Cette étude s'inscrit dans un débat amorcé lors d'une réunion d'un comité technique régional de programmation du Fonds Social Européen, qui portait sur les offres d'emploi non satisfaites et les formations dans les métiers de la conduite routière en Poitou-Charentes.

Une modification des exigences attendues par les employeurs. Le métier de conducteur routier a évolué rapidement, ces dernières années, mais reste encore mal connu du public. La conduite d'un camion ne constitue plus la seule activité. Certains conducteurs ont à gérer des liaisons informatiques, à assurer un relationnel clientèle, à effectuer l'installation des produits transportés (biens de consommation), etc. Cela nécessite des compétences nouvelles et des prérequis, dont ne sont pas forcément titulaires les conducteurs routiers au chômage.

Les conditions de travail sont ardues (horaires, salaires, absence prolongée du domicile, ...) et compromettent l'attractivité de cette profession. Les jeunes sont certainement plus exigeants que leurs aînés. De leur côté, les entreprises ont des exigences nouvelles de recrutement, mais les conditions d'exercice de cette profession ne se sont pas améliorées.

Une tension sur le marché du travail réelle, saisonnière, plus aiguë dans les Deux-Sèvres. Au regard des différents indicateurs étudiés, on constate que :

- ✓ Le département des Deux-Sèvres semble être dans une situation critique, au regard du marché du travail, pour les conducteurs routiers : comparativement aux trois autres départements de la région, le nombre de contrats conclus par le secteur des transports, sa correspondance en emplois équivalents temps plein ainsi que leur progression entre 1996 et 1998, y sont les plus élevés. La durée de satisfaction des offres enregistrées par l'ANPE y est également sensiblement plus longue. Les contrats de l'alternance sont les plus nombreux dans ce département, et augmentent fortement. Le département de la Charente Maritime est dans une position relativement similaire, mais bénéficie d'un potentiel de ressources humaines plus important, le nombre de chômeurs déclarant rechercher un emploi de conducteur routier étant plus important qu'en Deux-Sèvres.
- ✓ Les difficultés de recrutement apparaissent principalement entre juin et septembre, période de haute activité et de remplacement des chauffeurs en congé.
- ✓ Les effectifs des jeunes sortant de formation sont faibles, comparativement aux départs prévisibles en retraite : 360 jeunes sortants¹ pour 1 000 salariés d'au moins 55 ans. Cependant, 1 000 personnes inscrites à l'ANPE déclarent rechercher un travail de conducteur routier.
- ✓ Les freins majeurs à l'insertion des conducteurs routiers au chômage semblent être la faible mobilité (refus d'absence prolongée du domicile) et la non détention de la FIMO². Si le premier point paraît plus difficilement contournable, la seconde difficulté peut se résorber plus facilement. Les préparations à la FIMO se développent. Cependant, les résultats des premières enquêtes de suivi réalisées en direction des personnes ayant obtenu cette attestation³ donnent des taux faibles d'insertion en emploi au regard de ce qui pouvait être espéré (moins de 50 % six mois après l'obtention de la FIMO).
- ✓ Les difficultés de recrutement se ressentent essentiellement pour les conducteurs devant assurer de longs trajets les obligeant à s'absenter de leur domicile, pendant plusieurs jours. Certains professionnels mettent en place des relais quand la nature de leur activité le leur permet (trajets longs et réguliers). Les conducteurs réalisent alors des distances qui leur permettent de rentrer chaque jour chez eux.

¹ Soit 100 jeunes sortant de formation initiale (70 % de taux de réussite à l'examen), 140 de contrat en alternance (70 % de l'ensemble de ces contrats mènent à la conduite) et 120 jeunes du dispositif de la Région.

² FIMO : formation initiale minimale obligatoire.

³ Enquête réalisée par la Direction régionale de l'équipement. Prendre ce pourcentage comme un ordre de grandeur, le taux de réponse étant d'un peu plus de 50 %.

Renforcer l'encadrement des jeunes et unir les moyens. Afin d'améliorer l'accueil des jeunes, les entreprises pourraient préparer le départ des conducteurs proches de la retraite en accompagnant les jeunes dans leur formation et leur insertion dans l'entreprise. Par ailleurs, la mutualisation des moyens dans le cadre de groupements d'employeurs notamment, peut être une des réponses. Elle peut permettre aux petites entreprises, nombreuses dans le secteur des transports terrestres, de se regrouper pour être plus résistantes sur le marché et améliorer leurs prestations, en offrant ainsi des conditions de travail renouvelées dans ces nouveaux cadres d'organisation.

Ce travail est réalisé dans le cadre du contrat d'objectifs sur les transports, signé par l'Etat, la Région et les professionnels, le 15 décembre 1995.

L'emploi salarié et les entreprises de transport

Des établissements de transport routier de petite taille

1 100 établissements de transport de marchandises sont implantés dans la région, soit 1 % de l'ensemble des établissements. Ce sont pour l'essentiel de très petites unités. Plus d'un tiers d'entre elles (36 %) n'ont aucun salarié et deux tiers (64 %) ont moins de trois salariés¹.

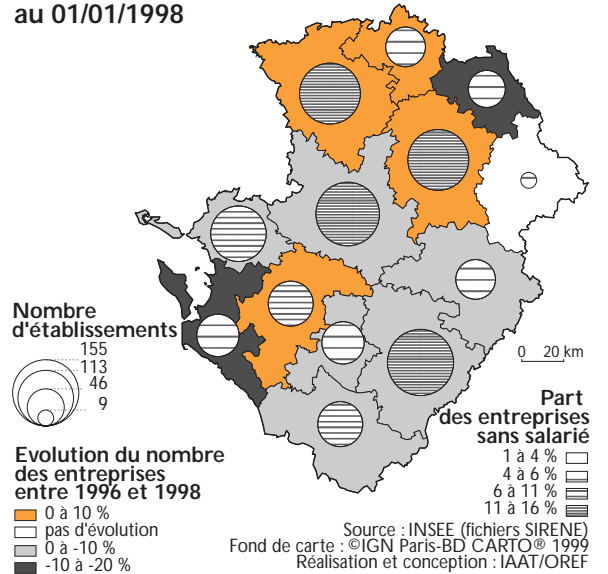
1 Source : fichier Sirene, INSEE

Des effectifs salariés en augmentation

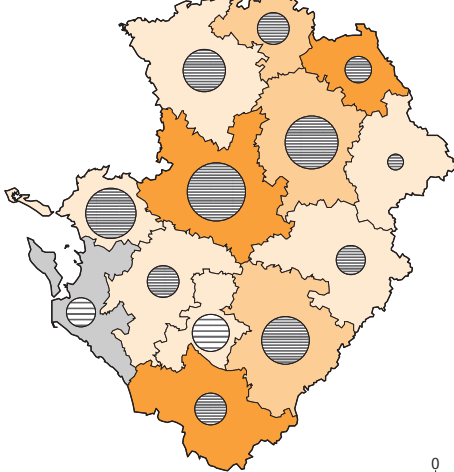
Les établissements de la région emploient environ **16 000 conducteurs routiers**², soit 12 % de l'ensemble des ouvriers salariés dans la région. 9 000 conducteurs (57 % du total) exercent dans un secteur autre que celui des transports. 86 % des conducteurs travaillent à temps complet. L'emploi est concentré dans 3 zones d'emploi : Poitiers (2 500 salariés), Sud Deux-Sèvres (2 400) et Angoulême (2 200). Les effectifs de conducteurs augmentent de 5 % entre 1994 et 1996.

2 Source : DADS, données au 31/12/96, INSEE.

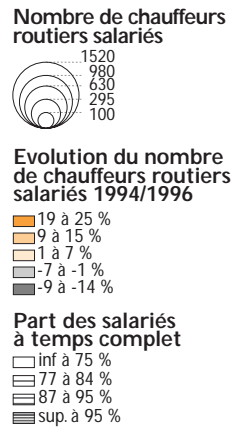
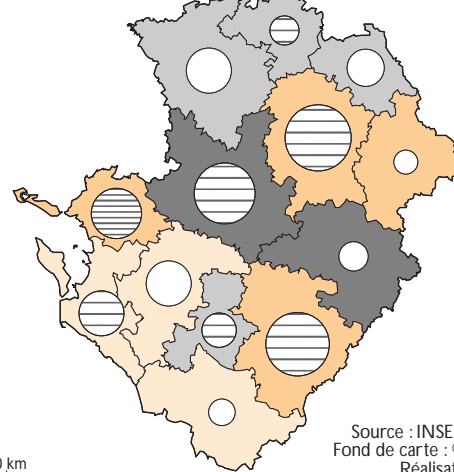
Etablissements de transport de marchandises au 01/01/1998



Chauffeurs routiers salariés du secteur transport 1996



Chauffeurs routiers salariés hors secteur transport 1996



Source : INSEE (fichiers DADS 1994 et 1996)
Fond de carte : ©IGN Paris-BD CARTO® 1999
Réalisation et conception : IAAT/OREF

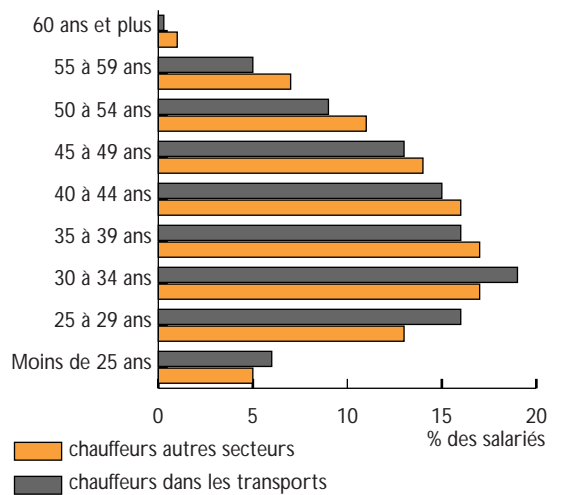
3 Le transport pour compte propre concerne le transport réalisé en interne, en propre, par les entreprises de l'industrie, de la distribution, Le transport pour compte d'autrui correspond aux prestations de transport réalisées par un transporteur routier pour le compte d'entreprises d'autres secteurs.

4 Données au 31/12/96.

Des salariés plus âgés que la moyenne des ouvriers

La région compte près de 1 100 conducteurs salariés d'au moins 55 ans, soit 7 % du total des conducteurs salariés⁴. Ce taux est de deux points supérieur à la moyenne des ouvriers de Poitou-Charentes. Ces salariés, prochainement à la retraite, seront à remplacer à brève échéance.

Pyramide des âges des salariés au 31/12/96³



Deux tiers des recrutements effectués sont des intérimaires

En 1998, près de 23 000 embauches ont été réalisées par les entreprises de transport terrestre, dont deux tiers par le biais des agences intérimaires.

Recrutements des entreprises de transport terrestre en 1998

	Embauches hors intérim		Intérim	
	Total	dt jeunes -26 ans (en %)	Nb de contrats conclus	Volume de travail en ETP
Charente	1 019	37	2 285	251
Charente-Maritime	2 941	22	4 675	345
Deux-Sèvres	2 077	41	5 881	746
Vienne	1 426	44	2 677	269
Poitou-Charentes secteur transport (NAF 36)	7 463	34	15 518	1 611
Poitou-Charentes tous secteurs	244 681	46	254 775	11 629

Source : DRTEFP

Des recrutements hors intérim saisonniers qui concernent peu les jeunes

En 1998, près de 7 500 embauches¹ ont été réalisées en Poitou-Charentes dans le secteur des transports terrestres, soit 3,1 % de l'ensemble des recrutements de la région (hors intérim).

Comme dans l'ensemble des secteurs, les recrutements dans le transport augmentent fortement durant la période estivale, mais sont plus étalés dans le temps.

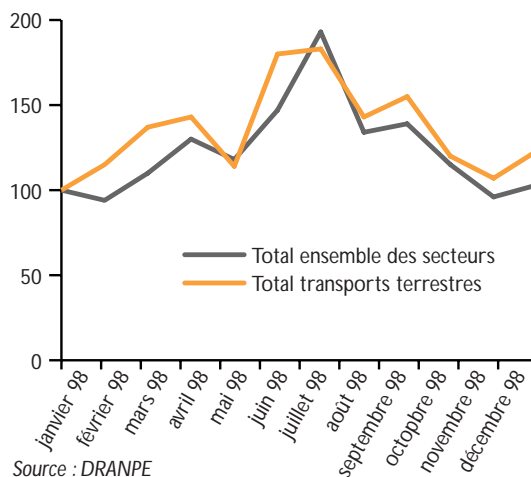
Plus de la moitié (52 %, contre 43 % en moyenne tous secteurs) de ces embauches émane d'établissements ayant entre 1 et 9 salariés, un petit tiers (30 %) relève des entreprises ayant entre 10 à 49 salariés.

Un tiers des recrutements concerne des jeunes de moins de 26 ans soit 2 500 recrutements. Ce taux est inférieur de 12 points à l'ensemble des secteurs, en moyenne régionale.

Un recours à l'intérim² fréquent et un allongement de la durée des missions

En région, 6 % de l'ensemble des contrats intérimaires conclus sont effectués par les entreprises de transport (soit 15 500 contrats) mais cela correspond à 14 % du volume total de travail en emplois équivalents temps plein (ETP) (soit 1 660 ETP).

Evolution des déclarations d'embauches en 1998 (indice base 100 en janvier, hors intérim)

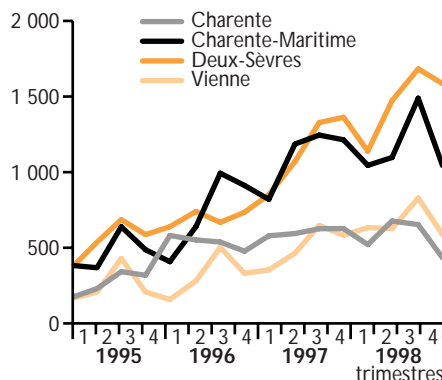


Source : DRANPE

¹ Le terme "embauche" représente les entrées en emploi : une personne ayant eu trois contrats à durée déterminée dans la même année (et parfois dans la même entreprise) sera comptée trois fois.

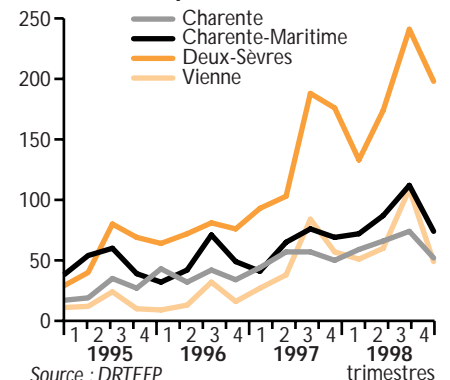
² Les données portent sur le secteur du transport et comprennent donc l'ensemble des professions au sein de ce secteur. Néanmoins, étant donnée l'importance des conducteurs dans l'ensemble des salariés du transport, ces déclarations d'embauches restent un indicateur pertinent.

Evolution du nombre de contrats d'intérim conclus dans le transport



Source : DRTEFP

Evolution du volume de travail en emploi équivalent temps plein dans le transport



Source : DRTEFP

Les formations

Des effectifs en formation initiale stables mais une évansion des jeunes hors région

En Poitou-Charentes, le seul diplôme permettant l'accès au métier de conducteurs routiers est le **BEP « conduite et services dans le transport routier »**. Environ **280 jeunes préparent cette formation**, dont 150 en dernière année de formation. Ces chiffres restent stables sur les trois dernières années.

Les **taux de réussite** varient d'une année sur l'autre entre 60 et 70 %¹. Plus de la moitié des élèves reçus à leur examen poursuivent vers un bac professionnel « logistique : exploitation des transports » pour la plupart mais aussi « logistique de distribution ». D'autres préparent un autre BEP en un an comme « mécanique poids lourds ». Pour autant, cette **poursuite d'étude** ne détourne pas les jeunes du métier de conducteur routier. Cependant, ces élèves arrivés au niveau du baccalauréat souhaitent se diriger, après quelques années de conduite, vers des postes mixtes conduite/logistique ou des postes d'exploitants.

Dans le cadre de la préparation du BEP « conduite et services » de Soyaux, 95 % des

¹ Données concernant la formation par voie scolaire.

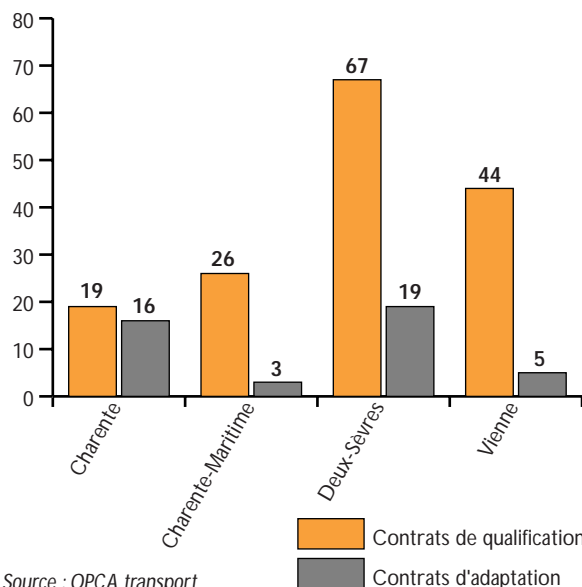
Une forte progression des formations continues

Les contrats d'insertion en alternance

En 1998, l'OPCA² transports a pris en charge 200 contrats d'insertion en alternance (78 % sont des

² OPCA : Organisme Paritaire Collecteur Agréé.

Contrats de qualification et d'adaptation signés en 1998



Les effectifs en BEP conduite et services dans le transport routier en 1998/1999

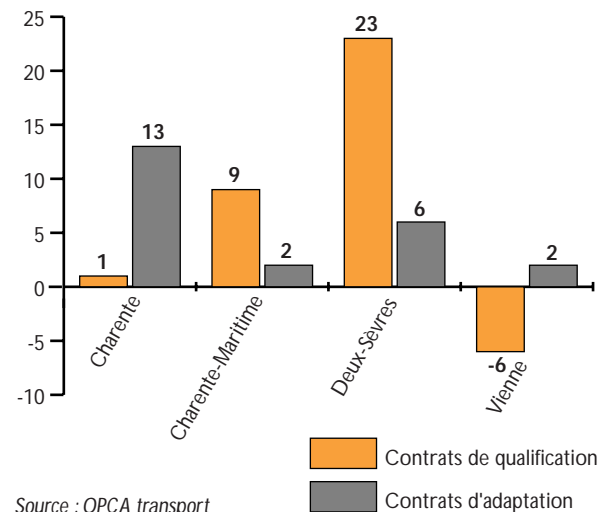
Lieu de formation	Effectifs	Evolution 96/98 (en valeur)
lycée Grégoire, Soyaux (16)	96	0
lycée Le Porteau, Poitiers (86)	145	+ 3
CFA transport, Poitiers (86)	40	- 7
Total Poitou-Charentes	281	- 4

Sources : Rectorat, Région

jeunes sont originaires de Poitou-Charentes, alors qu'ils ne représentent que 42 % des jeunes préparant le même diplôme à Poitiers. Parmi les élèves inscrits au lycée Le Porteau, 28 % viennent du département Maine et Loire et 17 % de Vendée. Cette présence d'élèves des régions limitrophes tend à priver Poitou-Charentes d'une part importante des jeunes formés dans ces métiers, ces élèves retournant majoritairement dans leur région d'origine à l'issue de leur formation.

contrats de qualification). Ils ont progressé d'un tiers entre 1997 et 1998. Le département de la Charente représente 12 % des contrats de qualification et 37 % des contrats d'adaptation. Dans la Vienne, la situation est inverse avec respectivement 28 % et 12 %.

Evolution 1997/1998 des prises en charge en données brutes



La contribution de la Région à l'effort de formation continue

Le Conseil régional finance dans le cadre de ses programmes de formation, des permis poids lourd et/ou super lourd, et quelques spécialisations liées au transport. Ces actions sont en forte croissance ces dernières années. En 1996, 92 personnes avaient bénéficié d'une formation en lien à la conduite ; **156 stagiaires sont recensés en 1998¹. 82 % de ces derniers ont moins de 26 ans.** Les jeunes sont formés le plus souvent dans le cadre du dispositif collectif mis en place au niveau régional, alors que les plus de 25 ans ont bénéficié du « chèque formation »².

Les nouvelles formations obligatoires subventionnées par l'Etat

Depuis les accords sociaux dans la branche transport de 1995, les conducteurs routiers salariés du

transport de marchandises pour le compte d'autrui sont soumis à des obligations de formation professionnelle de deux natures :

- ✓ **la formation initiale minimale obligatoire (FIMO)** : d'une durée de 4 semaines, elle concerne tout salarié occupant pour la première fois un emploi de conducteur routier d'un véhicule de plus de 7,5 tonnes, sans que celui-ci soit titulaire du CAP³ de conduite routière, du BEP conduite et services dans le transport routier ou d'un CFP de conducteur routier,
- ✓ **la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS)** : d'une durée de 3 jours pour toute période de 5 ans d'activité professionnelle, elle concerne tout salarié occupant un emploi de conducteur routier d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes ou de plus de 14 m³.

La progression de la FIMO atteint un rythme régulier, alors que la FCOS est en très forte expansion.

¹ Les années mentionnées font référence à la date de sortie de formation.

² Le chèque formation est destiné aux personnes en allocation formation reclassement. La Région prend en charge les frais de formation alors que l'ASSE-DIC prend en charge la rémunération du stagiaire.

³ CAP : certificat d'aptitude professionnelle, BEP : brevet d'enseignement professionnel, CFP : certificat de formation professionnelle

Les formations obligatoires, FIMO et FCOS

Attestations délivrées	1996	1997	1998	Evolution 1997/1998 en valeur en %	
FIMO	207	321	484	+163	+51
FCOS	143	499	1 674	+1 175	+235

Source : direction régionale de l'équipement

Les demandeurs d'emploi

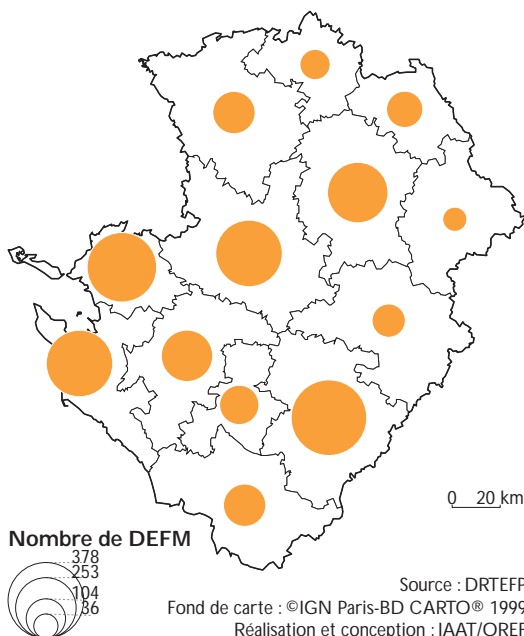
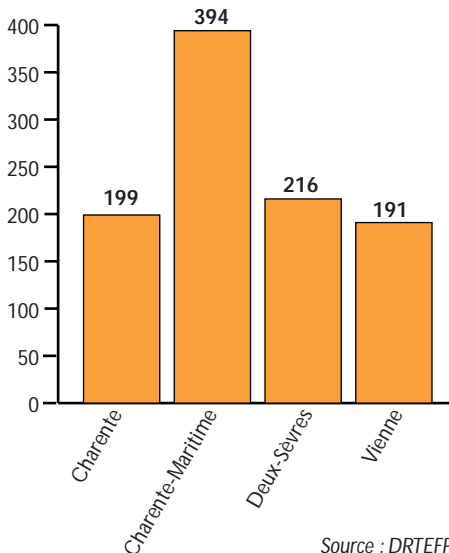
Les demandeurs d'emploi et leur répartition sur le territoire

En Poitou-Charentes, **1 000 personnes recherchent un emploi de conducteur routier de marchandises.** Près de quatre demandeurs d'em-

ploi sur dix sont domiciliés en Charente Maritime. Néanmoins, la part des conducteurs dans l'ensemble demandeurs d'emploi est plus élevée dans les Deux-Sèvres que dans les trois autres départements.

Les conducteurs routiers au chômage par zone d'emploi (catégorie 1, au 31/12/98)

Nombre de demandeurs d'emploi routiers selon le département de résidence (catégorie 1) au 30/11/98



1 Observation à fin septembre 1996 et 1998.

2 Catégorie 1 = demandeurs d'emploi immédiatement disponibles recherchant un emploi à temps plein et à durée indéterminée.

Catégorie 6 = demandeurs d'emploi non immédiatement disponibles, ayant travaillé au moins 78 heures dans le mois précédent, recherchant un emploi à temps plein et à durée indéterminée.

3 Excepté pour les titulaires d'un BEP, CAP ou CFP.

Evolution des demandes d'emploi

Entre 1996 et 1998¹, le nombre de chômeurs recherchant un emploi de conducteur routier, inscrits en catégorie 1², diminue de 19 % mais augmente de 50 % en catégorie 6².

Peu de jeunes au chômage dans ce métier

Seuls 7 % des conducteurs routiers inscrits à l'ANPE en catégorie 1 en Poitou-Charentes ont moins de 25 ans alors que, pour l'ensemble des métiers, la proportion de jeunes est trois fois élevée. Ce faible taux s'explique par l'obligation, pour les conducteurs pour compte d'autrui, d'avoir 21 ans³, et d'autre part, le volume important d'offres d'emploi déposées dans les établissements scolaires auxquelles les jeunes postulent directement.

Par ailleurs, les transporteurs routiers au chômage, âgés d'au moins 50 ans, sont proportionnellement plus nombreux que la moyenne (19 % pour 12 % en moyenne). Le congé de fin d'activité qui offre, sous certaines conditions, la possibilité aux personnes d'au moins 55 ans de partir en retraite, pourrait, à l'avenir, réduire un peu cet écart (98 bénéficiaires au 28/02/99 en Poitou-Charentes).

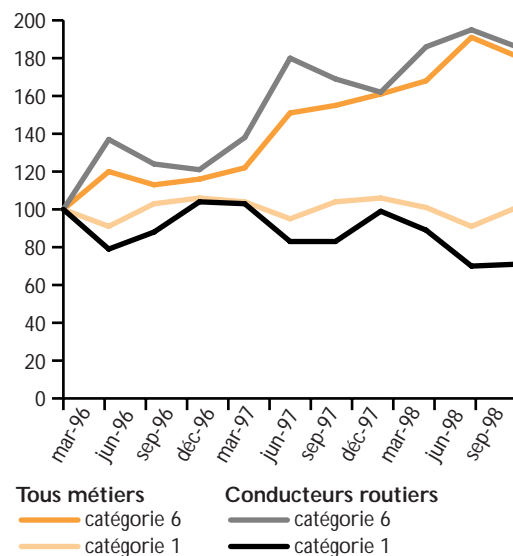
Répartition des demandeurs d'emploi (catég. 1) par tranche d'âge au 30.09.98 (en %)

Demande d'emploi	- de 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +	Tous âges
Conducteurs de marchandises	7	74	19	100
Tous métiers	22	65	12	100

Source : DRTEFP

Le niveau de formation atteint par les conducteurs en recherche d'emploi est inférieur à la moyenne régionale : 35 % sont sans aucune qualification validée et 60 % ont une qualification validée de niveau V. Ceci résulte, d'une part, de l'obligation d'avoir le permis

Evolution trimestrielle des demandes d'emploi des catégories 1 et 6 (base 100 en mars 1996)



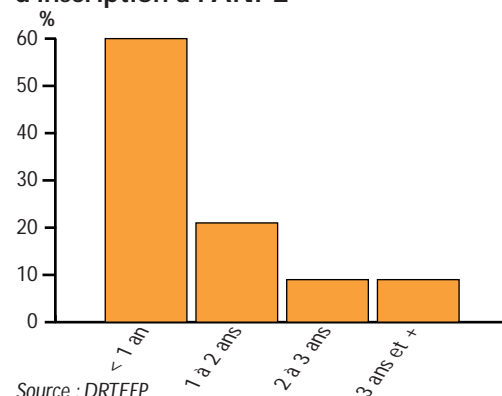
Source : DRTEFP

et la FIMO, épreuves non validées par un diplôme, et, d'autre part, le niveau de formation initiale auquel est rattachée l'homologation des seules formations (BEP, CAP et CFP).

Une ancienneté d'inscription à l'ANPE des conducteurs proche de la moyenne

60 % des demandeurs d'emploi recherchent un emploi depuis moins d'un an.

Répartition des conducteurs routiers au chômage par ancienneté d'inscription à l'ANPE

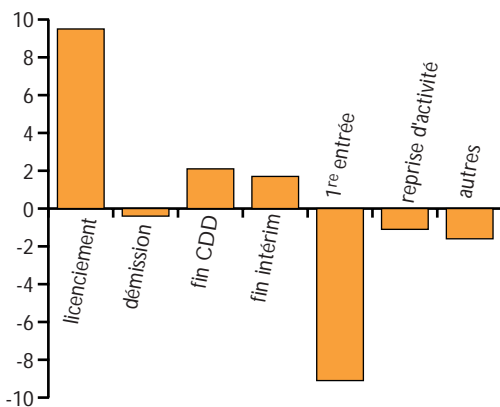


Source : DRTEFP

La fin d'un contrat à durée déterminée, principal motif d'inscription des conducteurs à l'ANPE

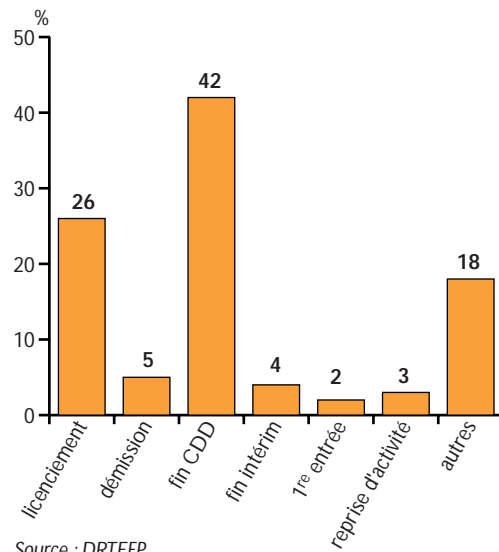
42 % des conducteurs au chômage s'inscrivent à l'ANPE à l'issue d'un contrat à durée déterminée. Les licenciements sont plus fréquents chez les conducteurs âgés d'au moins 50 ans. La faible part des premières inscriptions s'explique par le recrutement direct des jeunes à l'issue de leur formation.

Motifs d'inscription à l'ANPE écart en points à la moyenne régionale



Source : DRTEFP

Motifs d'inscription des chômeurs (cat.1) à l'ANPE au 30/09/98



Source : DRTEFP

Les offres d'emploi¹

Des offres d'emploi à durée limitée

En 1998, 1 375 offres d'emploi de conducteurs routiers ont été enregistrées en région. Plus de la moitié (53 %) d'entre elles concernent des contrats dont la durée est comprise entre un et six mois.

En 1998, le département des Deux-Sèvres a rassemblé le plus d'offres d'emploi (une sur trois).

¹ Les données sur les offres d'emploi présentées ci-dessous sont à prendre avec prudence. Elles représentent en effet uniquement les offres d'emploi déposées auprès de l'ANPE soit environ 21 % des offres du secteur en 1998.

Les offres d'emploi enregistrées en 1998 par catégorie

Métier recherché	CDI et CDD d'au moins 6 mois	CDD entre 1 et 6 mois	CDD < 1 mois	Total des offres
Transporteur de marchandises route	584	728	63	1 375
Part de chaque catégorie d'offres	42 %	53 %	5 %	100 %
Ensemble des offres tous métiers	26 176	29 480	7 278	62 934
Part de chaque catégorie d'offres	42 %	47 %	12 %	100 %

Source : DRANPE

Offres d'emploi enregistrées en 1998 par l'ANPE par département

Transports de marchandises route	Charente	Charente-Maritime	Deux-Sèvres	Vienne	Poitou-Charentes
Nb d'offres enregistrées	212	414	440	309	1 375
Part de chaque département	15 %	30 %	32 %	22 %	100 %

Source : DRANPE

Une augmentation des offres d'emploi déposées à l'ANPE

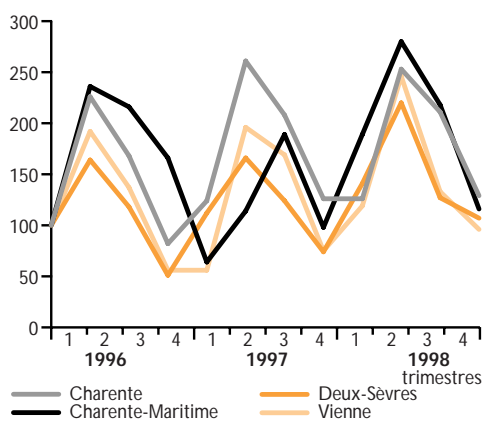
Le dépôt des offres d'emploi à l'ANPE présente un caractère saisonnier. **Entre 1996 et 1998, les offres d'emploi de conducteurs ont le plus augmenté dans le département des Deux-Sèvres (+38 % pour +25 % en Charente, +23 % dans la Vienne et +12 % pour la Charente Maritime).**

¹ Calcul de l'indicateur : (ancienneté de l'offre d'emploi en jours) x (nombre d'offres d'emploi ayant cette ancienneté).

Une durée de pourvoi des offres d'environ trois semaines

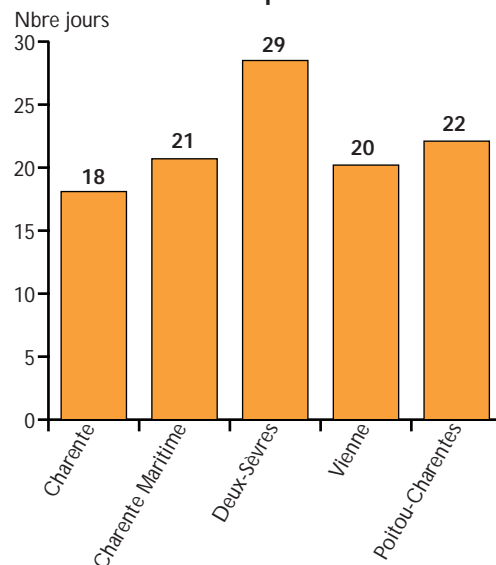
A partir d'un indicateur rendant compte de l'ancienneté moyenne de dépôt d'une offre¹, on constate que le département des Deux-Sèvres se caractérise par un taux nettement supérieur à celui des trois autres départements, c'est-à-dire que l'offre d'emploi est plus difficile à pourvoir.

Evolution trimestrielle des offres d'emploi des conducteurs de marchandises (base 100 au 1^{er} trimestre 1996)



Source : DRTEFP

Durée de pourvoi des offres d'emploi du secteur des transports en 1998



Source : DRTEFP