

DOCUMENTS DE TRAVAIL

N°72

Février 2004



Fabienne CLOU

Nathalie MUDARD

Formation et emploi dans le secteur du transport routier de marchandises en Nord/Pas-de-Calais

Training and employment in the road transport sector of goods in Nord/Pas-de-Calais

Fabienne CLOU

Nathalie MUDARD

Résumé - La région Nord/Pas-de-Calais termine peu à peu sa mutation industrielle et se tourne désormais vers l'Ensemble Européen en se positionnant comme un axe stratégique majeur en matière de transport.

Le transport routier de marchandises est déterminant dans cet objectif et se doit de s'imposer parmi ses nouveaux concurrents. Il apparaît donc nécessaire de consolider le potentiel de ce secteur en mettant l'accent sur l'emploi et la formation. Au préalable, il est nécessaire d'obtenir un état des lieux précis du secteur pour lui conférer les outils les plus adaptés à son développement et aux objectifs macro-économiques qu'il représente.

Abstract - The Nord/Pas-of-Calais area finishes little by little its industrial change and turns from now on to the European Market by positioning itself as a major strategic axis as regards transport.

The road transport of goods is determining in this objective and must impose itself among its new competitors. It thus appears necessary to consolidate the potential of this sector while accentuating employment and training. As a preliminary, it is necessary to obtain a precise inventory of the fixtures of the sector to confer it the tools most adapted to its development and to the macro-economic objectives that it represents.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
1. Faits clés du transport routier dans la région Nord/Pas-de-Calais	5
1.1. Le transport de marchandises tout mode confondu	5
1.2. Le transport routier en particulier	7
1.3. Le marché du travail du secteur du transport routier de marchandises	8
2. Les entreprises de transport : l'emploi et la formation	9
2.1. Caractéristiques des entreprises	9
2.2. Emploi	10
2.3. Recrutement	11
2.4. La formation	11
2.5. L'avenir du secteur	12
3. Offre de formations et évolution de l'emploi	12
3.1. Les principaux diplômes demandés	12
3.2. Le coût moyen des formations	13
3.3. Le public visé par les formations	14
3.4. Les principaux obstacles à la formation	15
3.5. Les principaux changements dans les besoins de formations constatés ces dernières années	15
3.6. Les interactions de l'environnement économique et social dans le secteur des transports routiers de marchandises de la région Nord/Pas-de-Calais	16
Conclusion	16

Formation et emploi dans le secteur du transport routier de marchandises en Nord/Pas-de-Calais

Introduction

Depuis les années 1970, des zones de développement économique ont été créées dans la région Nord/Pas-de-Calais (NPC) qui génèrent un besoin en infrastructures permettant la circulation des flux entre ces zones mais aussi entre les différentes régions de la partie nord de la France, puis avec des régions plus au sud du pays. La région est aussi un axe d'échanges avec les pays de l'Europe du nord, puis avec l'ensemble des pays d'Europe, et une base desservant le reste des pays du monde, au premier rang desquels la zone des pays méditerranéens, et ce, par l'intermédiaire de ses ports.

Tous ces faits témoignent de la restructuration, de la renaissance, de l'évolution d'une région qui a connu différents stades d'évolutions depuis la révolution industrielle. Tantôt le berceau de l'industrie minière puis de l'industrie textile, la région Nord/Pas-de-Calais pose aujourd'hui les jalons qui délimiteront demain sa place déterminante comme un axe incontournable dans les échanges mondialisés.

Le transport routier de marchandises est le principal mode représenté. Les différentes études statistiques et observatoires des transports rapportent que le trafic routier a augmenté de 43% ces trente dernières années, ce qui est considérable. Par contre, le transport de marchandises par rail ou par voie d'eau a baissé fortement.

Outre la part importante des trafics internes (104,9 Moi T en 2001), ce sont les échanges (minéral, charbon, sidérurgie) avec le reste des pays du monde qui prédominent via le transport maritime, sur les échanges avec les pays de la communauté européenne. Toutefois, il est intéressant de constater la part grandissante du transport routier dans les échanges avec les pays de l'Est ainsi que le Maroc et la Turquie au sud. En ce qui concerne les échanges à l'intérieur de l'hexagone, la part des échanges la plus importante va bien entendu en direction des régions limitrophes au NPC (Picardie, Ile-de-France). Cependant, le trafic routier a fortement progressé vers les régions du sud puis de l'ouest de la France.

Le développement du transport routier de marchandises, en rapport avec l'eurocéanisation des économies et des flux, nécessite la mise en œuvre des méthodes concertées (entreprises et institutions) appliquées à l'amélioration du système de l'emploi ; quantitativement (création d'emplois) et qualitativement (une meilleure formation des personnels). Dans cette perspective, trois aspects ont retenu notre attention : le recensement des offres de formation dans le secteur du transport et de la logistique par les organismes de formation ; la mise en évidence des freins à la formation et la détection des besoins en matière de compétences et de qualifications dans le secteur ; les interactions institutionnelles, réglementaires, législatives dans le secteur du transport routier de marchandises.

Cette étude¹ est réalisée à partir d'une enquête directe effectuée entre novembre 2003 et janvier 2004 (entretiens réalisés sur la base d'un guide d'entretien) auprès de 8 organismes de formation dans la Région Nord/Pas-de-Calais. L'enquête avait pour objectif dans un premier temps de déterminer les principales offres de formation organisées par les organismes de formation ; dans un second temps, de recenser les besoins en compétences supplémentaires afin de développer les emplois et les formations dans le secteur du transport et de la logistique et d'étudier les freins, le cas échéant, à celle-ci. Nous avons, ainsi, interrogé 12 entreprises pour avoir leur « sentiment » sur le rapport formation/emploi dans une situation de concurrence croissante.

Le guide d'entretien comprend quatre parties : La première partie concerne l'identité de l'organisme de formation (nom de l'organisme, statut, effectif de l'organisme, services de formation offerts, clients de la formation et lieu de la formation). L'objectif est de mesurer la dimension de la formation en matière de transport routier et de la logistique.

La deuxième partie s'intéresse aux services de formation dans le secteur du transport routier et de la logistique (diplômes demandés, coût de la formation, durée de la formation, public de la formation, les freins à la formation, les besoins de formation et les qualifications recherchées). De ce fait, l'objectif est d'identifier les types compétences et qualifications recherchées par les entreprises du secteur du transport et de la logistique ainsi que les obstacles à la formation et les freins à l'emploi dans ce secteur.

La troisième partie du guide d'entretien concerne le marché du travail (nombre de candidats, répartition par sexe, la provenance des personnes et les difficultés de recrutement). Son objectif est de connaître les caractéristiques du marché du travail du secteur du transport routier de marchandises et de la logistique.

La quatrième partie consacrée aux différents impacts des grands changements institutionnels, réglementaires et législatifs afin de proposer des mesures prospectives d'offre de formation dans le secteur du transport routier de marchandises et de la logistique dans la Région Nord/Pas-de-Calais.

Mais dans un premier temps, afin de dresser un bilan sur la formation dans le secteur du transport routier de marchandises et permettre de mettre en évidence les manquements, les besoins et les attentes, il nous semble nécessaire d'apporter un éclairage particulier sur le transport routier par lui-même.

1. Faits clés du transport routier dans la région Nord/Pas-de-Calais

1.1. Le transport de marchandises tout mode confondu

La région Nord/Pas-de-Calais est le théâtre de développements de nouvelles zones économiques au lendemain de l'effondrement d'anciens bassins industriels qui relevaient du textile ou de la mine. Cette régénération du tissu industriel sur les friches d'une industrie moribonde est liée à l'installation d'infrastructures permettant la circulation des nouveaux flux, entre ces zones mais aussi entre les différentes régions nationales et européennes.

¹ Programme régional du Conseil Régional Nord/Pas-de-Calais, Interreg et partenariat avec le cabinet de conseil Colin Buchanan and Partners.

2.1 - Trafics nationaux de la région Nord - Pas de Calais (internes + entrants + sortants)

2.1.1 - Trafics nationaux tous modes

En 25 ans (1975-2001), les trafics nationaux de la région Nord-Pas-de-Calais sont passés de 132,5 Mio T à 164,6 Mio T. Cette progression de 32 Mio T (+24%) est considérable.

Les trafics internes représentent les 2/3 des trafics nationaux, mais cette part a baissé de près de 5 points en l'espace de 25 ans (68,4% en 1975, 63,7% en 2001).

Les trafics entrants et sortants de la région ont progressé de 41,8 Mio T en 1975 à 59,7 Mio T en 2001 (+43%).

(En millions de tonnes)

Région Nord Pas-de-Calais	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Trafics internes	90,7	95,3	93,8	80,3	96,7	93,4	88,7	93,1	82,4	75,9	75,4	78,7	78,0	76,3	75,4	83,3	95,2	82,7	66,2	66,3	69,3	94,4	92,1	95,0	100,2	93,6	104,9
Trafics entrants	18,1	18,0	18,9	18,6	20,2	19,2	16,8	16,9	16,2	16,6	16,1	16,3	16,4	18,7	18,5	20,8	20,4	21,3	18,4	18,4	19,6	20,4	23,3	22,1	25,9	27,1	27,0
Trafics sortants	23,7	25,3	23,0	23,9	23,6	24,1	21,5	21,0	21,1	20,6	21,1	21,2	21,5	24,1	23,0	23,7	24,6	24,8	20,6	21,9	23,0	25,7	27,5	28,6	31,8	33,3	32,7
TOTAL	132,5	138,6	135,7	122,8	140,5	136,7	127,0	131,0	119,7	113,1	112,6	116,2	115,9	119,1	116,9	127,8	140,2	128,8	105,2	106,6	111,9	140,5	142,9	145,7	157,9	154,0	164,6

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM

Les trafics avec les principales régions françaises partenaires (Picardie, Ile de France, Champagne-Ardenne, Lorraine) sont présentés au point 2.4.

CRCI Nord-Pas de Calais / Direction des Etudes et de la Prospective
« 25 ans d'évolution du transport en Nord—Pas de Calais »

Octobre 2003

7

Les études le montrent, le transport de marchandises n'a cessé d'augmenter depuis les années soixante dix, ponctué, il est vrai, de quelques reculs à la fin des années quatre vingt et au début des années quatre vingt dix. En trente ans, il s'agit d'une progression considérable du transport de 24%.

Quelques faits marquants ont contribué à ce que la région Nord/Pas-de-Calais ait aujourd'hui, la dimension qu'on lui connaît. Ainsi, l'ouverture du centre routier de Lesquin en 1972, la centrale nucléaire en 1980, l'ouverture du terminal conteneurs au port de Lille en 1990 et la fermeture du dernier puits de mine la même année, l'inauguration du Tunnel sous la Manche en 1994, le raccordement de l'A16 au réseau belge en 1998 et pour terminer en 2003, l'ouverture de la plate-forme multimodale de Dourges. Ces infrastructures modèlent peu à peu le paysage du transport de marchandises dans la région. Mais il est notable que le trafic ferroviaire et plus encore fluvial pour le transport de marchandises reste stable mais dans un registre beaucoup plus faible.

La part du transport par rail dans le Nord/Pas-de-Calais inscrit une progression de 13,6% depuis 1994 pour le fret global. La contribution de la plate-forme industrialo- portuaire de Dunkerque apparaît nettement avec une progression sur la même période de 40% (CRCI Nord/Pas-de-Calais).

Le trafic des voies navigables du Nord a chuté de 17% dans les années 90 pour reprendre sa progression en 2000 avec 821 millions de t/km (tonnes kilométriques). Ses clients sont entre autre les minéraux, les produits métallurgiques et les produits agricoles. Mais globalement les déchargements sont toujours supérieurs aux chargements. Le principal port fluvial est Dunkerque suivent Saint-Saulve et Coulogne. Le fret aérien a pour sa part été multiplié par deux ces dix dernières années et atteint 38700 tonnes en 2002.

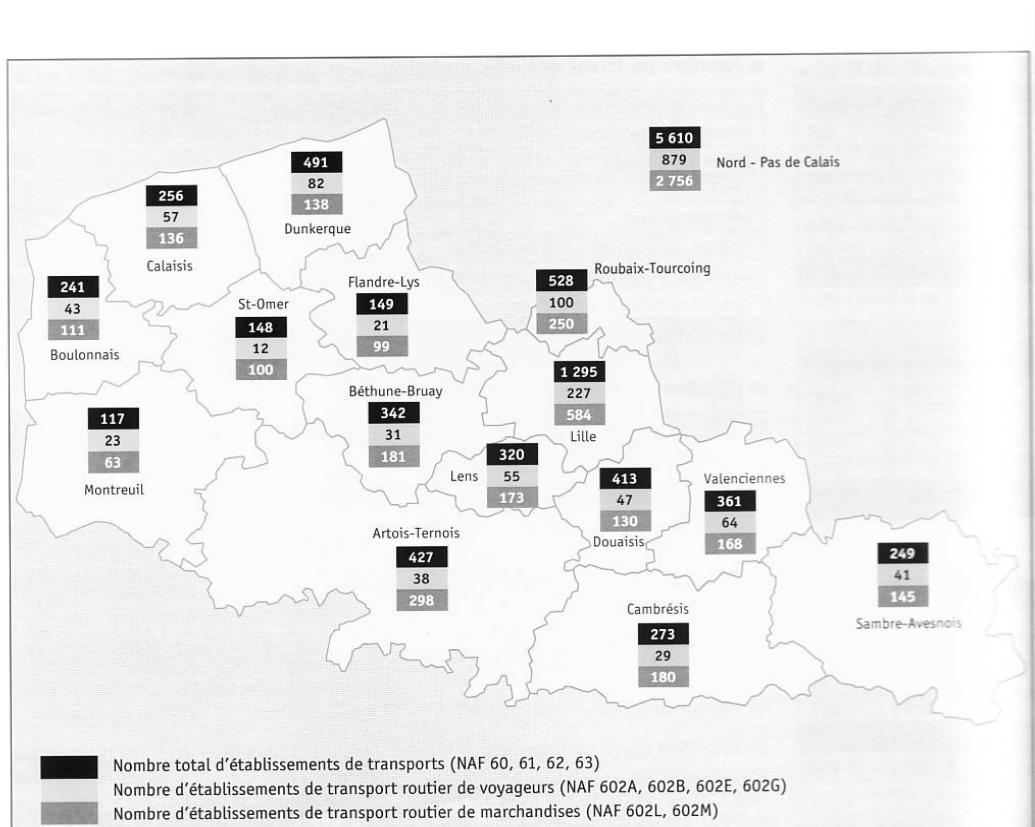
On note l'influence importante des événements extérieurs mondiaux sur l'activité du transport de marchandises tout mode confondu. Cette influence est liée au type de produit transporté comme les produits pétroliers ou les minéraux dont les importations vont influer en fonction du climat économique mondial. L'incidence sur la demande de transport n'en sera que plus importante. Ce constat démontre s'il en était besoin, la position stratégique du secteur transport de la région Nord/Pas-de-Calais.

1.2. Le transport routier en particulier

Le transport routier de marchandises est le principal mode représenté. Les différentes études statistiques et observatoires des transports rapportent que le trafic routier de marchandises a augmenté de 43% ces trente dernières années, ce qui est considérable.

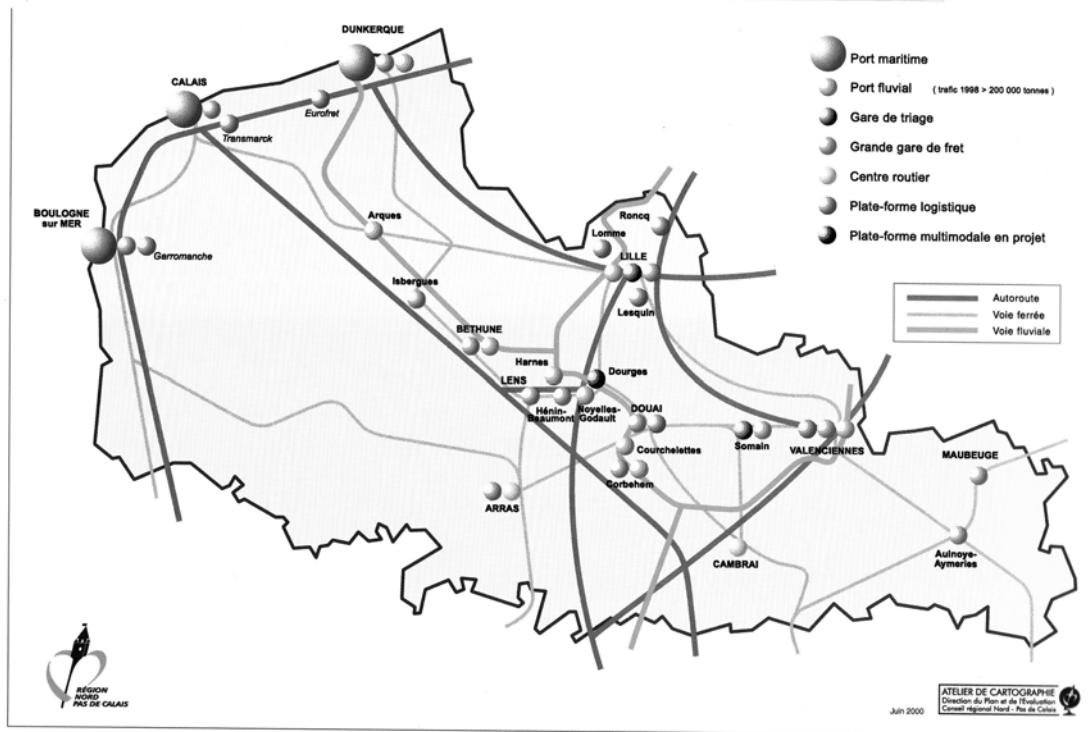
Outre la part importante des trafics internes (104,9 MioT en 2001), la part du transport routier dans les échanges avec les pays de l'est va croissante depuis la dernière décennie. En ce qui concerne les échanges à l'intérieur de l'hexagone, la part des échanges la plus importante va bien entendu en direction des régions limitrophes au Nord/Pas-de-Calais (Picardie, Ile de France). Cependant, le trafic routier a fortement progressé vers les régions du sud puis de l'ouest de la France.

Parmi les plus de 5600 établissements de transport régionaux, 47,3% exercent principalement leur activité dans le transport routier de marchandises (DRE Nord/Pas-de-Calais).



On constate que la plupart des établissements de transport routier de marchandises sont situés dans la région de Lille avec, en 1999, 584 établissements. Il s'ensuit l'Artois-Ternois avec 298 entreprises puis la zone de Roubaix-Tourcoing avec 250 entreprises.

Les principaux terminaux de transport de marchandises



L'importance de l'activité de transport routier sur la région suscite un besoin non moins croissant de main-d'œuvre formée, opérationnelle et dont l'adaptabilité peut satisfaire les besoins et les demandes toujours plus importantes de transport et de services ajoutés d'ordre logistique à une clientèle internationale.

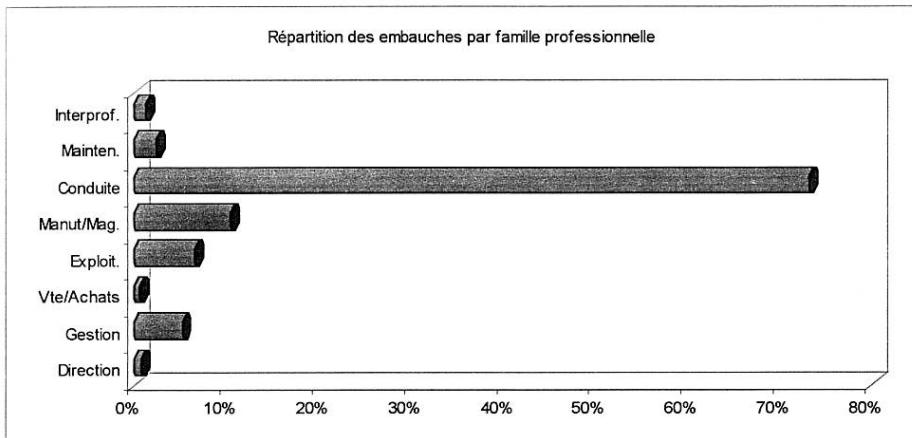
1.3. Le marché du travail du secteur du transport routier de marchandises

Si l'activité transport évolue et tend à s'adapter à un marché où la concurrence fait rage, la main d'œuvre dont elle dépend doit, elle aussi, se former aux nouvelles exigences du marché. Autrement dit, les progrès techniques réalisés tant dans le secteur transport proprement dit, que dans le secteur logistique qui lui est la plupart du temps accolé, exigent des formations adaptées à ces avancées.

Le transport de marchandises est sans conteste la partie du transport terrestre qui embauche le plus (55,9% des embauches). Ce phénomène corrobore l'information selon laquelle le transport de marchandises tend à croître dans la région Nord/Pas-de-Calais.

	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag	Conduite	Mainten.	Interprof.	Total
embauches	0,7%	5,2%	0,5%	6,5%	10,4%	73,1%	2,4%	1,2%	100,0%

Source : Enquête Emploi AFT



Source : Enquête Emploi AFT

La famille professionnelle qui embauche le plus est la conduite d'engins de transport (73,1%)
On note que la famille manutention/magasinage tient la place suivante, de loin certes, mais une part non négligeable de 10,4% des embauches. Ce qui laisse à penser que la notion de services associés au transport se développe.

Il est intéressant de constater pour la suite de l'étude que les personnes les plus embauchées dans le secteur du transport routier de marchandises constituent la tranche d'âge des moins de 25 ans. Cela correspond à une population peu qualifiée et désireuse d'appréhender au plus tôt le milieu professionnel.

2. Les entreprises de transport : l'emploi et la formation

L'analyse s'articule autour de cinq pôles en commençant par les caractéristiques qualitatives et quantitatives de l'entreprise ; l'emploi, les modes de recrutements et la formation dans l'entreprise et le futur du secteur.

2.1. Caractéristiques des entreprises

Les entreprises interrogées se situent sur les principaux pôles d'activité de transport et de logistiques que sont les régions de Saint-Omer, Lille, Lens, Cambrai, Valenciennes et Maubeuge. C'est aussi un indicateur de l'intégration des sociétés contactées dans le flux d'activité de transport et logistique.

La plupart des entreprises que nous avons interrogées ont pour activité le transport routier en compte propre. Ces sociétés disposent d'un seul véhicule ou d'une flotte de camions

parcourant la région Nord/Pas-de-Calais, la Picardie et l'Ile de France et le reste de la France pour le compte de sociétés de production ou la grande distribution par exemple.

L'autre partie des sociétés contactées est spécialisée dans les opérations de logistique et de stockage. Il s'agit de préparations de commandes, de conditionnements et autres opérations sous traitées par des enseignes nationales de la grande distribution. L'activité consiste à alimenter certains secteurs d'hypermarchés selon un cahier des charges pré défini en mettant à disposition camions, main-d'œuvre et zones d'entreposages où sont préparées les commandes acheminées ensuite selon la méthode du « juste à temps ».

A l'exception d'une entreprise issue d'un groupe national, les entreprises de transport routier sont des plus petites unités que les entreprises de logistique. Toutes activités confondues, ces entreprises sont implantées sur leur marché et la limite de leur zone d'activité est la région parisienne. Une seule société a des marchés partout en France et une autre, dans et hors de la communauté européenne.

2.2. Emploi

La parité hommes/femmes n'est pas représentée dans les entreprises de transport et de logistique du Nord/Pas-de-Calais interrogées puisque la part des femmes parmi les salariés représente de 10 à 12 % dans le meilleur des cas. Ces sociétés emploient majoritairement des hommes aux postes de chauffeurs routiers et dans les métiers du magasinage. Les femmes occupent des emplois administratifs ou d'entretien dans ce secteur.

La principale forme de contrat utilisée est le CDI qu'il s'agisse d'hommes ou de femmes. Le CDD est peu représenté et le recours à la main-d'œuvre intérimaire est notable dans les entreprises de logistique.

La principale tranche d'âge représentée est celle de 30-39 ans toute activité confondue. Dans les sociétés de transport routier, on note une part plus importante de la tranche d'âge 40-49 ans. La part des moins de 30 ans arrive en troisième position.

La plupart des entreprises interrogées travaillent 35h hebdomadaires. Les petites sociétés ont une tendance à voir leur temps hebdomadaire de travail augmenter jusque 39h voire plus selon les catégories socioprofessionnelles.

Les salaires répertoriés semblent correspondre à la norme établie en la matière (référence aux données évoquées par les interlocuteurs rencontrés lors de la première série d'entretiens²). Ils ne sont toutefois pas particulièrement élevés toute catégorie confondue mais les salaires sont plus importants dans le secteur routier que dans la logistique à qualification égale.

Nous pouvons noter que les petites entreprises sont plus souvent confrontées aux problèmes de dépassement d'horaires et ce fait concerne l'encadrement et la maîtrise des sociétés de transport et logistique.

² Nous avons interrogé quelques institutions dans la formation du transport par exemple : la Fédération des Entreprises Transport Logistique France, le Greta Artois-Ternois, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de la région Nord/Pas de Calais et AFT-IFTIM Wasquehal.

2.3. Recrutement

Les entreprises interrogées ont recruté au moins une personne dans l'année qui a précédé l'enquête et peu ont rencontré des difficultés de recrutements. Toutefois, si les entreprises ne se reconnaissent pas de difficultés de recrutement pouvant atteindre l'équilibre de la société, les interlocuteurs nous évoquent tout de même quelques problèmes récurrents en la matière. Ces difficultés se concentrent davantage sur le manque de savoir-être et de savoir-faire des candidats. En effet, le conducteur routier est, en outre, responsable de son camion (tant en ce qui concerne l'ensemble routier par lui-même que vis à vis des usagers de la route), mais il véhicule aussi l'image de la société qui l'emploie auprès des clients. Devant ces contraintes, les jeunes candidats embauchés sous contrat d'apprentissage par exemple, sont plus indécis et ont tendance à se détourner de postes qui requièrent plus de discipline qu'il n'y paraît. Ce phénomène plusieurs fois cité par nos interlocuteurs constitue un facteur d'instabilité et de surcoûts pour les entreprises de transport. Toutefois, l'offre d'emploi au sens économique du terme, préserve les entreprises interrogées de la pénurie de candidat.

Une seule société parmi celles que nous avons interrogées, a eu des difficultés liées à des problèmes de recrutement de personnel. A première vue, sa demande de main-d'œuvre concerne une activité très spécifique ce qui accentue les difficultés. Mais il reste que l'entrepreneur a réduit la taille de son activité pour cette raison. Parmi les facteurs ayant un impact sur la capacité du secteur à recruter et à conserver des conducteurs, on relève que le salaire est l'un des attraits majeurs. Par contre, les opportunités de progression professionnelle n'ont pas d'écho pour les conducteurs car elles sont bien rares. Il nous est cité en exemple, *une personne qui débute comme conducteur et qui a toutes les chances de finir sa carrière au même poste*. Un autre facteur apparaît important, celui de la qualité des aires de repos qui constitue un impact positif pour le secteur transport.

Il semble que certains postes soient plus difficiles à pourvoir depuis ces trois dernières années. Les postes de cadres, de chauffeurs poids lourds dans certains cas, de personnels informatique sont cités plusieurs fois. D'ailleurs, il est question de la spécialisation demandée pour ce type de postes et de la disponibilité en terme de flexibilité du temps de travail, en particulier pour le secteur logistique. En ce qui concerne les études, c'est moins le niveau d'étude en tant que tel que les qualifications et l'expérience professionnelle qui sont les plus recherchées et contribuent à poser des problèmes de recrutement.

Les modes de recrutement les plus utilisés sont l'ANPE et le bouche à oreille. Dans tous les cas les femmes représentent moins de 10% des candidats exception faite de postes administratifs.

2.4. La formation

Toutes les entreprises font appel à des centres de formation. Il s'agit en particulier des associations professionnelles, l'AFT étant citée dans 90% des cas et pour cause, la plupart des entreprises interrogées y versent leur « pourcentage formation », la côte part de charges patronales dédiée à la formation professionnelle et pour laquelle il est laissé aux entreprises le choix du centre de formation. Il en découle que les entreprises savent où trouver les renseignements sur les formations.

La proportion d'employés ayant suivi des cours est d'autant plus importante que le nombre de salariés dans l'entreprise est élevé. Les formations obligatoires rentrant dans le champ de cette question, il apparaît en conséquence que la proportion est comprise entre 25 et 50%.

La grande majorité des entreprises a déclaré que la perte de temps productif pour l'entreprise est le principal obstacle à la formation, en particulier pour les petites entreprises. Ils sont quelques-uns à solliciter des subventions financières pour la formation ainsi que des programmes gérés par des employeurs locaux. Soulignons que les entreprises interrogées ont évoqué à plusieurs reprises le remplacement du personnel en formation pour limiter la perte de temps productif comme solution visant à lutter contre le manque de qualification.

2.5. L'avenir du secteur

La question de l'impact de la plate-forme de Dourges n'évoque pas grands échos chez nos interlocuteurs. L'activité naissante de cette zone ne permet pas encore de générer des effets notables sur les entreprises du secteur, d'autant plus que la plupart des entreprises interrogées sont éloignées de cette zone. La plus proche des entreprises interrogées prévoit l'embauche de conducteurs supplémentaires à la suite de l'ouverture de ce nouveau pôle transport et logistique. Force est de constater que la plate-forme de Dourges est décriée par une partie de la profession. Le reproche récurrent est son utilité discutable et le manque de concertation des professionnels d'où un certain attentisme voire une certaine méfiance.

La question sur les facteurs ayant changé au cours des 3 dernières années laissent apparaître des réponses différentes selon qu'il s'agit d'entreprises de transport ou d'entreprises de logistique. Si la taille du marché s'est réduite pour les uns, elle a au contraire augmenté pour les autres. La concurrence a globalement augmenté dans 70% des cas. Peu des entreprises interrogées ont un lien direct avec le Kent mais le sentiment d'une augmentation de la compétitivité des entreprises de la région Nord/Pas-de-Calais se fait sentir. La profitabilité a en général baissé dans les entreprises interrogées tandis que la productivité a augmenté dans les entreprises de logistique plus particulièrement.

L'introduction de l'euro dans l'activité est ressentie positivement par certaines entreprises dont la valeur s'est accrue alors que d'autres n'y ont vu qu'une augmentation des prix, négative pour leur activité.

Enfin, l'impact de la Directive européenne sur la durée du temps de travail n'a pour certaines entreprises aucun impact sur le nombre d'employés alors que d'autres, les entreprises de transport se sont vues dans l'obligation d'embaucher des conducteurs ou faire circuler davantage de véhicules. Ces dernières sont des entreprises de transport.

3. Offre de formations et évolution de l'emploi

3.1. Les principaux diplômes demandés

Il faut distinguer la formation initiale de la formation continue. Pour ce qui est de la première, la formation initiale, elle concerne une population jeune qui souhaite s'orienter vers les métiers du transport mais aussi de la logistique. Ces deux domaines d'activité se trouvent être étroitement liés. Ils justifient d'ailleurs l'évolution récente dans le secteur du transport routier de marchandises.

Les formations prodiguées dans les écoles spécialisées aboutissent à l'obtention d'un diplôme reconnu par l'éducation nationale et pouvant atteindre le niveau de maîtrise. Les débouchés sont importants car les métiers qu'offre le secteur du transport sont, outre le métier de conducteur, très diversifiés et novateurs.

La plupart des formations se font en alternance avec une période de stage en entreprise. Ce principe a pour but, au même titre que l'apprentissage, d'intégrer les étudiants au milieu professionnel et évoquer le cas échéant, des lacunes d'enseignement qui n'étaient peut-être pas prévue dans le programme de la formation initiale. Il semble toutefois que les métiers qui attirent le plus dans le secteur du transport sont ceux qui se rattachent davantage à la logistique et qui requièrent des compétences techniques plus élargies que la seule conduite d'un véhicule.

La part de la formation continue dans le transport routier comprend, à son tour, une dimension logistique importante. Par ailleurs, il convient de caractériser la formation continue selon deux tendances distinctes : les formations obligatoires et les formations que l'on peut qualifier de perfectionnement.

Les formations obligatoires sont des formations que les entreprises doivent organiser sous peine de ne pouvoir exercer leur activité. Il s'agit par exemple des habilitations que les salariés doivent passer pour intervenir à différents stades de l'activité. Quelques exemples concrets : habilitation de cariste qui permet de conduire un engin élévateur, habilitation électrique qui permet à un salarié d'accéder à une installation électrique critique pour l'entreprise. Ces formations ne sont pas exclusivement réservées au transport routier et ont une vocation plus transversale. Toutefois, elles s'inscrivent dans un plan général de sécurisation des salariés au sein de leurs activités dans l'entreprise.

Si pour l'employeur, il s'agit dans bien des cas de respecter les règles édictées par le code du travail au travers des différentes conventions, cela ne conduit pas pour autant le salarié à pouvoir justifier, par l'entremise de ces formations, à une évolution de poste et de salaires. Toutefois, le cumul de ces différentes formations peut devenir un atout en terme de compétences et d'efficience immédiate pour un nouvel embauché.

Les formations de perfectionnement sont une petite partie de la formation continue. Elles sont généralement de niveau plus élevé et mènent à un statut d'agent de maîtrise voire même de cadre de premier niveau. Elles sont l'objet d'une demande issue du salarié pour progresser professionnellement. Plus rares sont les cas de formations à l'initiative des employeurs. Particulièrement dans le cas d'entreprises de petites tailles, qui n'ont pas les moyens tant financier qu'en terme de temps de travail, d'envoyer un de leur salarié dans un centre de formation, dans la perspective d'une évolution de leur société.

Seuls les grands groupes peuvent se permettre de telles politiques de formation grâce d'une part à des moyens plus importants et d'autre part à une politique des ressources humaines clairement définie, car le constat est le même pour tous : la formation coûte cher.

3.2. Le coût moyen des formations

C'est un problème pour lequel il est difficile d'avancer un chiffre avec précision. A cela, plusieurs raisons : le nombre de centres de formation est important et l'offre de formation est multiple. Dès lors que la formation des salariés ainsi que la formation initiale sont devenues

des enjeux tant politiques que économiques, un nombre important de centres de formations s'est développé, créant ainsi une concurrence acharnée entre ces écoles et autres unités de formation.

Il s'ensuit des formations financées par différents moyens, ce qui tend à déterminer des prix de vente très différents. Le budget légal dédié à la formation dans chaque entreprise est une source essentielle pour le financement. Toutefois, il sert en majeure partie à financer des formations obligatoires. L'Etat, la Région et les collectivités territoriales proposent aussi des plans visant à financer des formations s'inscrivant eux même dans des stratégies d'emploi à long terme. Enfin, certaines entreprises financent la formation de candidat à l'embauche en échange de leur engagement à travailler pour la société. La diversité de ces moyens contribue à la proposition d'un large panel de formations, chacune orientée vers une typologie parfaitement ciblée de contenu et profil.

Le recouplement des informations recueillies au cours des entretiens permet toutefois de positionner le coût de base pour une formation dans le secteur du transport, aux alentours de 15€ par heure et par personne en 2003, pour l'organisation d'une cession comprenant une dizaine de personnes. Cette valeur doit être pondérée selon le contenu et la durée de la formation.

3.3. Le public visé par les formations

Il apparaît que la part principale des formations dans le secteur transport revient, essentiellement, aux conducteurs routiers. Parmi les 37000 salariés formés par an, près de 26000 formations sont directement liées à la conduite. Il s'agit de formations des conducteurs qui mènent à l'obtention d'un titre professionnel ainsi que plus simplement le passage du permis et du FIMO (formation initiale minimum obligatoire) et enfin la mise à jour de la formation pour la licence de conduite tous les cinq ans et la FCOS (formation continue obligatoire de sécurité). Ces apprentis conducteurs sont constitués majoritairement de jeunes entre 18 et 24 ans, qui souhaitent intégrer le monde professionnel rapidement. Le niveau d'entrée pour cette profession est le B.E.P ou le C.A.P.

Il est nécessaire, à ce stade, d'ajouter que l'on constate une évolution même autour du poste de conducteur. L'outil informatique imprègne peu à peu cette profession dans la mesure où les marchandises font aujourd'hui l'objet d'un suivi géré par informatique et pour lequel, les conducteurs se doivent de manipuler des outils technologiques et d'y intégrer des données qui vont permettre de nourrir d'autres systèmes au sein des sociétés. Les autres formations sont plus orientées vers la logistique et concernent divers types de métiers et de salariés au sein des entreprises.

Le milieu du transport est très réglementé. Ainsi, les centres de formation se doivent d'être agréés par l'Etat. La région Nord/Pas-de-Calais ne comprend pas moins de seize centres de formations répartis géographiquement autour des bassins d'emploi et dans les zones où la demande de formation est importante. La plupart des centres formations sont nés d'associations de professionnels du transport comme l'AFT-IFTIM, par exemple. La première était consacrée au transport tandis que la seconde regroupait les fonctions logistiques. Aussi, leur fusion a permis à l'association d'être attributaire de la taxe parafiscale et de la collecte de fonds pour la formation en alternance.

3.4. Les principaux obstacles à la formation

Pour répondre à cette question, il convient de distinguer deux plans d'analyses. En premier lieu, le point de vue des entreprises constitue à certains égards un frein à l'inscription en formation de leurs salariés. La question clé est le problème du financement. Les formations obligatoires absorbent la majeure partie des budgets, or il ne reste plus qu'une petite disponibilité pour les autres formations.

Dans le secteur du transport et de la logistique du Nord/Pas-de-Calais, 62% des entreprises ont moins de 10 salariés. Cette taille critique constitue à elle seule un inconvénient pour établir quelque plan de formation qu'il soit. En effet, il est particulièrement compliqué pour une petite unité de se séparer de ses salariés même une seule journée sans risquer de compromettre gravement la stabilité de son activité.

En second lieu, du point de vue des salariés, la formation n'est pas forcément considérée comme une nécessité. L'appétence de formation n'est pas particulièrement forte dans le domaine du transport. Les opportunités de progression sociale sont, elles aussi, moins fréquentes pour le secteur transport. Les salariés n'ont pas alors d'intérêts à se former. Le secteur logistique offre davantage de possibilités de progressions mais les structures hiérarchiques pré-établies au stade du recrutement limitent aussi l'évolution.

Enfin, il convient de prendre en compte la difficulté de formaliser les besoins de formation pour les entreprises de transport ou de logistique. Pourtant, des évolutions sont notables tant du point de vue des moyens que du point de vue des organisations.

3.5. Les principaux changements dans les besoins de formations constatés ces dernières années

Ces dernières années, les modes de formation ont évolué. Il ne s'agit plus seulement de passer un permis de conducteur routier, la formation englobe toute une série de notions et d'enseignements intégrants l'apprentissage de la culture d'entreprise et de l'environnement du secteur du transport. Cette avancée implique aussi une plus longue durée de la formation.

Les entreprises de transport sont parvenues à faire émerger des besoins en matière d'apprentissage des candidats qui se sont traduits dans les faits par la création de CAP d'apprentissages et de contrat de formation en alternance. De qualifications, il s'agit plutôt de profils difficiles à trouver. Qu'il s'agisse de conducteurs ou d'exploitants, la formation ne suffit pas à elle seule à parfaire le candidat. Il est important pour ces personnes de s'investir personnellement, d'avoir une expérience significative et de posséder un réel savoir-être en plus du savoir-faire. Le sens des responsabilités n'est pas à proprement parlé une valeur enseignée mais cela constitue une prise de conscience de l'environnement global, fruit d'une série d'enseignements théoriques et techniques.

L'internationalisation de la fonction transport pose le problème des langues et de l'introduction dans d'autres cultures. Aussi, il est difficile, en plus, de recruter des candidats possédant l'intégralité de ces qualités.

3.6. Les interactions de l'environnement économique et social dans le secteur des transports routiers de marchandises de la région Nord/Pas-de-Calais

a) L'impact de la plate-forme de Dourges : C'est un sujet de controverse dans la région Nord/Pas-de-Calais qui laisse les différents acteurs dans l'expectative. En quelques mots, l'installation de cette plate-forme a été décidée pour désenclaver le port de Lille, contrebalancer la concurrence frontalière et faire chuter le trafic routier de la région Nord/Pas-de-Calais. Or, les terrains abritant cette plate-forme ont été vendus très chers et les transporteurs et les logisticiens se sont installés à proximité afin de profiter du potentiel de la plate-forme sans en assumer les coûts.

A l'heure où le lancement de l'activité de cette plate-forme est devenu officiel, les acteurs du milieu du transport et de la logistique restent timides et attendent de voir les premiers fruits de cette installation pour s'investir à leur tour. La raison principale de leur frilosité est le manque d'infrastructures routières existantes permettant de supporter les flux générés par la plate-forme. Il importe de préciser qu'un certain nombre de formations ont été initié dans le cadre de l'installation de la plate-forme de Dourges mais pour lesquelles le résultat n'est pas encore exploitable.

b) Les Directives européennes sur la réduction du temps de travail. Les différents organismes interrogés sur cette question abondent dans le même sens. Le passage aux 35 heures ne s'est pas imposé directement au secteur du transport routier et de la logistique en ce sens que, en 1994, à l'issue de mouvements de grève importants, un contrat de progrès avait été institué pour les transporteurs réglementant ainsi la durée du travail. Cette démarche s'est donc seulement poursuivie avec le passage aux 35 heures hebdomadaires. Ainsi, l'augmentation sensible des embauches sur la période est d'avantage lié à l'augmentation de l'activité qu'à l'instauration de la loi Aubry. Toutefois, comme dans la plupart des secteurs, la réduction du temps de travail s'est traduite par une hausse significative des prix. C'est aussi un phénomène accélérateur d'une certaine désaffection du secteur.

c) L'harmonisation européenne. L'harmonisation européenne est consacrée dans les politiques des différents états membres comme le fil conducteur à la constitution même de l'europe. Or dans les faits, il est clair que l'on est encore loin de parler d'harmonisation et particulièrement dans le secteur du transport, l'harmonisation européenne est le fer de lance de la contestation des entreprises de transport en France. Concrètement, cela se traduit par des distorsions dans la lecture et l'interprétation des textes visant à unifier les pays de la communauté européenne en raison de la réglementation interne de chaque pays.

Conclusion

Le secteur des transports est un milieu très réglementé et sujet à des évolutions structurelles, conjoncturelles, et surtout politiques. C'est en effet un levier essentiel de la politique des états en matière de développement national et de fait, un outil politique. La région Nord/Pas-de-Calais dispose de voisins concurrents en matière de transport et cette proximité contribue à rendre la concurrence entre les sociétés particulièrement active. Le milieu du transport est très réglementé et la réglementation est complexe et évolutive. Si l'on prend pour exemple le voisin Belge, il est notable que la législation du travail dans ce pays est moins restrictive sur la durée du travail qu'en France. En conséquence, les chauffeurs routiers belges sont plus

flexibles que leurs voisins français et la rentabilité des entreprises de transport d'outre Quiévrain est plus forte.

Autre phénomène, l'ouverture du marché du transport aux pays de l'Est, où grâce à des coûts de main-d'œuvre particulièrement bas, ces sociétés peuvent proposer des prix de transport très compétitifs. En conséquence, on constate dans les chiffres, un nombre important de petites sociétés de transport disparaissant au fil des ans, faute de marché ou pour des raisons de manque de rentabilité.

Ces mutations expliquent en partie, l'intégration ou le regroupement des petites sociétés de transport dans des grands groupes. Cette stratégie des petites sociétés de transport leur permet d'intégrer une politique de développement qui offre sur le marché, une plus large gamme de services tout en permettant des économies d'échelles. Les grands groupes n'intègrent pas systématiquement les petites entreprises en propre mais font appel à ces unités de transport dans le cadre de l'externalisation d'une partie de leurs services. La mise en place de ces réseaux optimise le fret retour, autre élément important en matière de rentabilité.

La réduction du nombre de sociétés de transport est notable et constitue un paradoxe au vu de l'évolution et des prévisions à la hausse du trafic routier des prochaines années. L'Europe représente pour le secteur du transport routier de marchandises, un gigantesque puzzle où, à l'intérieur de chaque état, les entreprises qui constituent ce marché, se placent, se modifient et se dirigent dans le but de se positionner au mieux dans les perspectives d'évolution du marché européen et mondial.

Les témoignages des entrepreneurs ou responsables que nous avons recueillis corroborent les propos tenus par les responsables d'organismes de formation que nous avons rencontrés. Mais la formation dans le secteur des transports et de la logistique reste encore un obstacle à surmonter en terme de coûts et de temps pour les entreprises et par voie de conséquence, un frein au développement. L'emploi salarié dans le secteur du transport et de la logistique augmente en moyenne de 3% par an contre 1,2% pour l'emploi salarié total (source : observatoire transport Nord/Pas-de-Calais). Le besoin de recrutement est réel mais le nombre de candidat tend à baisser : 9769 en 1999 à 9005 en 2000 tout métier confondu selon les chiffres de l'ANPE. Les effectifs en formation initiale tendent à diminuer : 85609 en 1999 et 78470 en 2003³. Alors que les formations obligatoires augmentent sur la même période : 1949 attestations FIMO ont été délivrées en 1999 et en 2261 en 2001⁴.

Faut-il en conclure que les formations réglementaires desservent les formations initiales ? Peut-on encore se permettre de lier aussi étroitement les métiers du transport avec les métiers de la logistique ? L'Etat doit-il intervenir pour apporter son soutien aux entreprises qui libèrent du personnel pour le temps de la formation ou faut-il laisser ce soin à l'initiative privée ? Autant de questionnements qui sont peut-être des pistes de réflexion quant à la pertinence de la formation dans le secteur du transport et de la logistique en région Nord/Pas-de-Calais.

³ Selon le Rectorat de l'Académie de Lille

⁴ Source DRE