



**CABINET 77.02**

**VOLUME N° 1**

## **RAPPORT TECHNIQUE FINAL**

---

# **ETUDE QUALITATIVE SUR L'EMPLOI DES CONDUCTEURS DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER INTERURBAIN DE PERSONNES ET DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHANDISES**

---

**DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT  
POUR L'OBSERVATOIRE SOCIAL  
DES TRANSPORTS DE BASSE-NORMANDIE**

---

**OCTOBRE 2001**

---

**CONSEIL ET ETUDES EN STRATEGIE, MANAGEMENT ET MARKETING**

2 RUE DU FINISTERE – 14000 CAEN – TEL 02 31 84 77 02 – FAX 02 31 52 25 52  
26 RUE MALADRERIE – 76000 ROUEN – TEL 02 35 08 95 08 - FAX 02 35 71 86 35

E-mail : [cabinet77.02@wanadoo.fr](mailto:cabinet77.02@wanadoo.fr)

S.A.R.L. AU CAPITAL DE 37 000 € – SIRET 381 127 687 00014 - NAF 741 E

# SOMMAIRE

## VOLUME N° 1

<b>I.</b>	<b>LE RAPPEL DU CONTEXTE ET DE LA DEMANDE .....</b>	<b>Page 4</b>
<b>II.</b>	<b>LES OBJECTIFS DE L'ETUDE .....</b>	<b>Page 5</b>
<b>III.</b>	<b>LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE GENERALE ET LE CALENDRIER DE REALISATION .....</b>	<b>Page 6</b>
<b>IV.</b>	<b>LES RÔLES ET LA COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE .....</b>	<b>Page 8</b>
<b>V.</b>	<b>LES RESULTATS TECHNIQUES DE L'ETUDE .....</b>	<b>Page 9</b>
	<b>V.A – Enquête quantitative auprès des chefs d'entreprise .....</b>	<b>Page 10</b>
	<b>V.B – Enquête quantitative auprès des exploitants .....</b>	<b>Page 60</b>
	<b>V.C – Enquête quantitative auprès des conducteurs .....</b>	<b>Page 74</b>
	<b>V.D – Enquête quantitative auprès des conseillers d'orientation .....</b>	<b>Page 123</b>
	<b>V.E – Enquête quantitative auprès du grand public .....</b>	<b>Page 133</b>
	<b>V.F – Table ronde « Vecteurs d'Image » .....</b>	<b>Page 158</b>

**VOLUME N° 2****ANNEXES****A. Questionnaires utilisés (intercalaire bleu)**

- Chefs d'entreprise
- Exploitants
- Conducteurs en transport routier de marchandises
- Conducteurs en transport routier de voyageurs
- Grand public

**B. Transparents présentés aux Comités de Pilotage des : (intercalaire orange)**

- 21 décembre 2000 – 1er Comité de Pilotage
- 16 mars 2001 – 2ème Comité de Pilotage
- 1er juin 2001 – 3ème Comité de Pilotage
- 21 septembre 2001 – 4ème Comité de Pilotage

**C. Compte rendu des Comités de Pilotage : (intercalaire vert)**

- Réunion de travail du 14 juin 2001
- Réunion du Comité de Pilotage du 21 septembre 2001

## I – LE RAPPEL DU CONTEXTE ET DE LA DEMANDE

Le secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs est soumis depuis quelques années à des évolutions réglementaires lourdes pour son avenir (lois sur la réduction du temps de travail, conditions de capacité financière, ...) mais également à des évolutions conséquentes du contexte économique (croissance économique, augmentation du prix du carburant, concentrations, concurrence européenne, négociation des prix avec les chargeurs, ...).

Parallèlement à ces phénomènes, le secteur du transport routier est confronté à une augmentation, constante depuis plusieurs années, des problèmes de recrutement de conducteurs.

Aujourd'hui, la situation de pénurie de main d'œuvre pour occuper cet emploi se chiffre par milliers de postes non pourvus au niveau national. De plus, le dialogue social au sein des entreprises de transport peut certainement être amélioré.

La Basse-Normandie n'échappe évidemment pas à cet état des lieux au travers de près de 10 000 salariés concernés.

Plus que conscient de ces difficultés, l'Observatoire Social des Transports de Basse-Normandie a souhaité voir réaliser une étude qui lui permette de connaître les raisons du manque d'attrait de la profession et d'identifier des pistes potentielles d'action, prioritairement au niveau régional.

## II – LES OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'objectif général de cette étude était de mieux connaître les raisons du manque d'attrait de la profession, la finalité étant d'identifier des pistes d'action permettant de pallier la pénurie actuelle de main d'œuvre en matière de conducteurs et d'améliorer le dialogue social au sein des entreprises de transport.

Afin d'atteindre cet objectif général, l'étude s'est attachée aux objectifs spécifiques suivant :

- ☑ identifier, auprès des acteurs de la profession (chefs d'entreprise exploitants, clients, conducteurs) les causes du manque d'attrait du métier de conducteur.
- ☑ identifier l'image du métier de conducteur auprès du grand public et des vecteurs d'image (conseillers d'orientation, journalistes, ...). Il s'agira ici de dissocier l'image de la profession (causes intrinsèques) et les causes de « société » (attraction vers des métiers moins « difficiles », orientation professionnelle, temps de travail, ...).
- ☑ apprécier et mesurer la qualité réelle du dialogue social et de la pénurie de main d'œuvre au sein des entreprises de transport.
- ☑ apprécier et mesurer l'impact de la concurrence européenne sur le marché régional de l'emploi.
- ☑ repérer, avec les acteurs de la profession, les pistes d'amélioration et les actions à mener permettant de redynamiser l'attrait du métier de conducteur.
- ☑ concevoir un plan de préconisations (communication, formation, appuis technique et/ou financier, conseil, ...) concret et opérationnel.

### III – LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE GENERALE ET LE CALENDRIER DE REALISATION

Afin d'atteindre les objectifs présentés ci avant, la démarche méthodologique suivante a été mise en œuvre :

<b>PHASE 1</b>	<b>PREPARATION</b>	NOVEMBRE 2000
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude documentaire,</li> <li>- Entretiens avec les commanditaires et les partenaires de l'étude.</li> </ul>		
<b>PHASE 2</b>	<b>ETUDE QUALITATIVE AUPRES DES ACTEURS DE LA PROFESSION</b>	DECEMBRE 2000
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretiens qualitatifs en face à face auprès de : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 chefs d'entreprise (dont 1 de voyageurs et 5 de marchandises),</li> <li>• 4 exploitants (marchandises),</li> <li>• 3 responsables de centres de formation agréés FCOS,</li> <li>• 15 conducteurs,</li> <li>• une promotion de futurs conducteurs en FIMO,</li> <li>• un responsable d'OPCA TRANSPORTS.</li> </ul> </li> </ul>		
<b>1ère réunion du Comité de Pilotage</b>		21/12/2000
<b>PHASE 3</b>	<b>ETUDE QUANTITATIVE AUPRES DES ACTEURS DE LA PROFESSION</b>	JANVIER/ FEVRIER 2001
<p>A. <u>ENQUETE AUPRES DES CHEFS D'ENTREPRISE</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interrogation téléphonique de 121 <u>chefs d'entreprise</u> de transport sur la Basse-Normandie (100 en marchandises et 21 en voyageurs).</li> </ul> <p>B. <u>ENQUETE AUPRES DES EXPLOITANTS (marchandises)</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interrogation, par entretien en face à face, auprès de 22 exploitants de Basse-Normandie.</li> </ul> <p>C. <u>ENQUETE AUPRES DES CONDUCTEURS</u> :</p> <p>C1 - Interrogation, par distribution de questionnaires avec enveloppe « T », de 180 conducteurs de la région.</p> <p>C2 - Interrogation, par voie de questionnaires remis aux trois centres agréés F.C.O.S., auprès de 96 conducteurs-stagiaires en début de formation.</p> <p>Soit un total de <u>276 conducteurs</u> (108 en voyageurs et 168 en marchandises).</p> <p>D. <u>ENQUETE AUPRES DE PERSONNES AYANT QUITTE LE METIER OU DE CONDUCTEURS ETANT PARTIS TRAVAILLER A L'ETRANGER</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interrogation téléphonique de 10 personnes.</li> </ul>		
<b>2ème réunion du Comité de Pilotage</b>		16/03/2001

<b>PHASE 4</b>	<b>ETUDE QUANTITATIVE AUPRES DU « GRAND PUBLIC » ET DES CONSEILLERS D'ORIENTATION</b>	AVRIL / MAI 2001
<p>A. <u>ENQUETE AUPRES DES CONSEILLERS D'ORIENTATION</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interviews de quatre conseillers d'orientation de l'Education Nationale : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calvados (2),</li> <li>- Orne (1),</li> <li>- Manche (1).</li> </ul> </li> </ul> <p>B. <u>ENQUETE AUPRES DU GRAND PUBLIC REGIONAL</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Test du questionnaire téléphonique auprès de 10 personnes.</li> <li>• Interrogation téléphonique de 201 personnes réparties de manière homogène (représentatives de la population bas-normande de plus de 18 ans) sur l'ensemble de la région.</li> </ul>		
<b>3ème réunion du Comité de Pilotage</b>		01/06/2001
<b>PHASE 5</b>	<b>TABLE-RONDE « VECTEURS D'IMAGE »</b>	SEPTEMBRE 2001
<p>- Préparation, animation et synthèse d'une table-ronde regroupant divers « vecteurs d'image » du métier (conseillers d'orientation ou d'insertion, journaliste, parent d'élèves, ...).</p>		
<b>4ème réunion du Comité de Pilotage</b>		21/09/2001
<b>PHASE 6</b>	<b>SYNTHESE, PRECONISATIONS ET RESTITUTION</b>	OCTOBRE 2001
<p>- Remise d'un rapport d'étude technique comprenant, entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le contexte de l'étude,</li> <li>• le rappel des objectifs de l'étude,</li> <li>• le rappel de la méthodologie employée,</li> <li>• l'analyse détaillée et la synthèse de chaque enquête,</li> <li>• l'analyse détaillée et la synthèse de la table-ronde,</li> <li>• Restitution de l'étude (présentation visuelle dynamique et supports papier) au Comité de Pilotage et à tous les autres interlocuteurs souhaités par ce même Comité.</li> <li>• Réalisation d'un document synthétique de l'étude sous forme d'un « quatre pages » diffusé à l'ensemble des partenaires de la profession.</li> </ul>		

## **IV – LES RÔLES ET LA COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE**

### **LES RÔLES DU COMITE DE PILOTAGE**

Le Comité de Pilotage de l'étude avait comme principaux rôles :

- d'orienter à tout moment les choix méthodologiques (méthodes et outils),
- d'alimenter et enrichir la démarche d'étude par :
  - la demande d'approfondissements et de précisions,
  - l'apport d'informations éclairantes,
  - les témoignages à partir de l'expérience de chacun.
- d'assurer le suivi de l'avancement des travaux,
- de valider les résultats des différentes phases de l'étude et en réaliser l'évaluation,
- de contribuer à la traduction opérationnelle de ces conclusions,

le tout dans le cadre d'une réflexion paritaire.

Il s'est réuni aux différentes étapes-clé de l'étude.

### **LA COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE**

Le Comité de Pilotage était composé d'un ou plusieurs interlocuteurs des organismes suivants :

- D.R.E.
- I.T.T. (Inspection du Travail des Transports).
- Organisations patronales :
  - F.N.T.R. / F.N.T.V.
  - T.L.F. Normandie.
  - U.N.O.S.T.R.A.
- Syndicats de salariés :
  - C.F.T.C. Transport.
  - C.G.T. Transport / F.O.
  - F.N.C.R./C.N.S.F.
- Organismes de formation :
  - A.F.T. - I.F.T.I.M.
  - PROMOTRANS

## **V – LES RESULTATS TECHNIQUES DE L’ETUDE**

<b>V.A – Enquête quantitative auprès des chefs d’entreprise .....</b>	<b>Page 10</b>
<b>V.B – Enquête quantitative auprès des exploitants .....</b>	<b>Page 60</b>
<b>V.C – Enquête quantitative auprès des conducteurs .....</b>	<b>Page 74</b>
<b>V.D – Enquête quantitative auprès des conseillers d’orientation .....</b>	<b>Page 123</b>
<b>V.E – Enquête quantitative auprès du grand public .....</b>	<b>Page 133</b>
<b>V.F – Table ronde « Vecteurs d’Image » .....</b>	<b>Page 158</b>

**V.A - RESULTATS DE  
L'ENQUETE QUANTITATIVE  
AUPRES DES CHEFS D'ENTREPRISE**

---

- > **Nombre de chefs d'entreprise bas-normands interrogés : 121**  
(transport routier de marchandises : 100 ; transport routier de voyageurs : 21)
- > **Période de réalisation : janvier – février 2001**

## SOMMAIRE

### V.A - RESULTATS DE L'ENQUETE QUANTITATIVE AUPRES DES CHEFS D'ENTREPRISE

<b>1.</b>	<b>LA METHODOLOGIE .....</b>	<b>Page 12</b>
<b>2.</b>	<b>L'ECHANTILLON INTERROGE .....</b>	<b>Page 13</b>
<b>3.</b>	<b>LA SYNTHESE DES RESULTATS .....</b>	<b>Page 14</b>
<b>4.</b>	<b>LES RESULTATS DETAILLES DE L'ENQUETE .....</b>	<b>Page 16</b>
	<b>4.A - Signalétique des entreprises interrogées .....</b>	<b>Page 16</b>
	<b>4.B - Signalétique des chefs d'entreprise .....</b>	<b>Page 25</b>
	<b>4.C - Politiques de recrutement des conducteurs .....</b>	<b>Page 28</b>
	<b>4.D - Gestion des rémunérations et des carrières .....</b>	<b>Page 33</b>
	<b>4.E - Formation des conducteurs .....</b>	<b>Page 35</b>
	<b>4.F - Relations avec les clients .....</b>	<b>Page 39</b>
	<b>4.G - Hausse de coûts .....</b>	<b>Page 40</b>
	<b>4.H - Dialogue et climat social .....</b>	<b>Page 46</b>
	<b>4.I - Contrôles .....</b>	<b>Page 49</b>
	<b>4.J - Sécurité.....</b>	<b>Page 50</b>
	<b>4.K - Concurrence européenne .....</b>	<b>Page 52</b>
	<b>4.L - Image du métier .....</b>	<b>Page 57</b>

## **1 – LA METHODOLOGIE**

A partir des fichiers fournis par la D.R.E., une équipe de télé-enquêteurs/trices professionnels(les) du Cabinet 77.02 a pris en charge l'interrogation par téléphone de chefs d'entreprise du secteur du transport.

Le guide d'entretien utilisé est joint en annexe.

Certains responsables contactés, qui ne souhaitaient pas répondre par téléphone, ont reçu par courrier le questionnaire accompagné d'une enveloppe « T ».

Il est à noter que les entreprises de plus de 50 salariés et les entreprises de voyageurs ont été les plus difficiles à aborder.

Ce présent rapport reprend, en chapitre 4, les résultats détaillés en décomposant les réponses par secteur (Marchandises / Voyageurs) et par taille d'effectif (10 salariés et moins, 11 à 49 salariés, 50 salariés et plus).

## 2 – L’ECHANTILLON INTERROGE

Au final, le Cabinet 77.02 a interrogé 121 chefs d’entreprise bas-normands dont la répartition est la suivante :

• marchandises / 10 salariés et moins	50
• marchandises / de 11 à 49 salariés	38
• marchandises / 50 salariés et plus	12
<b>TOTAL MARCHANDISES :</b>	<b>100</b>
• voyageurs / 10 salariés et moins	7
• voyageurs / de 11 à 49 salariés	11
• voyageurs / 50 salariés et plus	3
<b>TOTAL VOYAGEURS</b>	<b>21</b>

■ Répartition par département et tranche d’effectif :

	<b>10 salariés et moins</b>	<b>11 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Calvados</b>	26	17	8	<b>51</b>
<b>Manche</b>	21	19	5	<b>45</b>
<b>Orne</b>	10	13	2	<b>25</b>
<b>TOTAL</b>	<b>57</b>	<b>49</b>	<b>15</b>	<b>121</b>

	<b>Marchandises</b>	<b>Voyageurs</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Calvados</b>	48	3	<b>51</b>
<b>Manche</b>	34	11	<b>45</b>
<b>Orne</b>	18	7	<b>25</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>21</b>	<b>121</b>

## **3 – LA SYNTHÈSE**

### **LES ENTREPRISES DE TRANSPORT BAS-NORMANDES ET LEURS DIRIGEANTS**

La population des conducteurs représente en moyenne près de 90% des effectifs des entreprises bas-normandes interrogées.

Ces effectifs n'ont d'ailleurs cessé de croître depuis 1998, mais cette augmentation devrait connaître un léger tassement pour l'année 2001 (« seulement » +7%).

Les entreprises bas-normandes réalisent la majorité de leur chiffre d'affaires avec des déplacements en Basse-Normandie (48%) ou inter-régionaux / nationaux (45%).

Elles ne disposent pas, pour 83,5% d'entre elles d'activités de logistique. De même, près de 93% ne possèdent pas d'outils informatiques embarqués dans les véhicules.

Les chefs d'entreprise interrogés, âgés en moyenne de 45 ans, disposent d'un niveau d'étude inférieur ou égal au niveau IV (Bac, Bac Tech, BP ou Brevet) pour 76% d'entre eux et 60% ont déjà exercé le métier de conducteur.

### **GESTION DES RESSOURCES HUMAINES**

Les deux principaux modes de recrutement utilisés pour la recherche de conducteurs sont le « relationnel » (amis, famille, ...) ou l'A.N.P.E..

En moyenne, compte tenu de l'activité potentielle dans les six mois à venir et des emplois de conducteurs volants ou sur véhicule libres, chaque entreprise pourrait alors recruter en moyenne 2,3 conducteurs.

Mais les dispositifs d'aides à l'embauche et à la formation ne sont connus que par un chef d'entreprise sur deux. Dans ce cas, les trois plus connus (et aussi les plus utilisés) sont le contrat de qualification, le C.I.E. et les 1000 parcours pour l'emploi.

Concernant l'emploi de femmes en tant que conducteur routier, les  $\frac{3}{4}$ estiment qu'il peut être probablement, voire certainement, développé.

Dans plus de 55% des entreprises interrogées, il n'existe pas de gestion prévisionnelle de l'emploi des conducteurs et dans 76% il n'existe pas de plan de formation formalisé.

Concernant la F.C.O.S. et le F.I.M.O., les chefs d'entreprise semblent partagés sur leur qualité et un quart d'entre eux estime qu'elle est insatisfaisante.

81% des dirigeants estiment que le climat social au sein de leur entreprise est bon, voire excellent et que la majorité ou la totalité de leurs conducteurs se plaisent dans leur profession.

## **ENVIRONNEMENT DE L'ENTREPRISE**

En termes de relations avec les clients, environ la moitié des entreprises évoque des difficultés à imputer les temps d'attentes et déclarent que la responsabilité des opérations de chargement/déchargement n'est pas toujours formalisée.

Une entreprise sur quatre n'a pas du tout répercuté la hausse du prix du carburant et une sur trois non plus, la hausse des salaires. Ainsi l'augmentation moyenne des prix de vente sur un an est de +6,8%.

Toutefois près de 58% des dirigeants déclarent qu'ils peuvent encore réaliser des gains de productivité.

La majorité des dirigeants n'estime pas être « trop contrôlée » sur la route (66%) ou dans leur entreprise (75%).

Ils reconnaissent que les contrôles atteignent globalement leurs objectifs en matière de sécurité routière, mais sont plus dubitatifs en matière de respect des conditions de concurrence.

Toutefois les trois quarts des entreprises bas-normandes interrogées déclarent n'être jamais en concurrence avec des entreprises étrangères sur le marché français et international.

## **IMAGE DU METIER**

D'après les dirigeants interrogés, les deux principaux freins au choix de ce métier sont le salaire et les horaires.

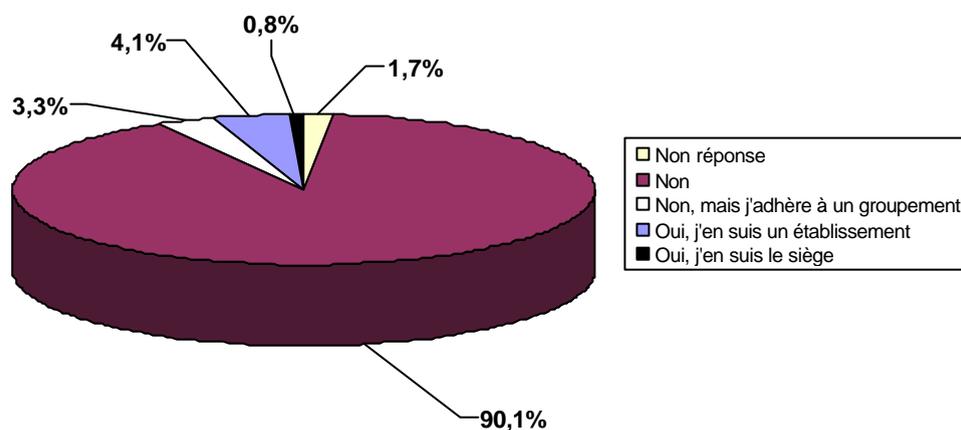
Le principal argument qu'ils utiliseraient pour convaincre un jeune de choisir cette profession est « autonomie/indépendance ».

Concernant l'évolution de l'image du métier, les avis sont très partagés. Toutefois 38% estiment que celle-ci a évolué négativement au cours des dernières années, essentiellement à cause des grèves, du rapport salaire/horaires et des accidents.

## 4 – LES RESULTATS DETAILLES DE L'ENQUETE « CHEFS D'ENTREPRISE »

### 4.A - SIGNALÉTIQUE DES ENTREPRISES INTERROGÉES

#### ■ Appartenance à un groupe :



90% des chefs d'entreprise bas-normands interrogés n'appartiennent pas à un groupe.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Non réponse	3%	0%	0%	2%	0%
Non	95%	90%	73%	90%	90%
Non, mais j'adhère à un groupement	0%	8%	0%	3%	5%
Oui, j'en suis un établissement	2%	2%	20%	4%	5%
Oui, j'en suis le siège	0%	0%	7%	1%	0%

### ■ Nombre de salariés :

- Nombre moyen de salariés par entreprise : 24,7
- Nombre moyen de salariés à temps plein par entreprise : 22,2 (soit 89,9% de l'effectif total moyen)
- Nombre moyen de salariés à temps partiel par entreprise : 2,5 (soit 10,1% de l'effectif total moyen)
- Nombre moyen de conducteurs par entreprise : 18,0 (soit 73% de l'effectif total moyen)
- Nombre moyen d'exploitants par entreprise : 1,2 (soit 5% de l'effectif total moyen)
- Nombre moyen de salariés hommes : 21,8 (soit 88% de l'effectif total moyen)
- Nombre moyen de salariés femmes : 2,9 (soit 12% de l'effectif total moyen)

	<b>10 salariés et moins</b>	<b>11 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>Marchandises</b>	<b>Voyageurs</b>
Nombre moyen de salariés	4,2	21,9	112	24,6	25,1
Nombre moyen de salariés à temps plein	3,7 (88%)	17,7 (81%)	107,1 (96%)	24,0 (98%)	13,7 (55%)
Nombre moyen de salariés à temps partiel	0,5 (12%)	4,2 (19%)	4,9 (4%)	0,6 (2%)	11,4 (45%)
Nombre moyen de conducteurs	3,4 (81%)	17,7 (81%)	74,7 (67%)	17,4 (71%)	20,9 (83%)
Nombre moyen d'exploitants	0,1 (2%)	0,7 (3%)	6,7 (6%)	1,3 (5%)	0,6 (24%)
Nombre moyen de salariés hommes	3,6 (86%)	19,2 (88%)	99,8 (89%)	22,2 (90%)	19,7 (78%)
Nombre moyen de salariés femmes	0,6 (14%)	2,7 (12%)	12,2 (11%)	2,4 (10%)	5,4 (22%)

### ■ Evolution des effectifs :

- Evolution moyenne de l'effectif entre 1998 et 1999 (en % de l'effectif de 1998): +14,5%
- Evolution moyenne de l'effectif entre 1999 et 2000 (en % de l'effectif de 1999): +11,3%
- Perspectives d'évolution des effectifs pour 2001 (en % de l'effectif de 2000) : +7%

	<b>10 salariés et moins</b>	<b>11 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>Marchandises</b>	<b>Voyageurs</b>
<b>Evolution 1999/1998</b>	+16,4%	+11,2%	+19,8%	+16,6%	+2,3%
<b>Evolution 2000/1999</b>	+15,9%	+5,7%	+13,9%	+12,6%	+5,9%
<b>Perspectives d'évolution 2001/2000</b>	+10,8%	+4,3%	+4,5%	+7,5%	+4,9%

■ **Chiffre d'affaires :**

Chiffre d'affaires moyen en 2000 : 15.900 KF.

- % moyen de C.A. réalisé en sous-traitance pour d'autres transporteurs : 16,7%
- % moyen de C.A. réalisé avec des déplacements en Basse-Normandie : 48%
- % moyen de C.A. réalisé avec des déplacements inter-régionaux/nationaux : 45%
- % moyen de C.A. réalisé avec des déplacements internationaux : 8%

	<b>10 salariés et moins</b>	<b>11 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>Marchandises</b>	<b>Voyageurs</b>
<b>C.A. moyen en 2000</b>	1.957 KF	10.534 KF	67.218 KF	17.679 KF	7.718 KF
<b>% de C.A. réalisé en sous-traitance</b>	22,1%	11,6%	16,3%	20%	2,2%
<b>% de C.A. réalisé avec des déplacements en Basse-Normandie</b>	50,4%	45,6%	47,7%	43,7%	65,5%
<b>% de C.A. réalisé avec des déplacements inter-régionaux/nationaux</b>	43,8%	46,8%	45,9%	49,5%	27,8%
<b>% de C.A. réalisé avec des déplacements internationaux</b>	9,1%	7,6%	6,4%	8%	8,6%

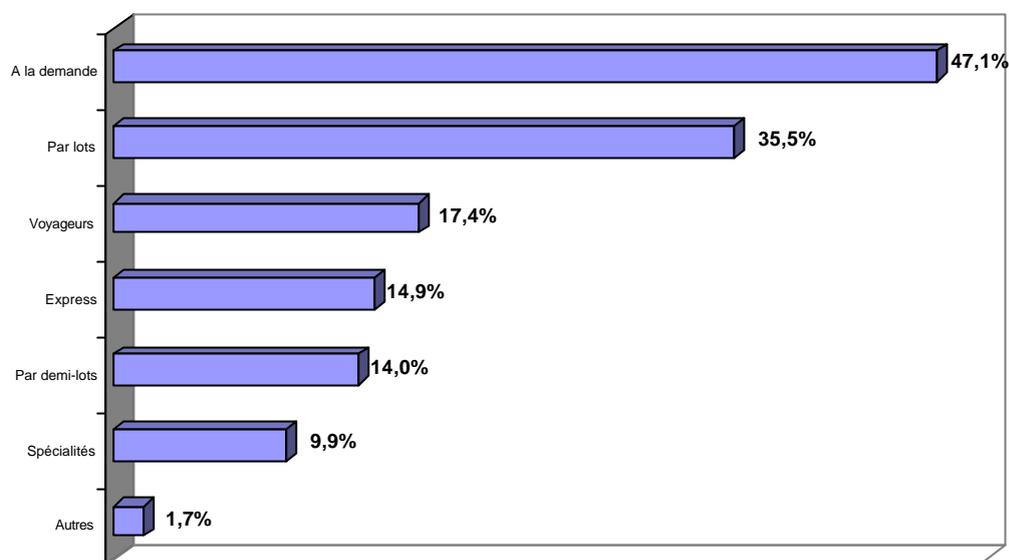
Nous avons analysé le chiffre d'affaires moyen par salarié et par conducteur selon l'effectif de l'entreprise :

	<b>10 salariés et moins</b>	<b>11 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>TOTAL</b>
<b>C.A. par salarié</b>	424 KF	450 KF	564 KF	<b>458 KF</b>
<b>C.A. par conducteur</b>	543 KF	566 KF	706 KF	<b>578 KF</b>

	<b>Marchandises</b>	<b>Voyageurs</b>	<b>TOTAL</b>
<b>C.A. par salarié</b>	428 KF	281 KF	<b>458 KF</b>
<b>C.A. par conducteur</b>	635 KF	329 KF	<b>578 KF</b>

■ **Activité :**

- Type de transport :

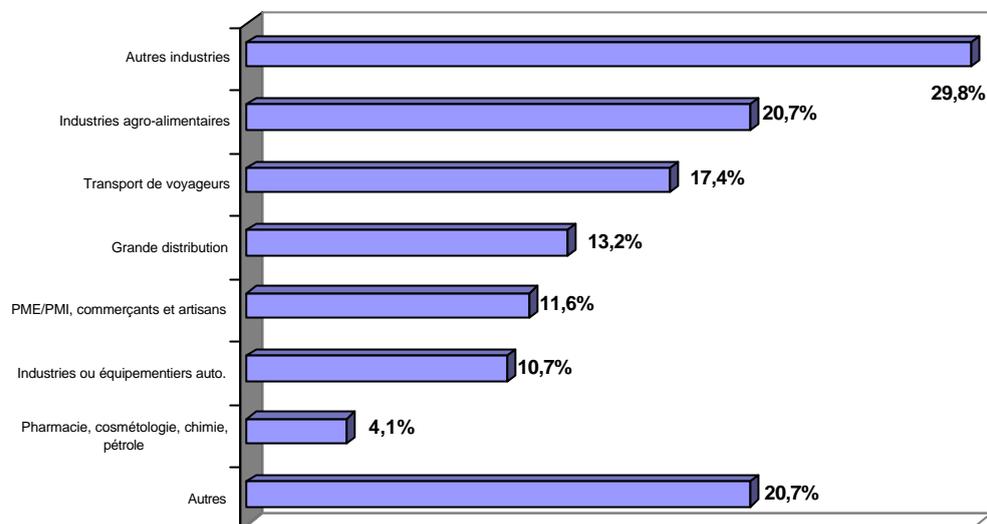


(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

Les principaux types de transports semblent être à la demande et par lots.

	<b>10 salariés et moins</b>	<b>11 à 49 salariés</b>	<b>50 salariés et plus</b>	<b>Marchandises</b>
<b>1<sup>er</sup> type de transport</b>	A la demande 51%	A la demande 40,8%	A la demande 53,3%	A la demande 57%
<b>2<sup>ème</sup> type de transport</b>	Par lots 28,1%	Par lots 40,8%	Par lots 46,7%	Par lots 43%
<b>3<sup>ème</sup> type de transport</b>	Express 26,3%	Voyageurs 24,4%	Voyageurs 20%	Express 18%

- Activité des principaux clients :



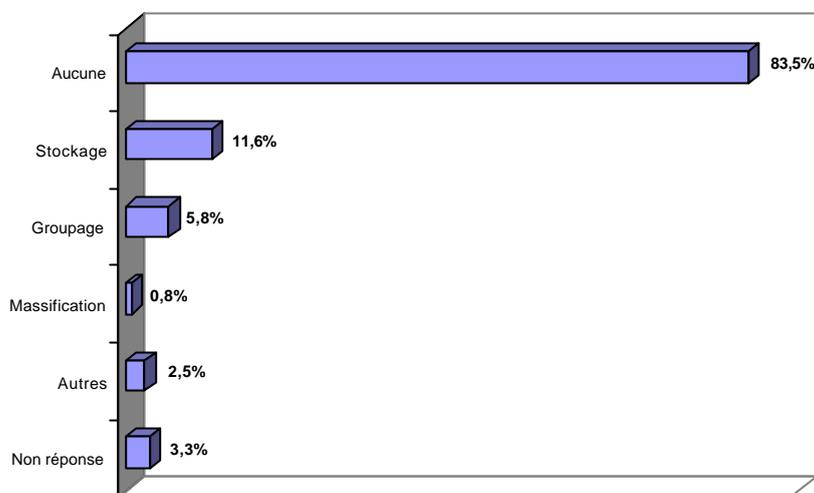
(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

L'industrie est le premier secteur d'activité des clients des entreprises de transport bas-normand.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises
<b>1<sup>ère</sup> activité</b>	Autres industries 26,3%	Autres industries 30,6%	I.A.A. 53,3%	Autres industries 36%
<b>2<sup>ème</sup> activité</b>	Autres 29,8%	Transport voyageurs 22,4%	Autres industries 40%	I.A.A. 25%

- Activité de logistique :

« Avez-vous des activités de logistique, lesquelles ? »



(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

La majorité des entreprises de transport de Basse-Normandie ne dispose pas d'activité de stockage. Plus la taille de l'entreprise augmente, plus la présence d'activités de logistique apparaît.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Aucune</b>	94,7%	77,6%	60%	81%	100%
<b>Stockage</b>	0%	18,4%	33%	14%	0%
<b>Groupage</b>	0%	4,1%	33%	7%	0%
<b>Massification</b>	0%	2,0%	0%	1%	0%
<b>Autres</b>	1,8%	2,0%	6,7%	3%	0%
<b>Non réponse</b>	3,5 %	4,1%	0%	3%	0%

■ **Véhicules**

- Parc de véhicules :

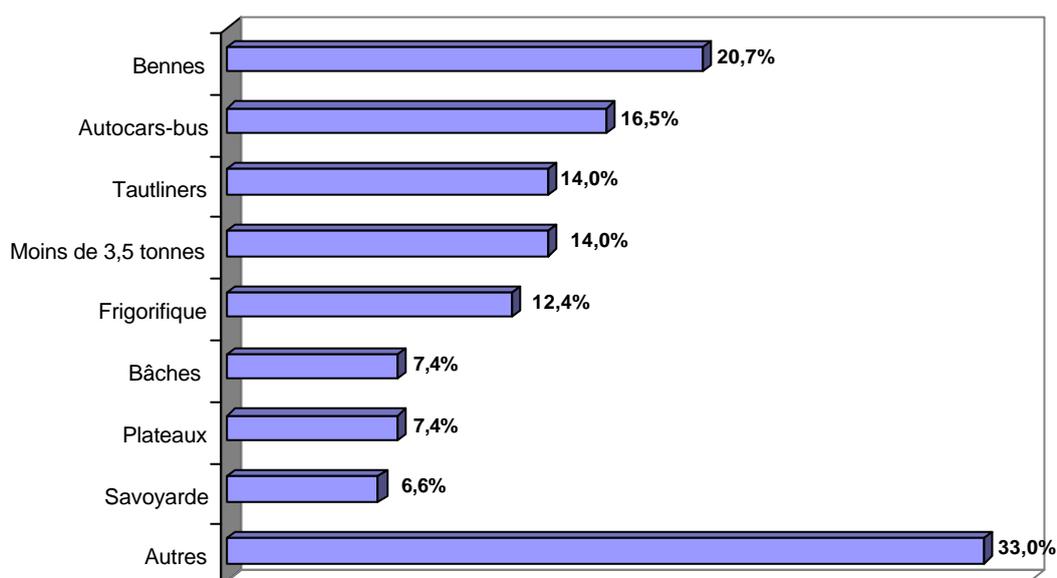
Nombre moyen de véhicules par établissement : 19,5

• % moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes	<u>18,3%</u>
• % moyen de véhicules en propriété	<u>59,2%</u>
• % moyen de véhicules en location	<u>15,5%</u>
• % moyen de véhicules en crédit-bail	<u>25,2%</u>

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Nombre moyen de véhicules	3,9	18,7	81,2	19,3	20,5
% moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes	30,4%	8,8%	2,2%	19,1%	14,9%
% moyen de véhicules en propriété	59%	59,9%	57,7%	54,4%	82,5%
% moyen de véhicules en location	12,3%	16,6%	25,8%	17,9%	4%
% moyen de véhicules en crédit-bail	28,7%	23,5%	15,9%	27,6%	13,5%

- Type de carrosseries :

« *Quels sont les principaux types de carrosserie de vos véhicules ?* »

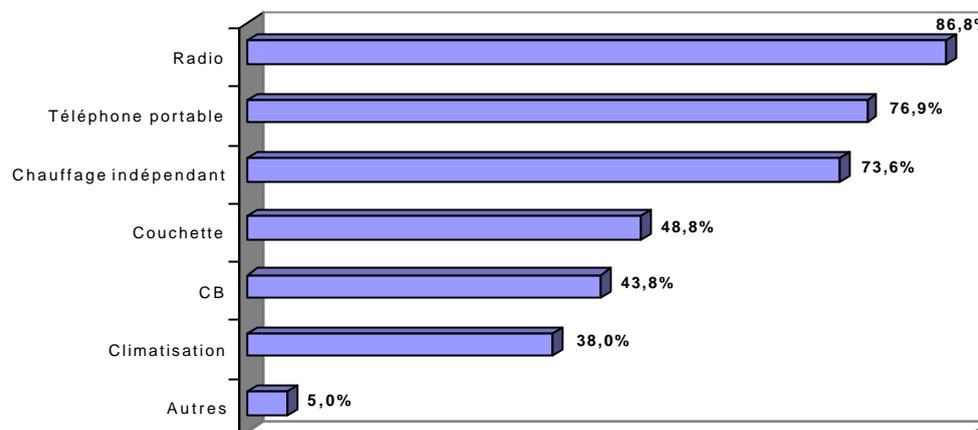


(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises
<b>1<sup>er</sup> type de carrosserie</b>	Autres 36,8%	Autres 26,5%	Bennes 33%	Autres 34%
<b>2<sup>ème</sup> type de carrosserie</b>	Moins de 3,5 tonnes 22,8%	Bennes 22,4%	Bâchés 26,7%	Bennes 25%
<b>3<sup>ème</sup> type de carrosserie</b>	Bennes 15,8%	Autocars Bus 22,4%	Autocars Bus 20%	Tautliners 17%

- Equipements et outils informatiques embarqués :

« De quels équipements pour la vie des conducteurs sont équipés vos véhicules ? »

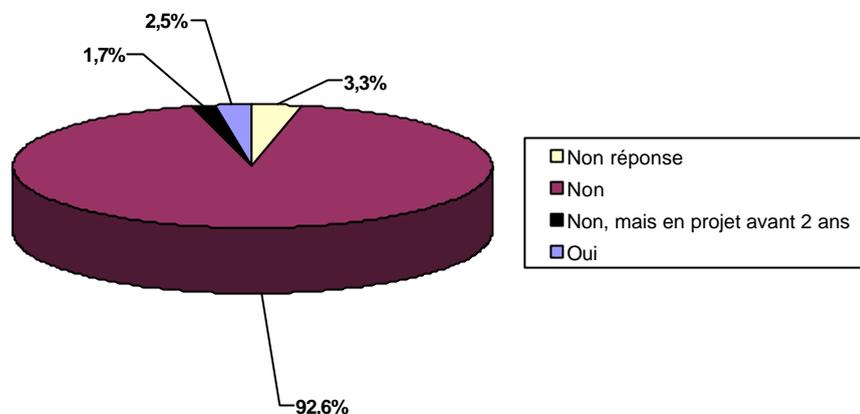


(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

La majorité des véhicules utilisés est équipée de radio, téléphone portable et chauffage indépendant.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>1<sup>er</sup> équipement</b>	Radio 89,5%	Radio 87,8%	Chauffage indépendant 93,3%	Radio 89%	Chauffage indépendant 95,2%
<b>2<sup>ème</sup> équipement</b>	Téléphone portable 75,4%	Téléphone portable 81,6%	Radio 73,3%	Téléphone portable 79%	Radio 76,2%
<b>3<sup>ème</sup> équipement</b>	Chauffage indépendant 64,9%	Chauffage indépendant 77,6%	Téléphone portable 66,7%	Chauffage indépendant 69%	Téléphone portable 66,7%

« *Disposez-vous d'outils informatiques embarqués dans les véhicules ?* »

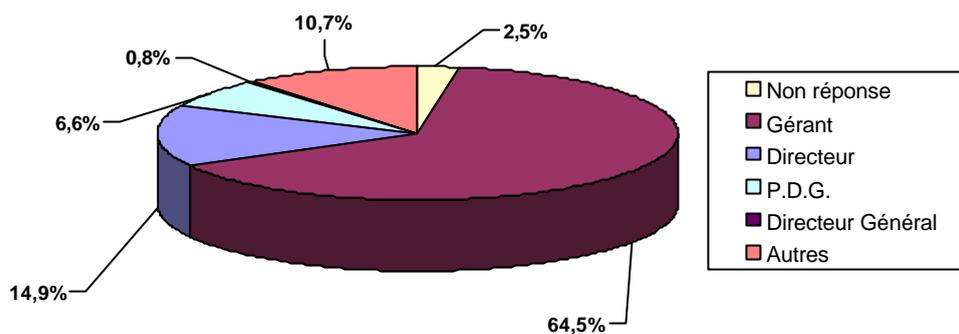


Seuls 4,2% des entreprises déclarent disposer ou envisager de disposer d'outils informatiques embarqués. Il s'agit alors uniquement d'entreprises de plus de 10 salariés.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Non</b>	98,2%	85,7%	93,3%	91%	100%
<b>Non, mais en projet avant 2 ans</b>	0%	4,1%	0%	2%	0%
<b>Oui</b>	0%	4,1%	6,7%	3%	0%
<b>Non réponse</b>	1,8%	6,1%	0%	4%	0%

## 4.B - SIGNALÉTIQUE DES CHEFS D'ENTREPRISE

### ■ Statut du gérant :



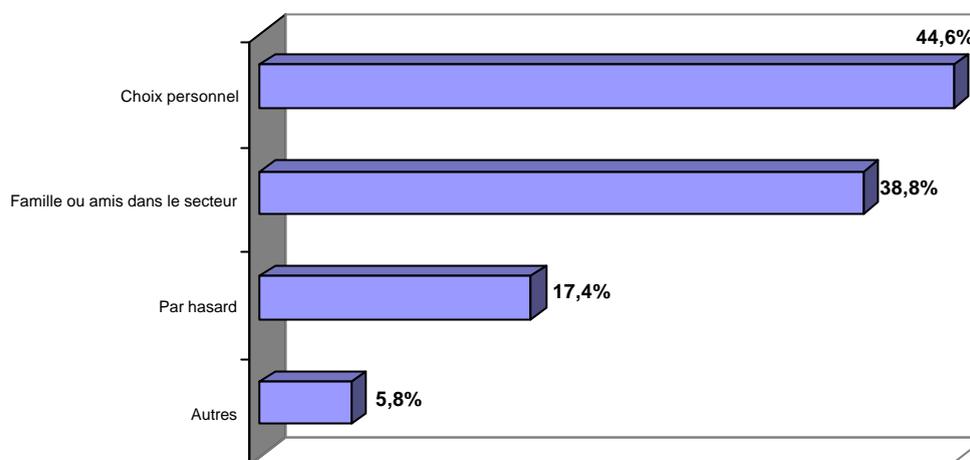
Les 2/3 des chefs d'entreprise ont un statut de gérant.

- Age moyen du gérant : 44,7 ans
- Ancienneté moyenne du gérant dans le secteur : 18,7 ans
- Ancienneté moyenne du gérant dans l'entreprise : 11,6 ans

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>1<sup>er</sup> statut</b>	Gérant 63,2%	Gérant 75,5%	Gérant 33,3%	Gérant 62%	Gérant 76,2%
<b>Age moyen</b>	43,1 ans	45,6 ans	47,7 ans	45 ans	43,2 ans
<b>Ancienneté moyenne dans le secteur</b>	15,1 ans	21,2 ans	22,2 ans	18,9 ans	16,4 ans
<b>Ancienneté moyenne dans l'entreprise</b>	10,5 ans	12,5 ans	12,7 ans	11,9 ans	9,7 ans

## ■ Entrée dans le secteur :

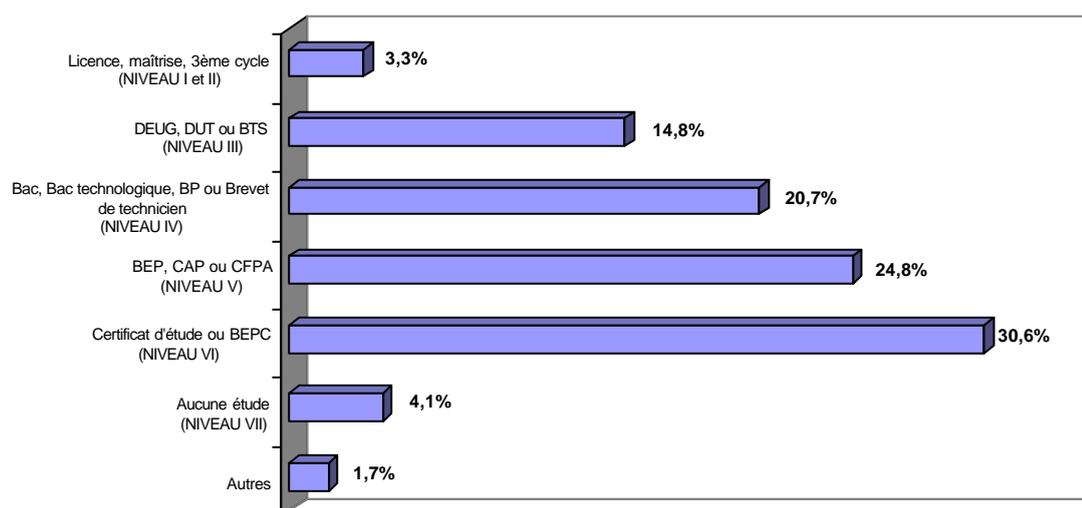
« Comment le gérant est-il entré dans le secteur ? »



(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

Le choix personnel et la présence de famille ou d'amis dans le secteur sont les deux principales motivations pour choisir ce secteur d'activité.

## ■ Niveau d'étude le plus élevé du gérant :

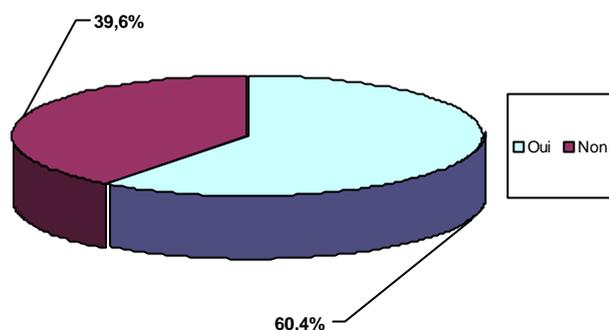


Les ¾ des chefs d'entreprise interrogés déclarent un niveau de formation inférieur ou égal au Bac (niveau VI à IV selon l'Education Nationale).

Niveau moyen (sur 6) : 3,3 (soit plus proche de niveau V que de niveau IV).

■ **Exercice du métier de conducteur :**

« *Avez-vous déjà exercé le métier de conducteur routier ?* »



60% des chefs d'entreprise de transport ont exercé le métier de conducteur routier.

Ils l'ont alors exercé pendant une durée moyenne de 13,2 ans.

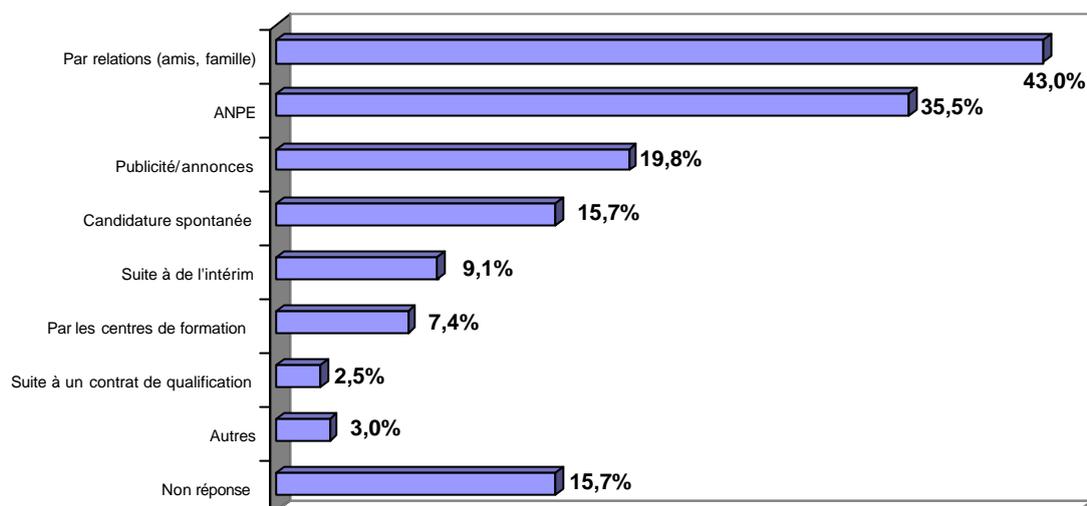
	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>1<sup>er</sup> mode d'entrée dans le secteur</b>	Choix personnel 52,6%	Famille ou amis dans le secteur 53,1%	Famille ou amis dans le secteur 40%	Choix personnel 46%	Famille ou amis dans le secteur 38%
<b>2<sup>ème</sup> mode d'entrée dans le secteur</b>	Famille ou amis dans le secteur 26,3%	Choix personnel 38,8%	Par hasard 33% choix personnel 33%	Famille ou amis dans le secteur 39%	Choix personnel 38%
<b>1<sup>er</sup> niveau d'étude le plus élevé</b>	Niveau VI 31,6%	Niveau VI 28,6%	Niveau VI 33,3%	Niveau VI 34%	Niveau V 28,6%
<b>2<sup>ème</sup> niveau d'étude le plus élevé</b>	Niveau V 24,6%	Niveau V 28,6%	Niveau III 26,7%	Niveau V 24%	Niveau III 28,6%
<b>3<sup>ème</sup> niveau d'étude le plus élevé</b>	Niveau V 24,6%	Niveau IV 18,4%	Niveau IV 13,3%	Niveau IV 21%	Niveau IV 19%
<b>Niveau moyen / 6 (6 étant le moins élevé)</b>	3,2	3,2	3,7	3,2	3,9
<b>Exercice du métier de conducteur (% oui)</b>	63,2%	67,3%	26,7%	60%	62%
<b>Durée moyenne de l'exercice du métier de conducteur</b>	11,6 ans	14,6 ans	18,7 ans	12,2 ans	17,5 ans

Le niveau d'étude du chef d'entreprise semble plus élevé dans les entreprises de 80 salariés et plus, ainsi que dans le transport de voyageurs.

## 4.C - POLITIQUE DE RECRUTEMENT DES CONDUCTEURS

### ■ Modes de recrutement employés :

« Quels modes de recrutement employez-vous lorsque vous recherchez des conducteurs ? »



(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

Le relationnel reste le premier mode de recrutement des conducteurs pour près d'une entreprise sur deux. Le second mode est l'A.N.P.E. pour plus d'un tiers des entreprises.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>1<sup>er</sup> mode</b>	Par relations 38,6%	Par relations 46,9%	Candidature spontanée 53,3 %	Par relations 44%	ANPE 57,1%
<b>2<sup>ème</sup> mode</b>	ANPE 28,1%	ANPE 40,8%	ANPE 46,7 %	ANPE 31%	Par relations 38,1%
<b>3<sup>ème</sup> mode</b>	Pub. Annonce 15,8%	Pub. Annonce 26,5%	Par relations 46,7%	Pub. Annonce 18%	Pub. Annonce 28,6%

Le relationnel est le premier mode de recrutement dans les entreprises de moins de 50 salariés et dans le transport de marchandises.

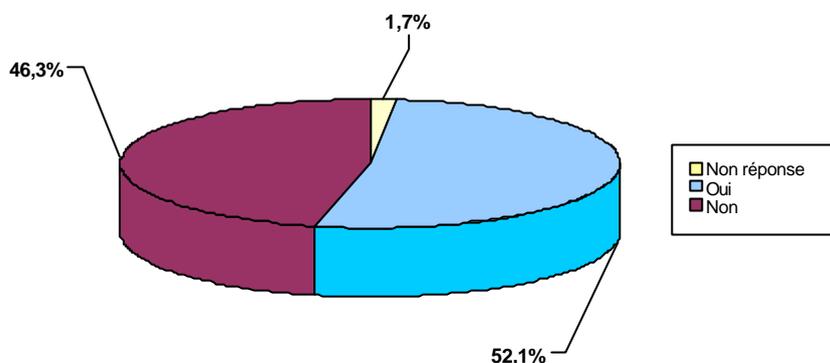
## ■ Embauches et candidatures :

- « Depuis 2 ans, combien de chauffeurs ont quitté l'entreprise sans arrêter le métier ? » : en moyenne : 2,5
  - « Depuis 2 ans, combien de chauffeurs avez-vous embauchés en CDI ? » en moyenne : 5,7
  - « Actuellement, dans votre établissement, combien d'emplois de conducteur restent non pourvus sur des véhicules libres ? » en moyenne : 0,3
  - « De même, combien d'emplois de conducteurs volants (changeant de camions) restent actuellement non pourvus ? » en moyenne : 0,6
  - « Combien d'autres emplois de conducteurs pourriez-vous créer, compte tenu de vos marchés, dans les 6 mois à venir ? » en moyenne : 1,4
- ⇒ En cumulant les recrutements possibles de conducteurs (véhicules libres, volants et grâce à l'activité), le nombre moyen de recrutements est de 2,3 conducteurs par entreprise.
- « Depuis 6 mois, quel est environ, le nombre de candidatures spontanées reçues ? » en moyenne : 9,8

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Nombre de départs depuis 2 ans	0,8	2,8	6,8	2,7	1,9
Nombre d'embauches depuis 2 ans	1,5	4,6	20,8	5,7	5,7
Emplois non pourvus	0,2	0,5	0	0,3	0,3
Emplois volants non pourvus	0,1	0,8	1,6	0,3	1,7
Autres emplois potentiels	0,7	1,9	1,9	1,7	0,2
Nombre de candidatures spontanées	5,2	9,9	24,5	10,8	5,4

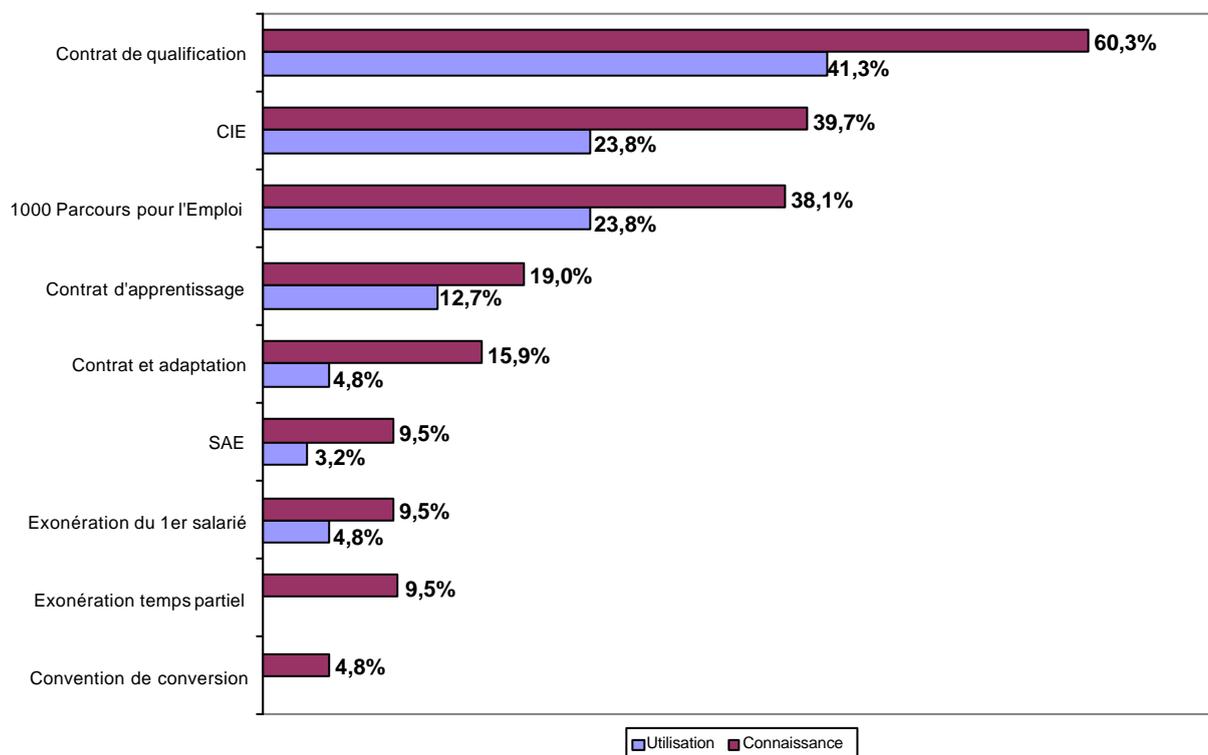
## ■ Dispositifs d'aide à l'embauche :

« *Connaissez-vous des dispositifs d'aide à l'embauche et à la formation ?* »



Les dispositifs d'aide à l'embauche et à la formation ne sont connus que par un chef d'entreprise sur deux.

« *Si oui, lesquels connaissez-vous et lesquels utilisez-vous ou avez-vous déjà utilisés ?* »



(en % des personnes connaissant des dispositifs d'aide à l'embauche).

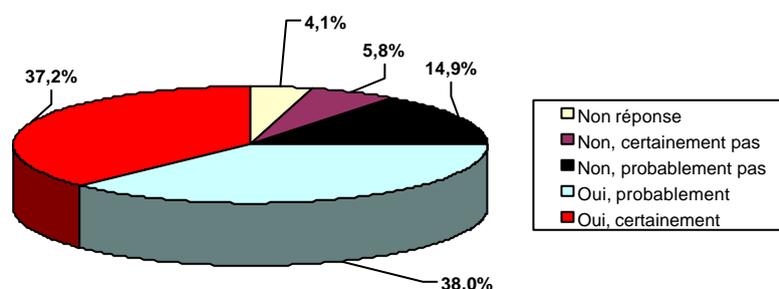
Le contrat de qualification reste le premier dispositif connu et utilisé. Il est suivi, à égalité, par le CIE et les 1000 Parcours pour l'Emploi.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Connaissance de dispositifs (% OUI)	33,3%	67,3%	73,3%	51%	57,1%
1 <sup>er</sup> connu	Contrat qualif. 52,6%	Contrat qualif. 57,6%	Contrat qualif. 81,8%	Contrat qualif. 64,7%	1000 parcours 58,%
2 <sup>ème</sup> connu	CIE 47,4%	1000 parcours 42,4%	1000 parcours 72,7%	CIE 41,2%	Contrat qualif. 42%
1 <sup>er</sup> utilisé	CIE 36,8%	Contrat qualif. 39,4%	Contrat qualif. 63,6%	Contrat qualif. 47,1%	1000 parcours 33%
2 <sup>ème</sup> utilisé	Contrat qualif. 31,6%	1000 parcours 24,2%	1000 parcours 45,4%	1000 parcours 41,6%	CIE 33%

La connaissance de dispositifs d'aide augmente avec la taille de l'entreprise.

#### ■ Emploi de femmes :

« L'emploi de femmes en tant que conducteurs routiers peut-il être développé ? »



Note moyenne sur 4 : 3,11

Plus des  $\frac{3}{4}$  des chefs d'entreprise déclarent que l'emploi de femmes en tant que conducteur routier peut probablement ou certainement être développé.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Note moyenne sur 4	3,15	3,13	2,9	3,0	3,7

**« Si oui, comment ? »**

- en améliorant les horaires (10 citations),
- en réalisant davantage de communication (7 citations),
- en réalisant davantage de formations (7 citations),
- en minimisant les manutentions (6 citations),
- en améliorant les camions (3 citations),
- en augmentant les salaires (3 citations),
- en rendant le milieu moins machiste (3 citations),
- en favorisant le temps partiel (2 citations).

**« si non, pourquoi ? »**

- métier trop physique (15 citations),
- horaires de travail trop contraignants (5 citations).

## 4.D - GESTION DES REMUNERATIONS ET DES CARRIERES

### ■ Fidélisation des conducteurs :

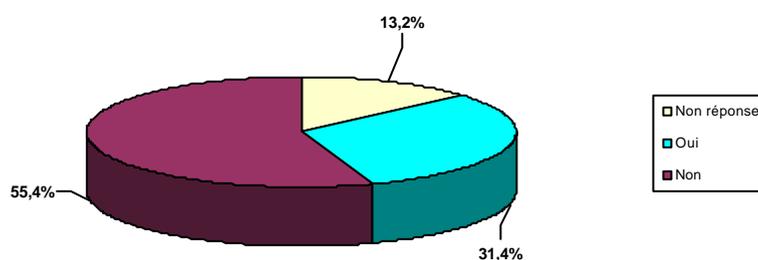
« *Que faites-vous pour fidéliser vos conducteurs ?* »

- bon salaire (31 citations),
- primes (15 citations),
- ambiance de travail (14 citations),
- rien ! (13 citations),
- bon matériel (9 citations),
- entreprise familiale (9 citations),
- respect des règles et des heures (7 citations),
- respect (7 citations),
- horaires aménagés et week-end aménagés (5 citations),
- toujours le même camion (5 citations).

Les chefs d'entreprise interrogés utilisent l'aspect financier pour fidéliser les conducteurs. L'ambiance de travail et la qualité du matériel arrivent ensuite.

### ■ Gestion prévisionnelle de l'emploi :

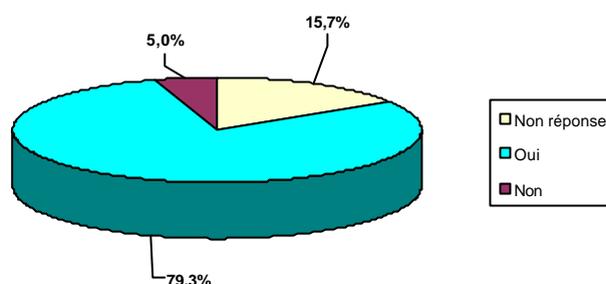
« *Existe-t-il une gestion prévisionnelle de l'emploi des conducteurs (courte ou longue distance, temps partiel, ...) en fonction de leur âge et de leur situation familiale ?* »



Moins d'un tiers des chefs d'entreprise déclare qu'il existe une gestion prévisionnelle de l'emploi des conducteurs en fonction de leur âge et de leur situation familiale.

## ■ Information feuille de salaire

« Les conducteurs sont-ils informés sur la compréhension détaillée de leur feuille de salaire ? »



Près de 80% des chefs d'entreprise déclarent que leurs conducteurs sont informés sur la compréhension détaillée de leur feuille de salaire.

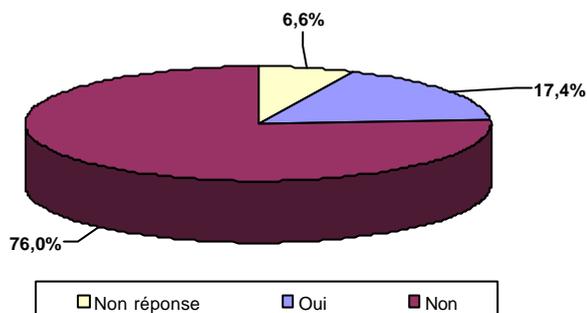
	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Gestion prévisionnelle : % oui</b>	22,8 %	38,8 %	40 %	25 %	62 %
<b>Information sur les feuilles de salaire : % oui</b>	64,9 %	91,8 %	93,3 %	80 %	76 %

La gestion prévisionnelle de l'emploi et l'information sur la compréhension détaillée des feuilles de salaire augmentent avec la taille de l'entreprise.

## 4.E - FORMATION DES CONDUCTEURS

### ■ PLAN DE FORMATION

«Hors F.C.O.S., existe-t-il un plan de formation formalisé (écrit)» ?

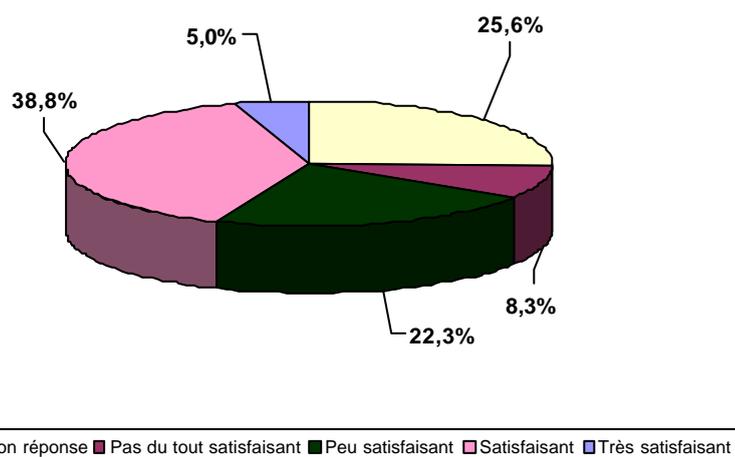


Il n'existe pas, dans les  $\frac{3}{4}$  des entreprises interrogées, de plans de formation formalisés (écrits). Cette existence augmente toutefois avec la taille de l'entreprise.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Plan de formation (% de oui)	10,5 %	20,4 %	33 %	19 %	10 %

### ■ F.C.O.S.

« Concernant la F.C.O.S., que pensez-vous de sa qualité (contenu, efficacité, ...) » ?



Note moyenne sur 4 : 2,54

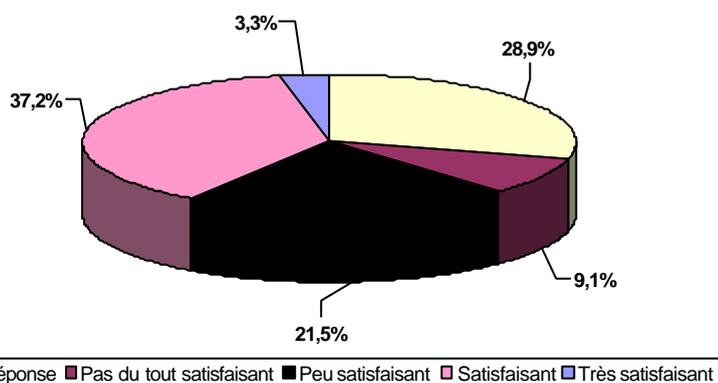
Malgré le fort taux de non-réponse (un quart), près d'une entreprise sur deux semble satisfaite, voire très satisfaite de la qualité de la F.C.O.S..

**« F.C.O.S. : si pas du tout ou peu satisfait de la qualité : pourquoi ? »**

Les personnes insatisfaites évoquent alors les critiques ou suggestions suivantes :

- Ne sert à rien..... 17 citations
- Certains sujets devraient être plus développés  
(Mécanique, Réglementation, gestion du temps,  
chargement, sécurité, ...) ..... 7 citations
- Uniquement commercial..... 5 citations
- Pas assez spécialisé..... 5 citations
- Manque de sérieux des organismes de fonction ..... 2 citations

**« F.C.O.S. : Que pensez-vous de son rapport durée / périodicité ? (3 jours tous les 5 ans)**



Note moyenne sur 4 : 2,49

Comme la qualité, le rapport durée/périodicité de la F.C.O.S. semble satisfaire près d'une entreprise sur deux.

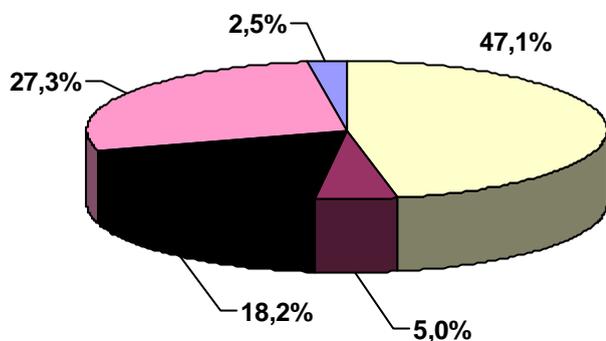
**« Si pas du tout ou peu satisfait du rapport Durée / Périodicité : Pourquoi ? »**

- Trop long..... 12 citations
- 1 journée tous les 3 ans serait suffisante ..... 6 citations
- Perte de temps..... 5 citations
- Trop court..... 2 citations
- Trop espacé ..... 2 citations

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Note satisfaction Qualité F.C.O.S.</b>	2,6/4	2,4/4	2,75/4	2,55/4	2,4/4
<b>Note satisfaction Rapport durée / périodicité F.C.O.S.</b>	2,5/4	2,4/4	2,7/4	2,5/4	2,9/4

## ■ F.I.M.O.

« Concernant le F.I.M.O., que pensez-vous de sa qualité (contenu, efficacité, ...) ? »



Note moyenne sur 4 : 2,52

□ Non réponse	■ Pas du tout satisfaisant	■ Peu satisfaisant
■ Satisfaisant	■ Très satisfaisant	

Près d'une entreprise sur deux n'a pas pu répondre à cette question. Toutefois 56% des répondants s'estiment satisfaits, voire très satisfaits de la qualité de la F.I.M.O..

« F.I.M.O. : si pas du tout ou peu satisfaisant de la qualité : Pourquoi ? »

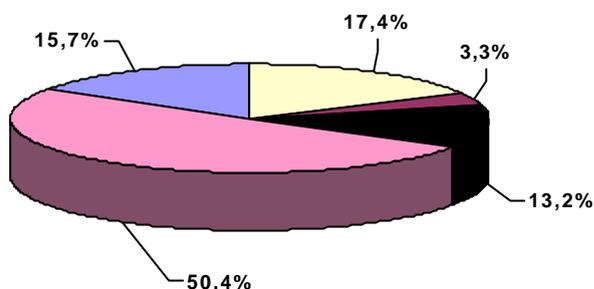
- Coûteux..... 8 citations
- Ne sert à rien ..... 6 citations
- Long ..... 4 citations
- Frein supplémentaire à l'embauche ..... 4 citations
- Devrait entrer dans le permis de conduire ..... 3 citations

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Note satisfaisante Qualité</b>	2,8/4	2,4/4	2,2/4	2,5/4	2,3/4

A l'issue de la F.C.O.S., ce sont les entreprises de plus de 50 salariés qui semblent les plus insatisfaites de la qualité de la F.I.M.O..

## ■ QUALIFICATION DES CONDUCTEURS

« *Estimez-vous suffisante la qualification actuelle des conducteurs ?* »



Note moyenne sur 4 : 2,95

□ Non réponse ■ Pas du tout suffisante ■ Pas assez suffisante ■ Assez suffisante ■ Tout à fait suffisante

Les 2/3 des chefs d'entreprise estiment que la qualification actuelle des conducteurs est suffisante, voire très suffisante.

« *Si pas du tout ou peu satisfaisante : Pourquoi ?* »

Il est essentiellement évoqué le manque de formation (en école et en entreprise) et le manque d'expérience ou de pratique.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Note moyenne concernant la qualification actuelle des conducteurs	3,1%	2,9%	2,7%	2,9%	3,2 %

## ■ SYSTEME ACTUEL DU CONTRAT DE QUALIFICATION

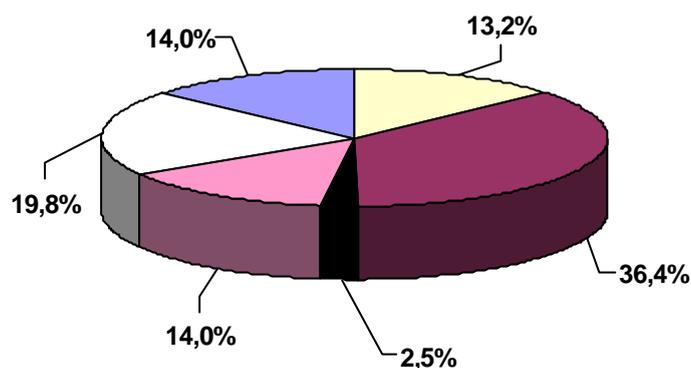
« *Que pensez-vous du système actuel du contrat de qualification ?* »

- Bon système ..... 26 citations
- Contraignant, difficile à gérer ..... 4 citations
- Les jeunes quittent trop rapidement l'entreprise ..... 4 citations
- Plusieurs mauvaises expériences ..... 2 citations
- Bien pour les grandes entreprises ..... 2 citations

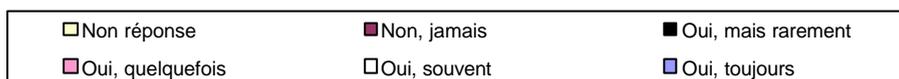
## 4.F - RELATIONS AVEC LES CLIENTS

### ■ IMPUTATION DES TEMPS D'ATTENTE

« Avez-vous des difficultés à imputer les temps d'attente ? »

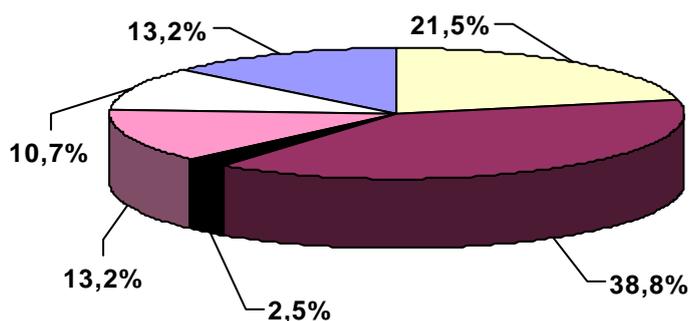


Note moyenne sur 5 : 2,75

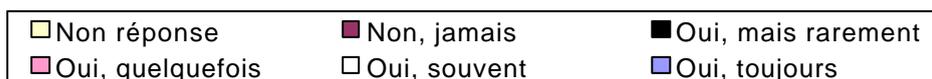


### ■ RESPONSABILITE DES OPERATIONS DE CHARGEMENT / DECHARGEMENT

« En pratique, dans les contrats, la responsabilité des opérations de chargement et de déchargement est-elle formalisée ? »



Note moyenne sur 5 : 2,45



Seuls 37% des entreprises estiment que la responsabilité des opérations de chargement/déchargement est, de quelquefois à toujours, formalisée.

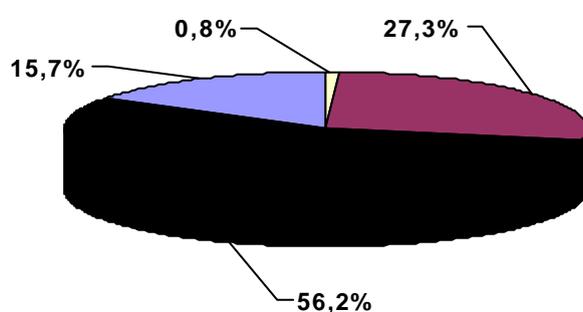
	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Note moyenne concernant l'imputation des temps d'attente	2,1/5	3,2/5	3,4/5	2,7/5	3,1/5
Note moyenne concernant la responsabilité chargement / déchargement	2,5/5	2,5/5	1,9/5	2,4/5	—

Ce sont les entreprises de plus de 50 salariés qui semblent avoir le plus de difficultés à imputer les temps d'attente et à « formaliser » la responsabilité des opérations de chargement/déchargement.

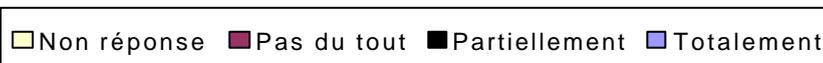
## 4. G - HAUSSE DE COÛTS

### ■ HAUSSE DU CARBURANT

« Avez-vous répercuté la hausse du carburant dans vos prix ? »



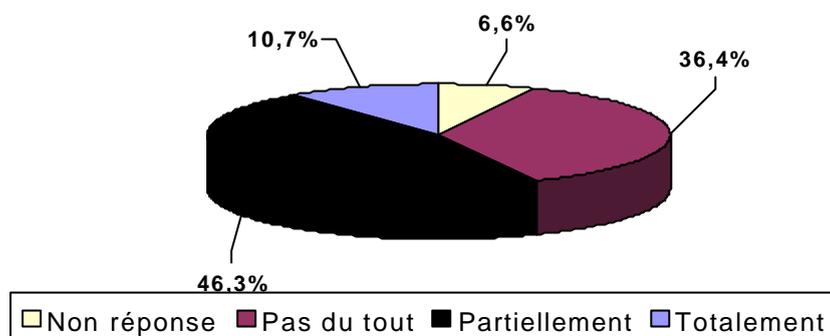
Note moyenne sur 3 : 1,88



Une entreprise sur deux a pu répercuter partiellement la hausse du carburant. Une sur quatre n'a pas pu répercuter du tout cette hausse.

## ■ HAUSSE DES SALAIRES

« Avez-vous répercuté dans vos prix les hausses de salaires dues aux augmentations nationales des salaires et à la réduction du temps de travail ? »



Note moyenne sur 3 : 1,73

De manière encore plus marquée que la hausse du carburant, plus d'un tiers des entreprises n'a pas pu répercuter la hausse des salaires.

## ■ AUGMENTATION DU PRIX DE VENTE

« Quelle a été, en moyenne, l'augmentation de vos prix de vente sur 1 an ? »

• Moyenne = + 6,8 %

« Pourquoi n'avez-vous pas répercuté la totalité des hausses ? »

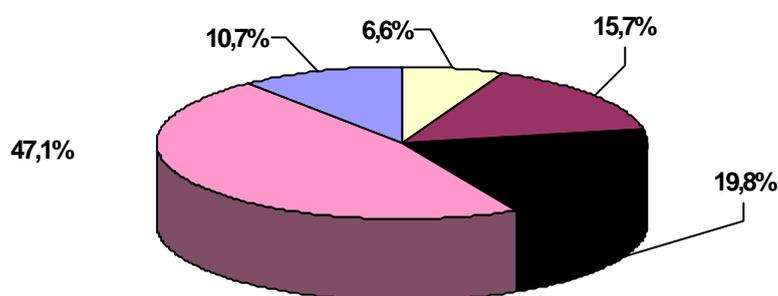
- Les clients auraient estimé les coûts trop élevés..... 24 citations
- Les prix sont fixés par le client ou avaient été fixés avant les hausses ..... 15 citations
- Par rapport à la concurrence, il n'était pas possible d'augmenter davantage les prix..... 13 citations

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Note moyenne concernant la répercussion de la hausse du carburant	1,7/3	2,0/3	2,1/3	1,9/3	1,9/3
Note moyenne concernant la répercussion de la hausse des salaires	1,5/3	1,9/3	2,0/3	1,7/3	1,8/3
Note moyenne concernant l'augmentation des prix de vente	+ 5,5%	+ 7,1%	+ 9,5%	+ 7,0%	+ 5,6%

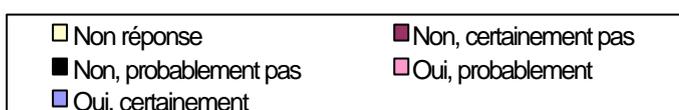
Ce sont les entreprises de plus de 50 salariés qui ont pu répercuter le plus fortement la hausse du carburant et des salaires.

## ■ GAINS DE PRODUCTIVITE

« *Pouvez-vous encore réaliser des gains de productivité ?* »



Note moyenne sur 4 : 2,57



Plus de 57% de chefs d'entreprise déclarent qu'ils peuvent encore réaliser des gains de productivité probablement ou certainement.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Note moyenne concernant le gain de productivité</b>	2,55/4	2,58/4	2,64/4	2,51/4	2,89/4

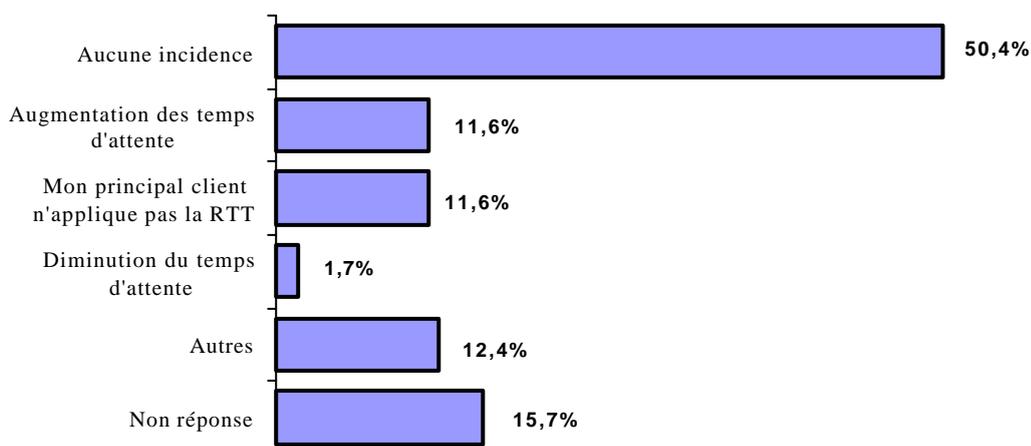
Ce sont dans les entreprises de plus de 50 salariés et de voyageurs que les dirigeants sont les plus convaincus de la possibilité de réaliser encore des gains de productivité.

## ■ PRINCIPAL CLIENT

« *Votre principal client représente quelle part de votre activité (en %) ?* »

• Pourcentage moyen : 43,9 %

« *Quels sont, pour votre entreprise, les effets de la RTT appliquée chez ce (principal) client ?* »

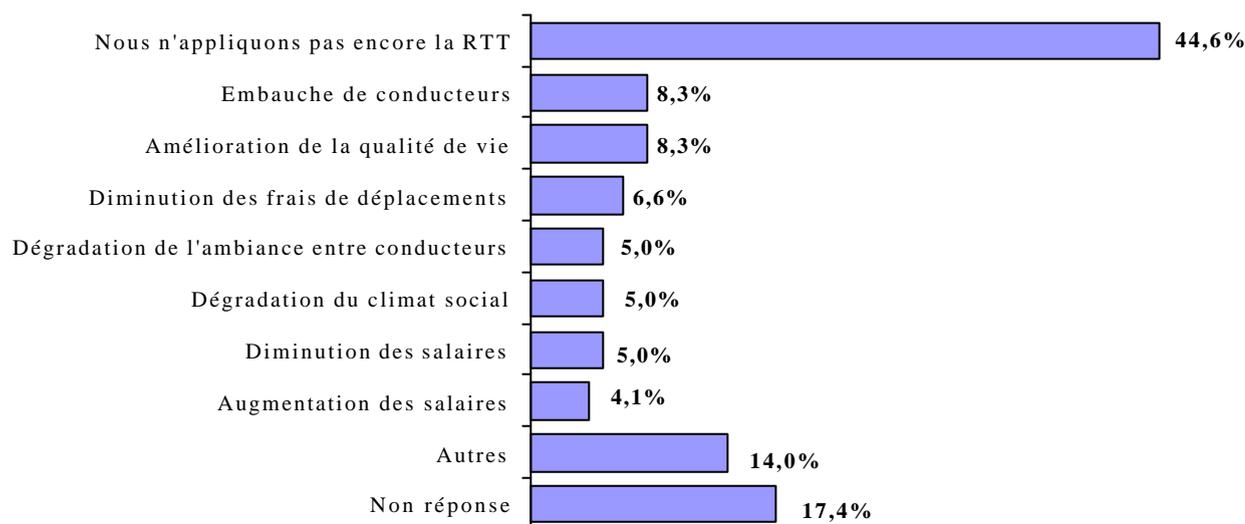


Dans plus d'un cas sur deux, le fait que le principal client applique l'A.R.T.T. n'engendre aucune incidence. La première incidence est ensuite, pour 12%, l'augmentation des temps d'attente.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Part d'activité du principal client</b>	55,7 %	36,5 %	24,1 %	41,7 %	55,9 %
<b>Effet RTT appliquée chez le client principal</b>	Aucune 56,1 %	Aucune 44,9 %	Aucune 46,7 %	Aucune incidence 47 %	Aucune incidence 66,7 %
<b>Effet RTT appliquée chez le client principal</b>	N'applique pas la RTT 10,5 %	N'applique pas la RTT 16,3 %	Augmentation des temps d'attente 26,7 %	Augmentation des temps d'attente 13 %	—

Plus la taille de l'entreprise augmente, plus la part d'activité représentée par le principal client diminue.

### **ORGANISATION DU TRAVAIL**



« *Quels sont les principaux impacts de la RTT pour vos conducteurs ?* »

(% supérieur à 100% du fait des réponses multiples)

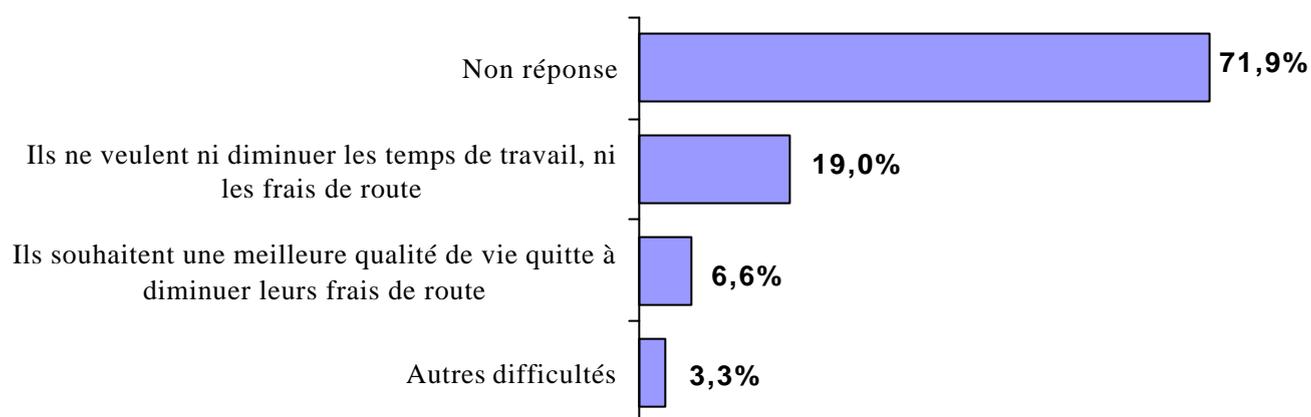
Près d'une entreprise sur deux déclare ne pas appliquer encore la R.T.T.. Lorsque celle-ci est appliquée, les principaux impacts semblent être l'embauche de conducteurs, l'amélioration de leur qualité de vie, mais aussi une diminution des frais de déplacements.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>1<sup>er</sup> impact RTT</b>	N'applique pas la RTT 54,4 %	N'applique pas la RTT 42,9 %	Diminution des frais de déplacements 26,7 %	N'applique pas la RTT 41 %	N'applique pas la RTT 61,9 %
<b>2<sup>ème</sup> impact RTT</b>	Amélioration de la qualité de vie 7 %	Embauche de conducteurs 12,2 %	Autres 33 %	Autres 16 %	Embauche de conducteurs 9 %

« *Quels sont les impacts indirects de la RTT pour les véhicules ?* »

- Aucun..... 22 citations
- Moins bon entretien du véhicule lié au changement de conducteur ..... 6 citations
- Utilisation accrue des véhicules ..... 3 citations
- Immobilisation de certains véhicules ..... 3 citations
- Difficultés pour remplacer les chauffeurs malades ou en RTT ..... 2 citations

« *Rencontrez-vous les difficultés suivantes avec certains de vos conducteurs ?* »



Autres difficultés rencontrées :

A – “En fin de semaine, le personnel veut souvent stopper à l’heure pile”.

B – “Ne veulent pas de diminution de salaire (tout en travaillant moins)”.

C – “La baisse de productivité est supérieure à la RTT”.

Malgré le fort taux de non réponse, il semblerait que les conducteurs ne souhaiteraient ni diminuer les temps de travail, ni les frais de route.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Il ne veulent ni diminuer le temps de travail, ni les frais de route</b>	5,3 %	28,6 %	40 %	20 %	14,3 %
<b>Ils souhaitent une meilleure qualité de vie quitte à diminuer les frais de route</b>	3,5 %	10,2 %	6,7 %	6 %	9,5 %
<b>Autres difficultés</b>	1,8 %	4,1 %	6,7 %	4 %	0 %
<b>Non réponse</b>	89,5 %	59,2 %	46,7 %	70 %	81 %

Solutions mises en œuvre :

**« Dans le cas où les conducteurs ne veulent ni diminuer le temps de travail, ni les frais de route, quelles sont les solutions que vous avez mises en œuvre ? »**

- Pas de solutions.....	8 citations
- Maintien du salaire et diminution des heures .....	4 citations
- Primes .....	3 citations
- Dialogue .....	3 citations
- Augmentation des prix.....	1 citation
- Meilleure gestion.....	1 citation

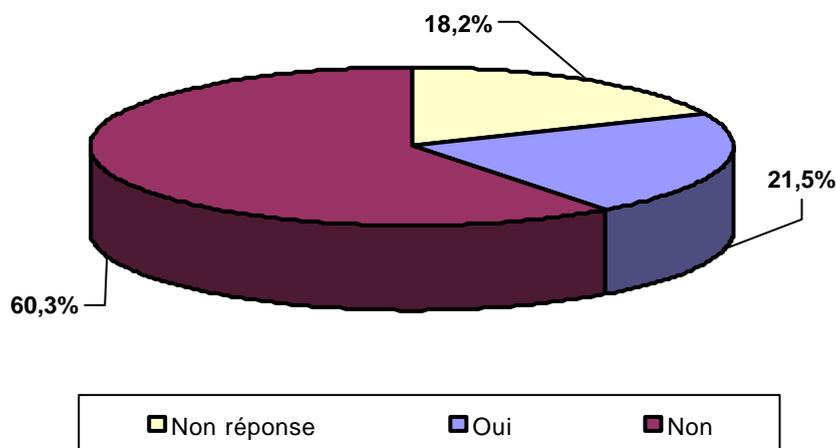
**« Dans le cas, où les conducteurs souhaitent une meilleure qualité de vie quitte à diminuer leurs frais de route, quelles sont les solutions que vous avez mises en œuvre ? »**

- Pas de solutions.....	3 citations
- Organisation mensuelle du travail .....	1 citation
- Davantage de repos.....	1 citation
- Augmentation de la masse salariale .....	1 citation

**« Dans le cas des « autres difficultés », quelles sont les solutions que vous avez mises en œuvre ?**

- A – « Prendre des tours un peu moins longs ».  
 B – « Continuer à les payer au même tarif ».  
 C – « Travail 4 jours sur 5 ou 9 jours par quinzaine ».

**« Envisagez-vous un renforcement de l'encadrement dans l'année qui vient ? »**



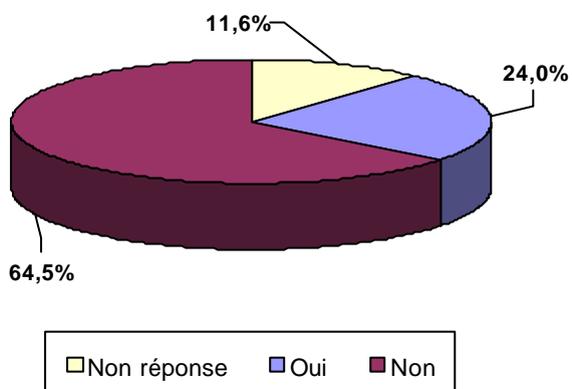
Seuls 21% des entreprises envisagent un renforcement de l'encadrement dans l'année qui vient.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Renforcement de l'encadrement de oui (%)	10,5 %	28,6 %	40 %	20 %	28,6 %

Ce sont essentiellement les entreprises de plus de 50 salariés qui envisagent un renforcement de l'encadrement dans l'année qui vient.

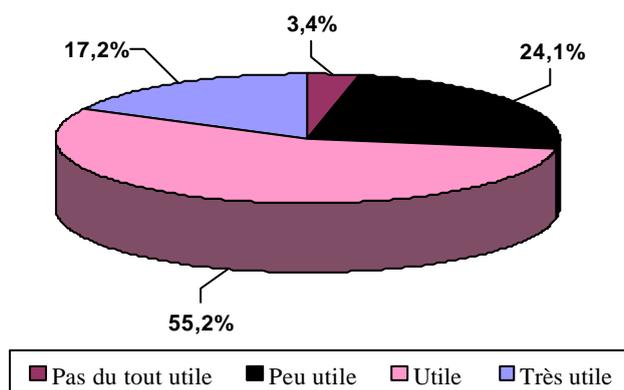
#### 4.H - DIALOGUE ET CLIMAT SOCIAL

« Avez-vous des délégués du personnel ? »



Seule une entreprise sur 4 dispose de délégués du personnel.

« Si oui, cette représentation vous paraît-elle utile ? »

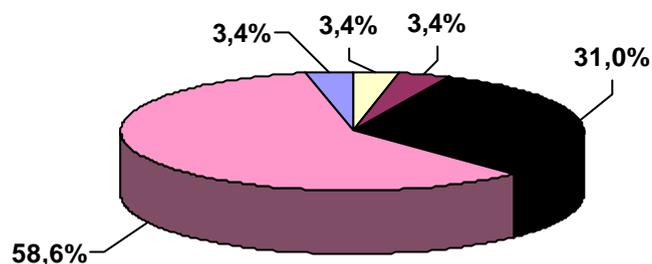


Note moyenne sur 4 : 2,86

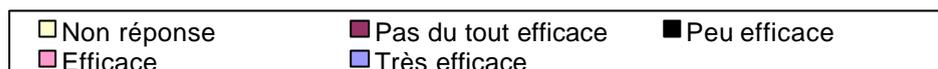
(en % d'entreprises disposant de délégués du personnel)

Cette représentation est jugée utile, voire très utile, pour près de 72% des chefs d'entreprise en disposant.

« Si oui, cette représentation vous paraît-elle efficace ? »



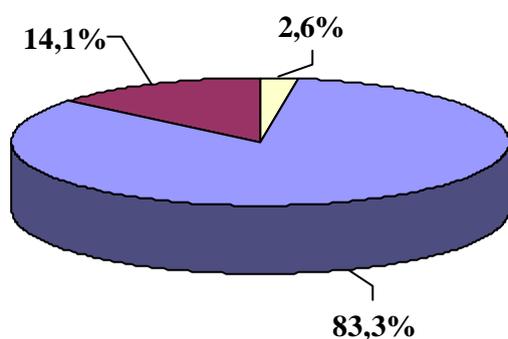
Note moyenne sur 4 : 2,64



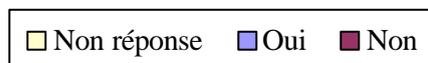
(en % d'entreprises disposant de délégués du personnel)

De même, 62% des chefs d'entreprise en disposant jugent cette représentation efficace ou très efficace.

« En l'absence de délégués du personnel, un dialogue social informel est-il assuré ? »



Note moyenne sur 4 : 2,64



(en % d'entreprises ne disposant pas de délégués du personnel)

Seuls 14% des entreprises ne disposant pas de délégués du personnel, estiment qu'aucun dialogue social, même informel, n'est assuré.

« Si oui, selon quelles modalités ? »

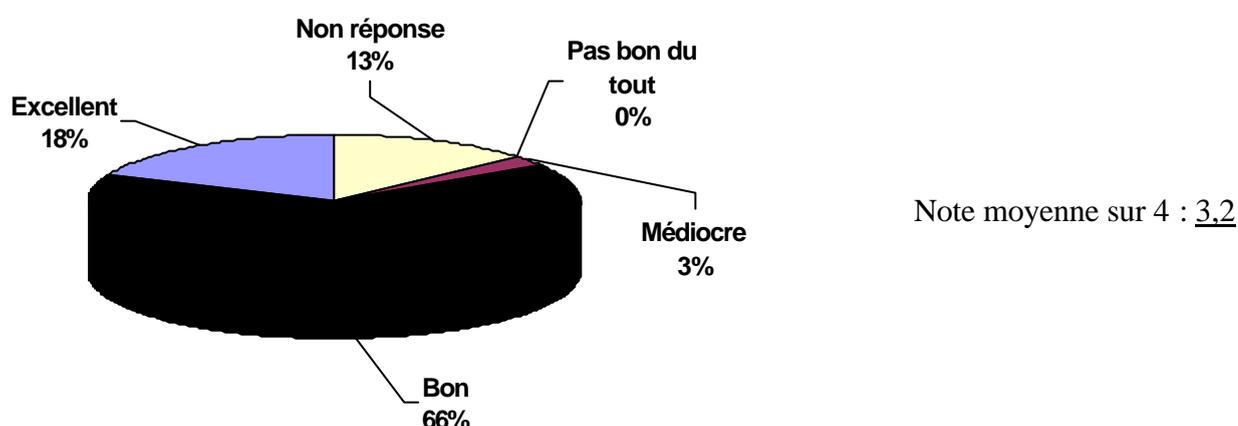
Lorsqu'un dialogue social informel est assuré, il peut prendre l'une des formes suivantes :

- Discussion ou dialogue toujours possible ..... 30 citations
- Réunions ..... 19 citations

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Délégués du personnel (% de oui)	1,8 %	30,6 %	86,7 %	21 %	38,1 %
Note moyenne concernant l'utilité	3/4	2,7/4	3,1/4	2,9/4	2,9/4
Note moyenne concernant l'efficacité	2/4	2,6/4	2,75/4	2,8/4	2,3/4
(Si absence de délégués) dialogue social informel	74 %	94 %	100 %	84 %	82 %

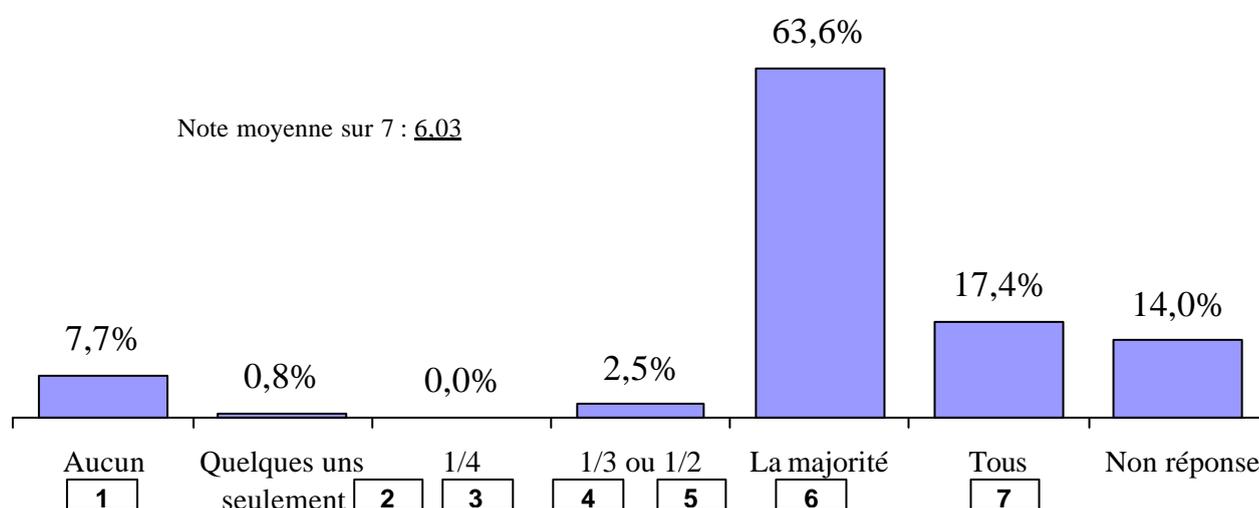
## ■ CLIMAT SOCIAL

« Comment jugez-vous globalement le climat social au sein de votre entreprise ? »



La majorité (84%) des chefs d'entreprise estime que le climat social est globalement bon, voire excellent, au sein de leur entreprise.

« D'après vous, les conducteurs actuellement dans votre entreprise se plaignent-ils dans leur profession ? »



De même 81% des chefs d'entreprise estiment que la majorité, voire l'ensemble des conducteurs, se plait dans la profession.

*« Si moins de la majorité : Pourquoi ? (3 réponses) »*

A – A cause de la RTT certains ne veulent plus travailler.

B – Manque de respect des clients envers les chauffeurs.

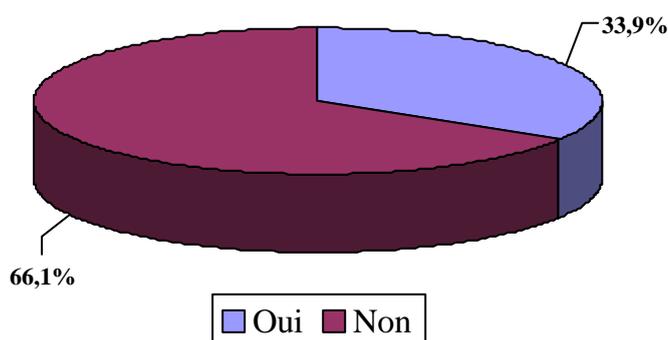
C – Baisse de la liberté, beaucoup de responsabilité et salaire en baisse car il n'y a plus d'heures supplémentaires.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Climat social : Note moyenne	3,3/4	3,14/4	3,1/4	3,2/4	3,1/4
Les conducteurs se plaisent dans leur profession (% de « majorité » ou de « tous »)	70 %	91,8 %	86,7 %	81 %	80,9 %
Note moyenne	6,3/7	5,8/7	5,93/7	6/7	6,2/7

## 4.I - CONTROLES

### ■ Contrôles sur route

*« Avez-vous l'impression d'être trop contrôlé sur la route ? »*



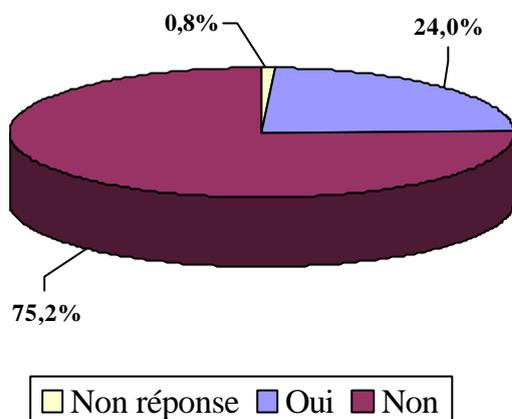
Les 2/3 des chefs d'entreprise n'ont pas l'impression d'être trop contrôlés sur la route.

*« Quels sont les points de contrôle sur route qui vous paraissent excessifs ? »*

- Réglementation trop stricte des heures ..... 12 citations
- Contrôle des disques ..... 6 citations
- Contrôle du poids ..... 3 citations
- Contrôle de la vitesse ..... 3 citations

## ■ CONTROLES DANS L'ENTREPRISE

« Avez-vous l'impression d'être trop contrôlé dans l'entreprise ? »



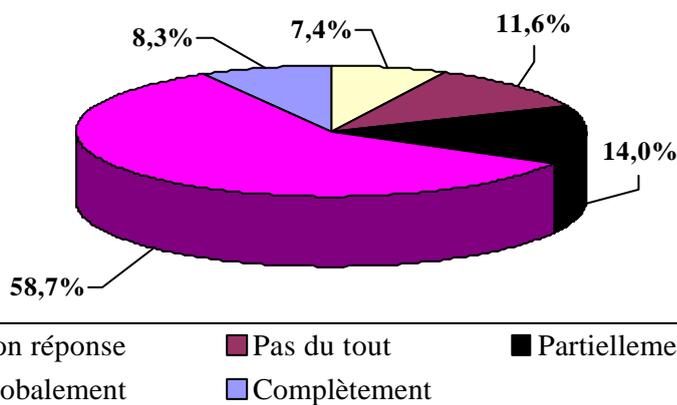
De même, les  $\frac{3}{4}$  des chefs d'entreprise déclarent ne pas avoir l'impression d'être trop contrôlés dans l'entreprise.

« Quels sont les points de contrôle en entreprise qui vous paraissent excessifs ? »

- Contrôle des disques ..... 12 citations
- Contrôle des heures ..... 8 citations
- Bilan et gestion ..... 3 citations

## 4.J - SECURITE

« Les contrôles atteignent-ils leurs objectifs en matière de sécurité routière ? »



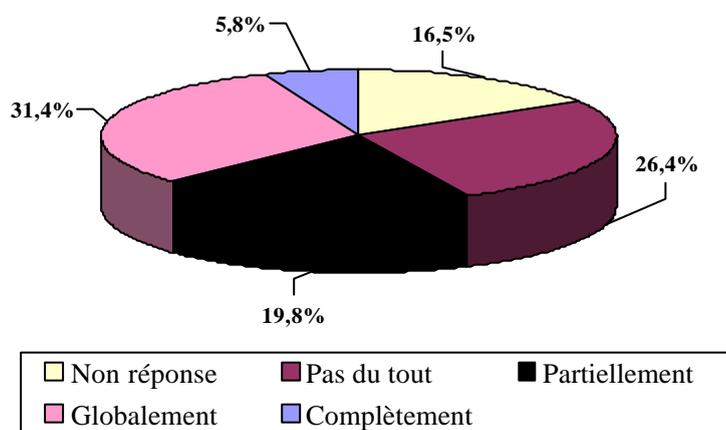
Note moyenne sur 4 : 2,7

67% des chefs d'entreprise estiment que les contrôles atteignent, globalement ou complètement, leurs objectifs en matière de sécurité routière.

**« Si pas du tout ou partiellement : Pourquoi ? »**

- Manque de contrôles du conducteur en lui-même ..... 3 citations
- Mauvaises conceptions des contrôles ..... 3 citations
- Qualité des contrôles variables selon l'intéressement ..... 2 citations
- Manque de contrôles en ville ou sur les routes régionales..... 2 citations
- Contrôles davantage réalisés pour l'agent que pour la sécurité ..... 2 citations

**« Les contrôles atteignent-ils leurs objectifs en matière de respect des conditions de concurrence ? »**



Note moyenne sur 4 : 2,2

Concernant le respect des conditions de concurrence, seuls 37% des chefs d'entreprise estiment qu'il atteint, globalement ou complètement, les objectifs.

**« Si pas du tout ou partiellement, Pourquoi ? »**

- Les étrangers ne sont pas soumis à la même législation..... 8 citations
- Les contrôles sont inexistantes ou inefficaces ..... 12 citations
- Les étrangers ne respectent pas les horaires et les contraintes de travail (pas de contrat de travail, pas de licence...) ..... 7 citations
- Pas de contrôles à cause des problèmes de langue ..... 2 citations
- Les patrons chauffeurs ont moins de contraintes horaires..... 2 citations

« *Quels sont les points (sécurité, concurrence, ...) insuffisamment contrôlés ?* »

- Les temps de travail de la concurrence étrangère ..... 13 citations
- Les temps de travail des entreprises française ..... 9 citations
- Les prix ..... 5 citations
- La sécurité ..... 4 citations
- Les petites entreprises sont plus contrôlées que les grosses ... 3 citations
- La charge des camions de moins de 3,5 tonnes ..... 2 citations
- Le matériel ..... 1 citation
- La formation des chauffeurs ..... 1 citation
- La sécurité autour des camions à l'arrêt ..... 1 citation

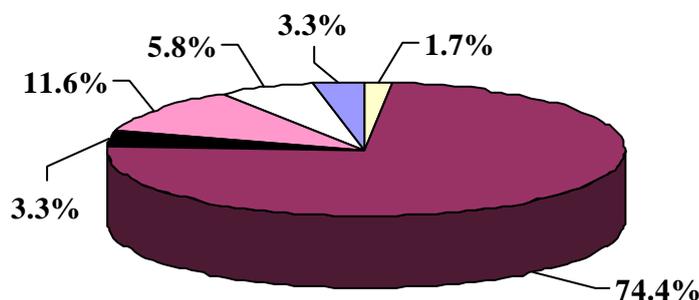
Les temps de travail, notamment des entreprises étrangères, semblent être l'attente principale des chefs d'entreprise en termes de points de contrôle devant être renforcés.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Impression d'être trop contrôlé sur route (% oui)</b>	31,6 %	40,8 %	20 %	37 %	19 %
<b>Impression d'être trop contrôlés dans l'entreprise (% oui)</b>	12,3 %	40,0 %	13,3 %	24 %	23,8 %
<b>Atteinte des objectifs sécurité routière (Note moyenne sur 4)</b>	2,8/4	2,6/4	2,5/4	2,75/4	2,4/4
<b>Atteinte des objectifs respect des conditions de concurrence (Note moyenne sur 4)</b>	2,5/4	2,0/4	2,1/4	2,2/4	2,3/4

Ce sont globalement les entreprises de 11 à 49 salariés les plus critiques vis à vis des contrôles et celles qui ont le plus le sentiment d'être trop contrôlés.

#### 4.K - CONCURRENCE EUROPEENNE

« *Etes-vous en concurrence directe avec des entreprises étrangères sur le marché français ?* »

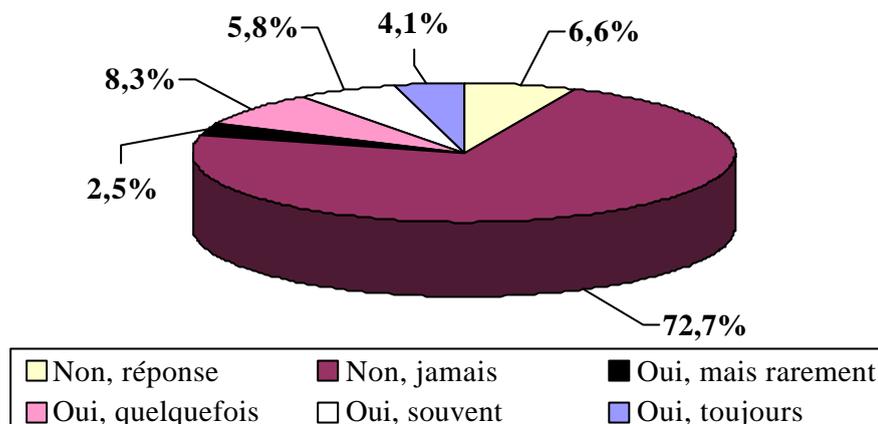


Note moyenne sur 5 : 1,6

■ Non, réponse	■ Non, jamais	■ Oui, mais rarement
■ Oui, quelquefois	■ Oui, souvent	■ Oui, toujours

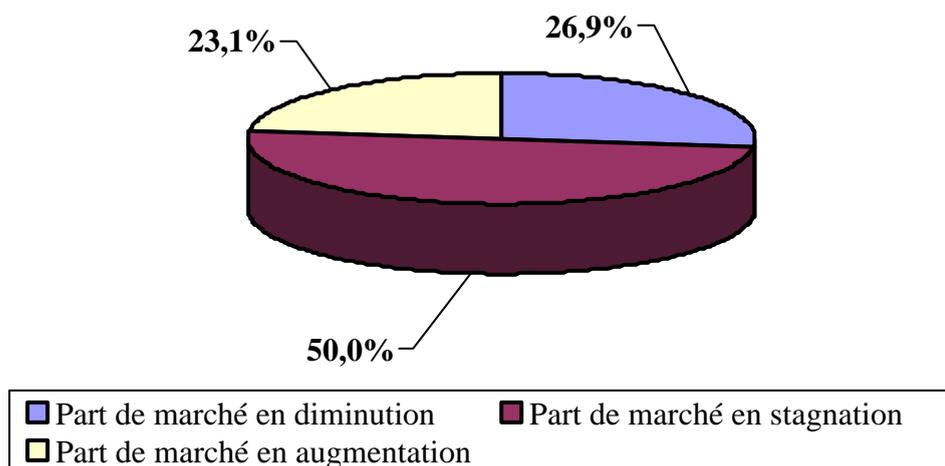
Les ¾ des chefs d'entreprise bas-normands déclarent n'être jamais en concurrence avec des entreprises étrangères sur le marché français.

« *Etes-vous en concurrence directe avec des entreprises étrangères sur le marché international ?* »



De même, près des  $\frac{3}{4}$  des entreprises déclarent n'être jamais en concurrence avec des entreprises étrangères sur le marché international.

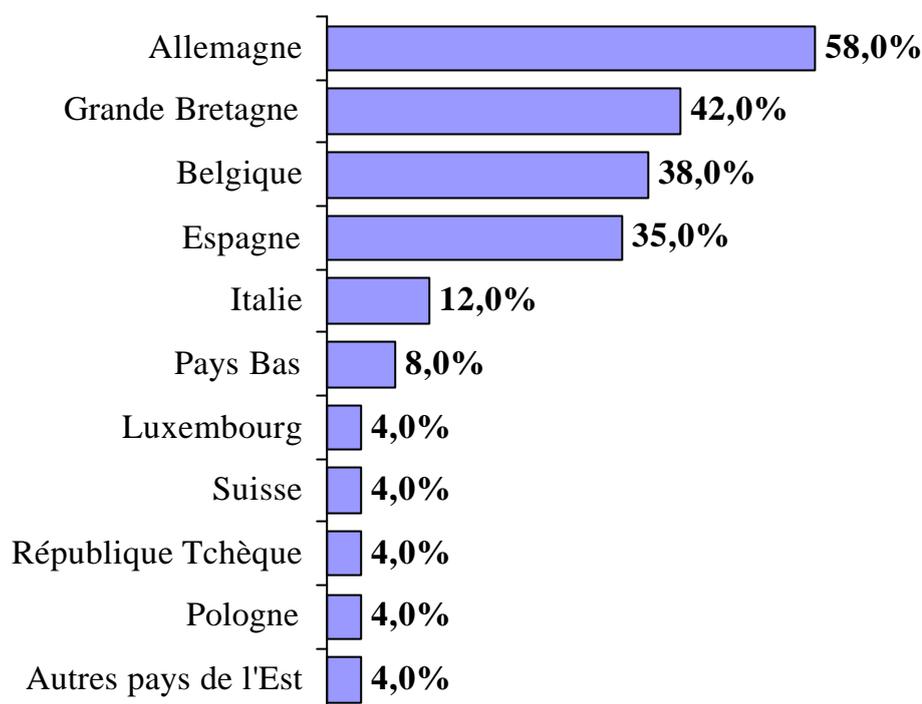
« *(Si en concurrence avec des entreprises étrangères), votre part de marché sur ces créneaux en concurrence étrangère va t-elle augmenter, diminuer, stagner ?* »



En % du nombre d'entreprises en concurrence avec des entreprises étrangères sur le marché français ou international.

Une entreprise sur deux en concurrence avec des entreprises étrangères déclare que sa part de marché est en stagnation sur ces créneaux.

“(Si en concurrence avec des entreprises étrangères), quels sont les deux pays avec qui vous êtes principalement en concurrence?”

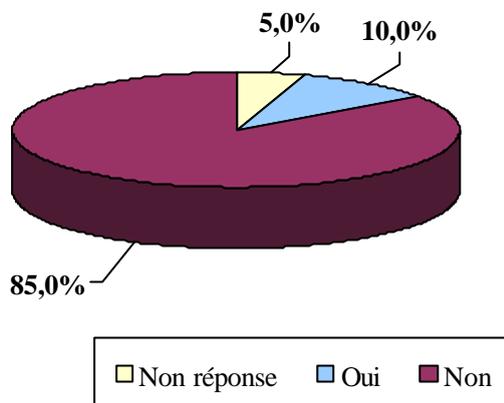


En % d'entreprises en concurrence avec des entreprises étrangères

Les quatre principaux pays “concurrents” sont l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Belgique et l'Espagne.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Concurrence étrangère sur le marché français ( % de OUI souvent ou OUI toujours )</b>	1.3 %	1.7 %	2.4 %	1.6 %	1.4 %
<b>Concurrence internationale ( % de OUI souvent ou OUI toujours )</b>	1.25 %	1.7%	2.4 %	1.6 %	1.5 %
<b>( Si concurrence ) % dans les entreprises dont les parts de marché sont en diminution</b>	0 %	23.1 %	44 %	20 %	66 %
<b>1<sup>er</sup> pays concurrent</b>	Espagne 57 %	Allemagne 62 %	Allemagne 55 %	Allemagne 44 %	Allemagne 100 %
<b>2<sup>ème</sup> pays concurrent</b>	G.B. 57 %	G.B. 46 %	Belgique 33 %	G.B. 36 %	G.B/Belgique 50 %

*“(Pour les entreprises n’étant jamais en concurrence avec des entreprises étrangères), avez-vous observé des effets indirects sur votre marché” ?*



En % du nombre d’entreprises n’étant jamais en concurrence avec des entreprises étrangères

La majorité des entreprises n’étant pas en concurrence directe avec des entreprises étrangères n’observe pas d’effet indirect sur leur marché.

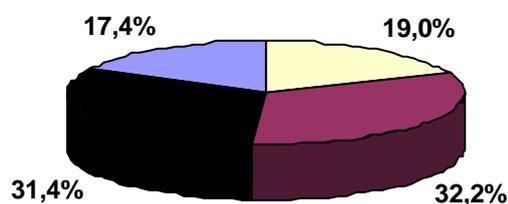
*“Si oui, lesquels ?”*

Les quelques effets indirects observés sont les suivants :

- Baisse des prix ..... 4 citations
- Baisse du trafic..... 2 citations
- Certains secteurs géographiques ne sont plus accessibles (Rhône)..... 1 citation

## ■ POSITION CONCURRENTIELLE DE LA BASSE-NORMANDIE

*« Par rapport aux autres régions françaises, la Basse-Normandie vous paraît-elle en position plutôt défavorable ou plutôt favorable face à la concurrence européenne ? »*



Note moyenne sur 3 : 1,8

□ Non réponse ■ Plutôt défavorable ■ Identique aux autres régions ■ Plutôt favorable

*La situation est très partagée, mais la note moyenne inférieure à 2 aurait tendance à marquer une situation légèrement défavorable.*

« Cette position tient-elle uniquement à sa situation géographique ? »



Note moyenne sur 4 : 2,5

■ Non réponse	■ Oui, uniquement	■ Oui, en grande partie
■ Non, pas uniquement	■ Non, pas du tout	

« Si non, pas uniquement ou pas du tout : Pourquoi ? »

- Manque d'infrastructures routières..... 5 citations
- Manque d'industries..... 2 citations
- Manque de dynamisme ..... 2 citations

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
Position concurrentielle de la Basse-Normandie (note moyenne sur 3)	2,0	1,7	1,6	1,8	1,9
Lien avec la situation géographique (note moyenne sur 4)	1,9	2,1	2,2	2,1	2,0

■ ACTIONS A MENER

« Quelles sont les actions réalisées ou à réaliser par la profession qui permettraient d'améliorer la compétitivité des entreprises françaises ? »

- Une harmonisation sociale européenne ..... 16 citations
- Une diminution des charges ..... 13 citations
- Une harmonisation des tarifs ..... 8 citations
- Davantage d'entente et de solidarité dans la profession..... 6 citations
- Améliorer la qualité et le service ..... 2 citations
- Travailler davantage ..... 2 citations

## 4.L - IMAGE DU METIER

### ■ ARGUMENTS MOTEURS

*« Quels sont les arguments que vous feriez valoir auprès d'un jeune pour lui faire choisir un métier de conducteur routier aujourd'hui ? »*

- L'autonomie / l'indépendance .....	24 citations
- La liberté .....	12 citations
- Les responsabilités .....	12 citations
- Le contact humain .....	10 citations
- Le voyage .....	9 citations
- La passion du camion .....	8 citations
- Le salaire .....	5 citations
-( Aucun argument) .....	(19 citations)

La notion d'autonomie et d'indépendance semblerait être le premier argument à faire valoir dans le choix du métier de conducteur routier.

### ■ FREINS

*« D'après vous, qu'est ce qui freine les jeunes dans le choix de ce métier de conducteur ? »*

- Le salaire .....	30 citations
- Les horaires .....	28 citations
- L'image du métier .....	15 citations
- La qualité de vie de famille .....	14 citations
- L'éloignement .....	13 citations
- Le travail physique .....	5 citations
- Les contrôles .....	5 citations
- La peur des responsabilités .....	3 citations
- Le coût des formations ou du permis .....	3 citations
- Le manque de liberté .....	3 citations
- Le fait de travailler en temps partiel .....	3 citations

Inversement, le salaire et les horaires seront les deux principaux freins au choix de ce métier.

## ■ AMELIORATION POSSIBLE DE L'ATTRAIT DU METIER

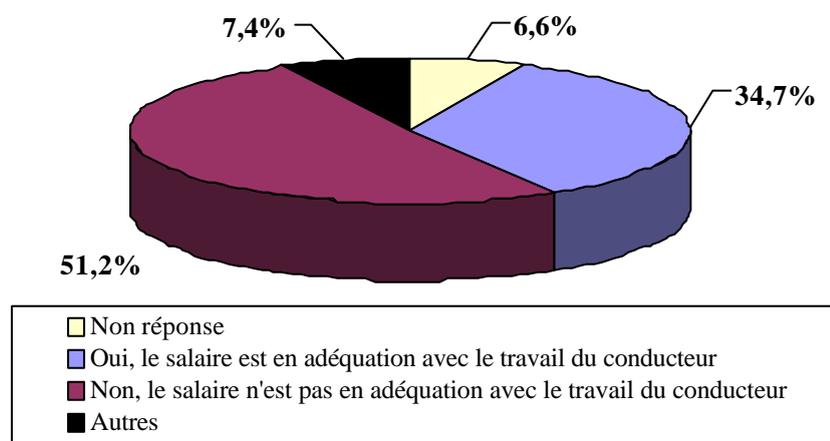
« *Que faudrait-il, selon vous, pour améliorer l'attrait du métier de conducteur ?* »

- Augmenter les salaires ..... 36 citations
- Apporter davantage de considération ou de respect ..... 9 citations
- Améliorer l'image du métier..... 7 citations
- Améliorer les horaires ..... 6 citations
- Diminuer les contraintes et offrir plus de liberté ..... 4 citations
- Diminuer les contrôles ..... 3 citations
- Réaliser plus de formation..... 2 citations

L'amélioration de l'attrait du métier de conducteur semblerait passer, d'après les chefs d'entreprise, par une augmentation des salaires.

## ■ ADEQUATION DES SALAIRES

« *Les salaires actuels dans la profession vous paraissent-ils en adéquation avec le travail du conducteur en comparaison d'autres métiers nécessitant des niveaux de formation similaires ?* »

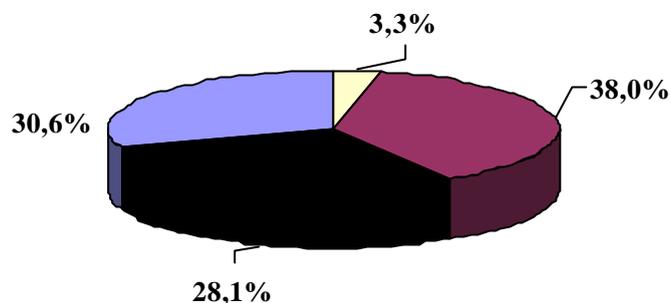


Plus d'un chef d'entreprise sur deux estime que le salaire n'est pas en adéquation avec le travail du conducteur.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
% de oui, le salaire est en adéquation	33,3 %	38,8 %	26,7 %	38 %	19,0 %
% de non, le salaire n'est pas en adéquation	47,4 %	53,1 %	60 %	47 %	71,4 %

## ■ EVOLUTION DE L'IMAGE DU METIER

« Ces dernières années, l'image du métier a-t-elle évoluée positivement ou négativement ? »



Note moyenne sur 3 : 1,9

■ Non réponse ■ Négativement ■ Stagné ■ Positivement

Situation très partagée, toutefois la note moyenne tendrait à dire que l'image a stagné ou très légèrement évolué négativement.

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	Marchandises	Voyageurs
<b>Note moyenne sur 3</b>	2,1/3	1,8/3	1,7/3	2,0/3	1,7/3

Concernant les évolutions, positives ou négatives, les raisons spontanément évoquées sont les suivantes :

RAISONS DE L'EVOLUTION POSITIVE	RAISONS DE L'EVOLUTION NEGATIVE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grâce à la réglementation (11 citations)</li> <li>- Grâce aux différents stages de formation (5 citations)</li> <li>- Grâce à la diminution des horaires (5 citations)</li> <li>- Grâce à l'augmentation des salaires (4 citations)</li> <li>- Grâce à l'amélioration des conditions de travail (3 citations)</li> <li>- Grâce à l'amélioration du matériel (3 citations)</li> <li>- Grâce à la diminution des accidents (2 citations)</li> <li>- Grâce à la reconnaissance de la nécessité du métier (2 citations)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les grèves et mouvements sociaux (13 citations)</li> <li>- Le rapport salaire / horaire (7 citations)</li> <li>- Les accidents et la sécurité (7 citations)</li> <li>- Les contraintes (papier, stages, responsabilités,...)</li> <li>- Les charges des grosses entreprises (3 citations)</li> <li>- Le manque de solidarité dans la profession (2 citations)</li> </ul>

## **V.B - RESULTATS DE L'ENQUETE QUANTITATIVE AUPRES DES EXPLOITANTS**

---

- > **Nombre d'exploitants bas-normands interrogés : 22**
- > **Période de réalisation : janvier – février 2001**

## METHODOLOGIE

Au cours de l'enquête auprès des chefs d'entreprise (121 dirigeants interrogés), les enquêteurs et enquêtrices ont recueilli le nom de la personne occupant la fonction d'exploitant.

Ces mêmes enquêteurs ont donc interrogé ces personnes lorsqu'elles n'étaient pas, en même temps, dirigeants de l'entreprise. Compte tenu de cette condition et des difficultés à contacter les interlocuteurs, seuls 22 exploitants ont été interrogés.

## ECHANTILLON INTERROGE

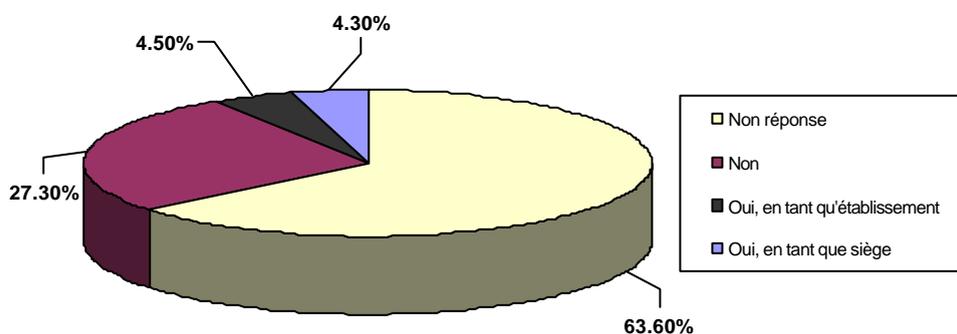
### ■ Répartition par département et tranche d'effectif :

Les 22 exploitants interrogés sont ainsi répartis :

	10 salariés et moins	11 à 49 salariés	50 salariés et plus	TOTAL
<b>Calvados</b>	1	7	6	<b>14</b>
<b>Manche</b>	0	2	3	<b>5</b>
<b>Orne</b>	0	2	1	<b>3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>22</b>

L'ensemble de ces exploitants exerce sa fonction au sein d'entreprises de marchandises (essentiellement interurbaines)

### ■ Appartenance à un groupe :



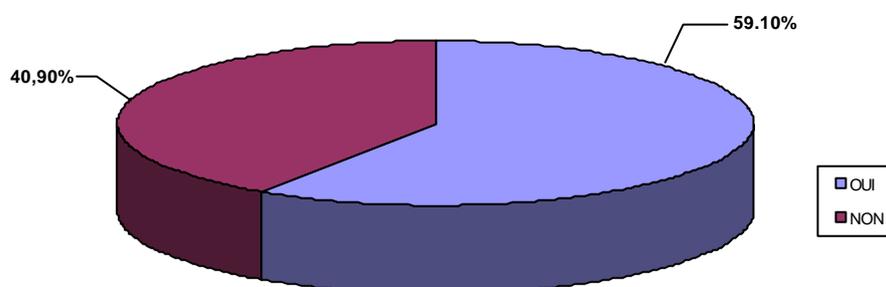
## **SIGNALETIQUE DE L'EXPLOITANT**

### ■ Age et ancienneté:

• Age moyen :	38,4 ans
• Ancienneté moyenne dans la fonction d'exploitant :	8,7 ans
• Ancienneté moyenne dans cette fonction d'exploitant au sein de cette entreprise :	7 ans
• Ancienneté moyenne dans cette entreprise	11,7 ans

### ■ Exercice du métier de conducteur :

*« Avez-vous déjà exercé le métier de conducteur ? »*

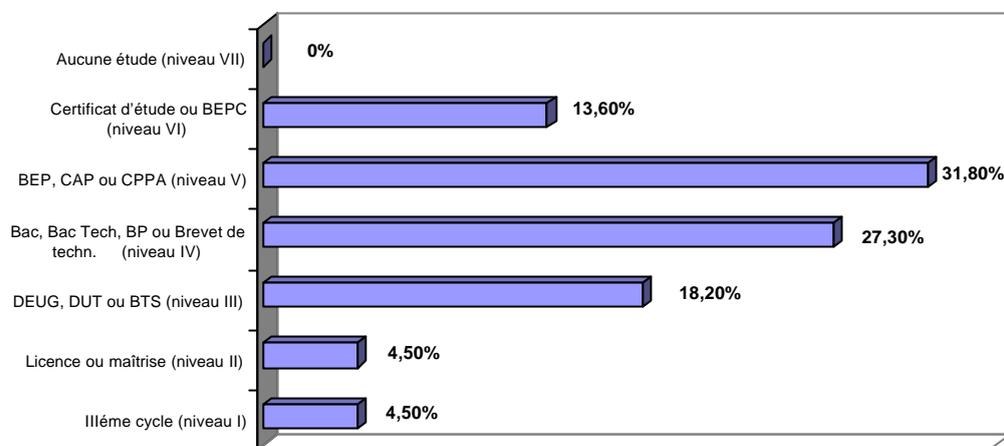


Si oui : durée moyenne de l'exercice du métier de conducteur : 12,8 ans.

Près de 60% des exploitants ont déjà exercé, pendant près de 13 ans en moyenne le métier de conducteur routier.

## ■ Niveau d'étude :

« *Quel est votre niveau d'étude (le plus élevé) ?* »



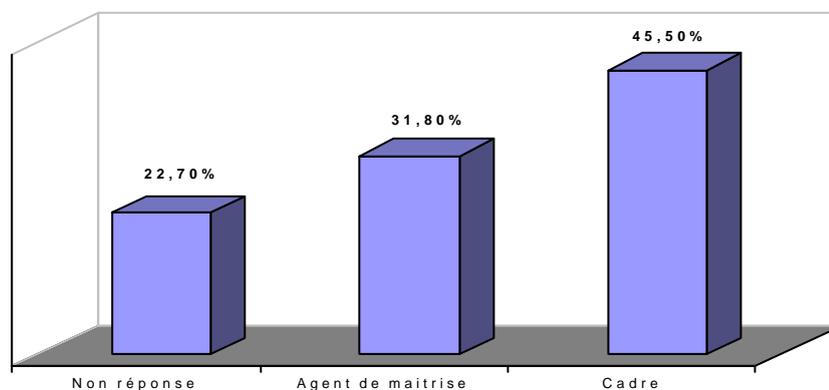
Plus d'un exploitant sur deux dispose d'un niveau d'étude supérieur ou égal au niveau IV de l'Education Nationale (c'est à dire supérieur ou égal au Bac).

Il est intéressant de noter que les exploitants semblent issus de trois types de formation :

- ◆ La conduite routière (CAP / BEP)
- ◆ La logistique (Bac, BTS / DUT, Maîtrise)
- ◆ La gestion et le secrétariat (Bac, BTS)

## ■ Statut et salaire :

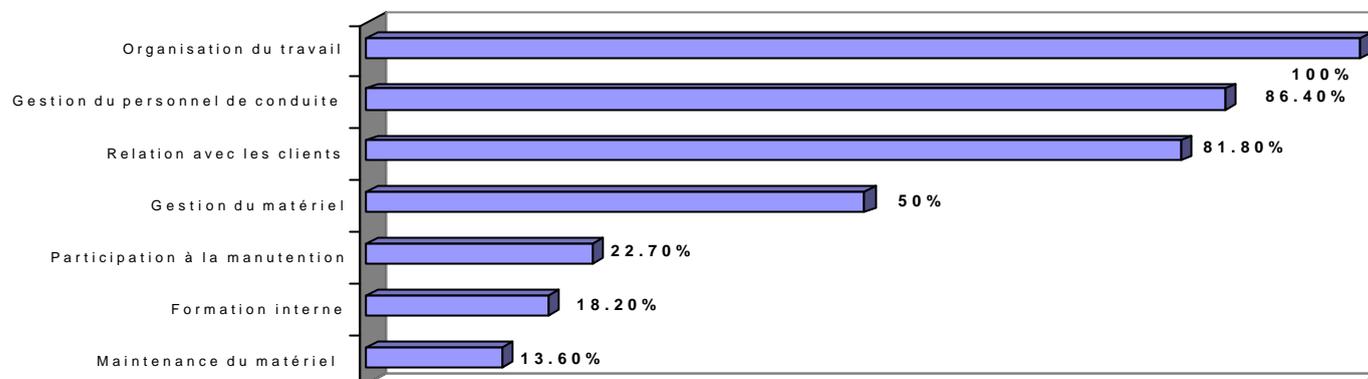
➤ *Statut :*



Salaire moyen : 11 000 francs net mensuel (seulement 11 réponses).

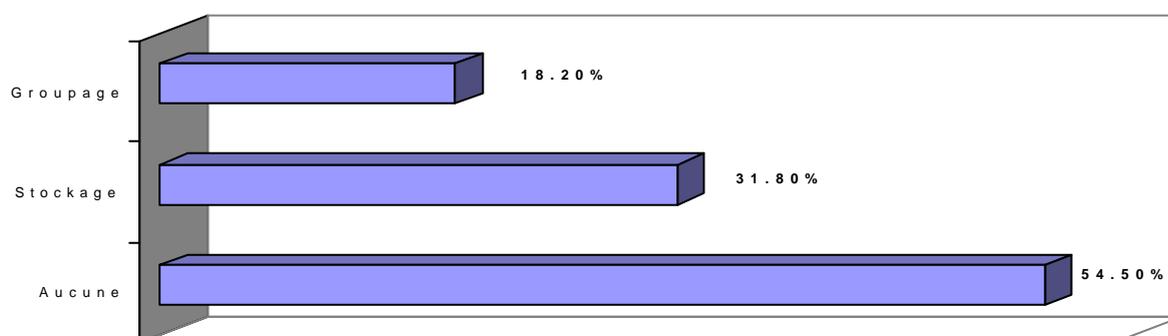
Durée de travail quotidienne moyenne : 9,1 heures par jour.

➤ **Fonction :**



Les exploitants interrogés exercent de multiples fonctions, toutefois les principales sont relatives à l'organisation du travail, à la gestion du personnel de conduite et aux relations avec les clients.

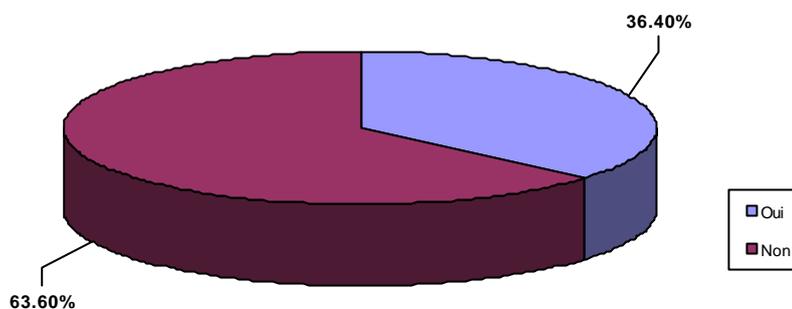
«*Exercez-vous, vous-même, des prestations de logistique ?* »



Un exploitant sur deux n'exerce pas de prestations de logistique (de type stockage ou groupage).

## ■ Partage des fonctions

« Partagez-vous vos fonctions avec d'autres exploitants ? »



Seul un tiers des exploitants déclare partager ses fonctions avec d'autres exploitants.

## ■ Nombre de conducteurs et de véhicules :

« Quel est le nombre de conducteurs que vous gérez ? »

	Entreprise de 10 salariés et moins	Entreprise de 11 à 49 salariés	Entreprise de 50 salariés et plus	<b>MOYENNE</b>
Nombre moyen de conducteurs gérés	4	23,9	43,3	<b>31,8</b>

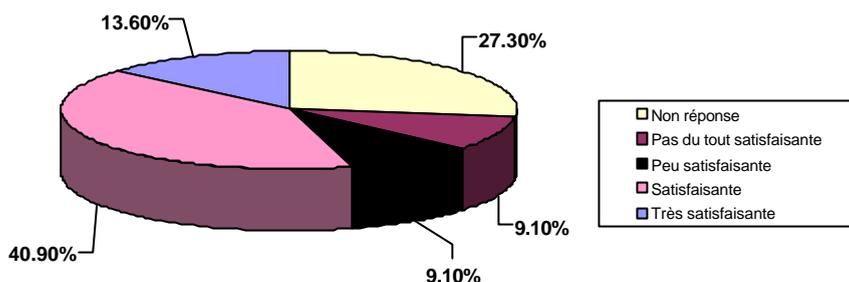
« Quel est le nombre de véhicules que vous exploitez ? »

	Entreprise de 10 salariés et moins	Entreprise de 11 à 49 salariés	Entreprise de 50 salariés et plus	<b>MOYENNE</b>
Nombre de véhicules exploités	4	20,9	34,4	<b>26,3</b>

■ **Formation et qualification des conducteurs :**

- F.C.O.S.

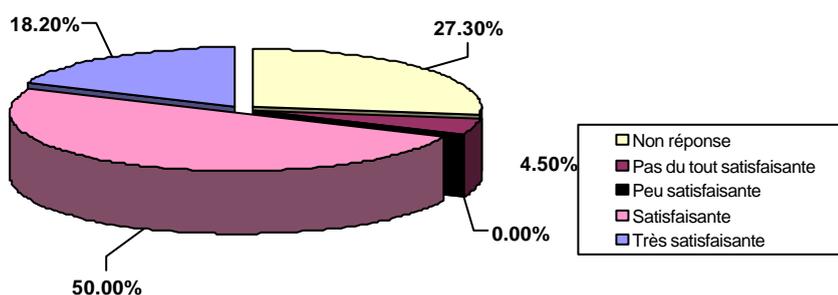
« *Concernant la F.C.O.S. pour les conducteurs : Que pensez-vous de sa qualité (contenu, efficacité ... ?)* »



*Note moyenne de satisfaction : 2,81 / 4.*

Un exploitant sur deux se déclare satisfait voire très satisfait de la qualité de la F.C.O.S..

« *Que pensez-vous de son rapport Durée / Périodicité (trois jours tous les cinq ans ?)* »

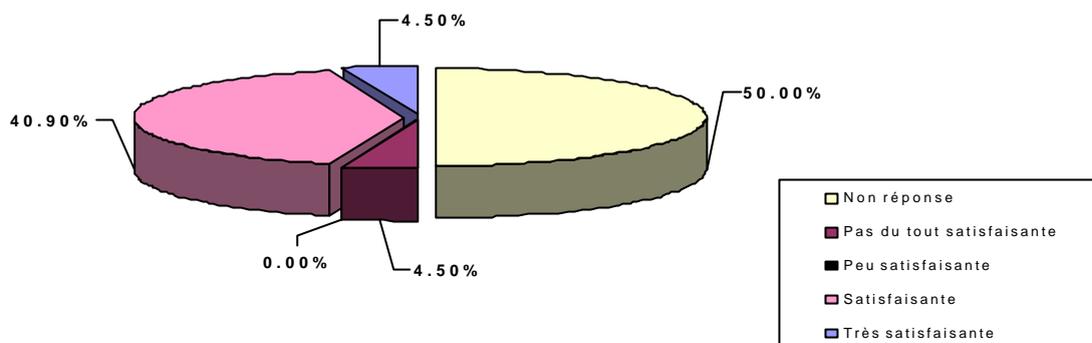


*Note moyenne de 3,13 / 4.*

Près de 70% des exploitants sont satisfaits, voire très satisfaits, du rapport durée/périodicité de la F.C.O.S..

- F.I.M.O.

« *Concernant la F.I.M.O pour les conducteurs :  
Que pensez-vous de sa qualité (contenu, efficacité...)?* »

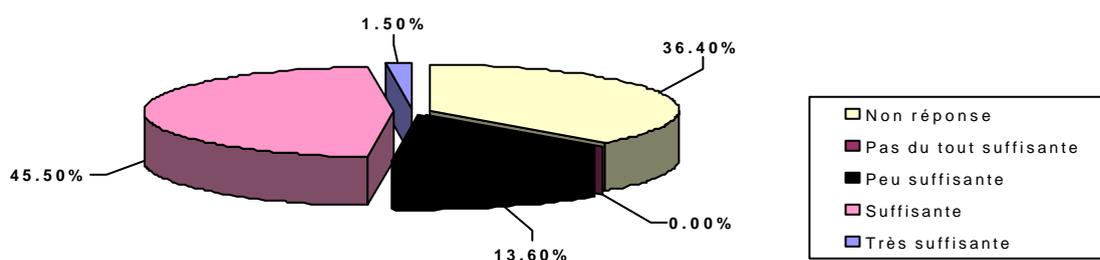


*Note moyenne : 2,91 / 4.*

Un exploitant sur deux n'a pas répondu à cette question. Toutefois, 90% des répondants s'estiment satisfaits de la F.I.M.O..

- Qualification des conducteurs :

« *Estimez-vous suffisante la qualification actuelle des conducteurs ?* »



*Note moyenne : 2,86 / 4.*

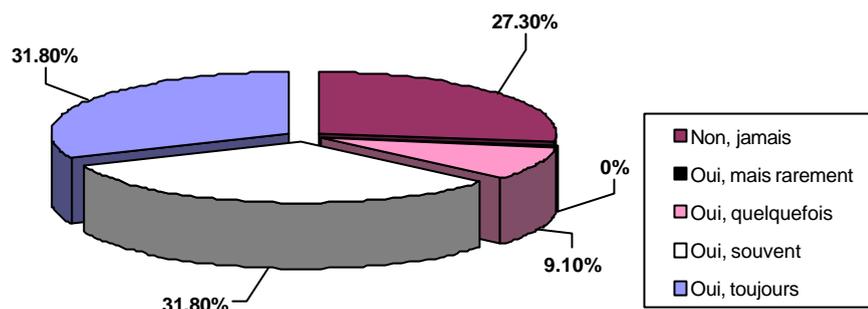
Un tiers des exploitants n'a pas répondu à cette question. Malgré tout, 73% des répondants estiment la qualification des conducteurs suffisante.

Les critiques formulées liées à la perception insuffisante de la qualification des conducteurs sont essentiellement relatives à un manque d'expérience des jeunes.

## POLITIQUE DE RECRUTEMENT DES CONDUCTEURS

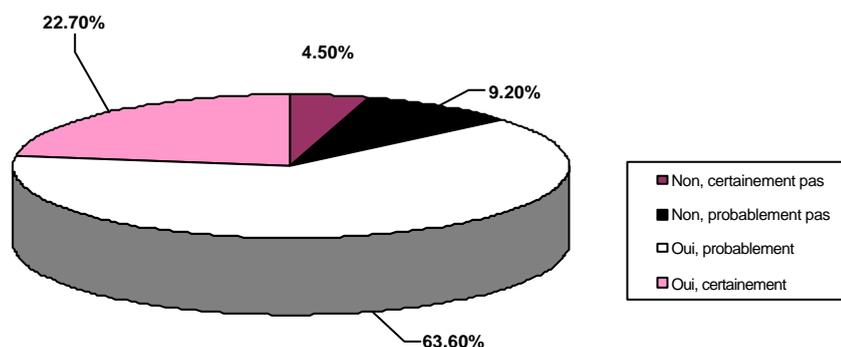
### ■ Recrutement

*« Êtes-vous associé aux décisions de recrutement des conducteurs ? »*



Les  $\frac{3}{4}$  des exploitants sont associés aux décisions de recrutement des conducteurs.

*« L'emploi des femmes en tant que conducteurs routiers peut-il être développé ? »*



*Note moyenne : 3,04 / 4*

86% des exploitants estiment que l'emploi féminin de conducteurs routiers peut-être développé.

Les moyens proposés sont alors les suivants :

- transports sans manutentions (4 citations),
- courtes distances (2 citations),
- en organisant davantage de formations (2 citations).
- mettre à leur disposition davantage de moyens (hayons, transpal, ...) (1 citation)
- aménager et sécuriser les aires de stationnement (1 citation)
- leur offrir des postes à responsabilité (comme par exemple, Responsable d'Exploitation) (1 citation)

## ■ Organisation du travail :

*« Dans l'organisation du travail, quelles sont les modifications récemment utilisées ? »*

- A.R.T.T.(11 citations),
- aucune (6 citations),
- téléphones embarqués (1 citation),
- mise en place d'un site Internet (1 citation).

*« Dans l'organisation du travail, quelles sont les modifications en cours, à venir ? »*

- aucune (6 citations),
- A.R.T.T. (1 citation),
- informatique embarquée (1 citation),
- sensibilisation des conducteurs pour une bonne présentation commerciale (1 citation),
- nouvel équipement informatique (1 citation).

*« Quelles sont les améliorations indispensables attendues pour les outils de gestion ? »*

- aucune (15 citations),
- logiciel d'exploitation (1 citation),
- meilleure organisation, au niveau du suivi (1 citation),
- déclenchement de toutes les fins de validité (1 citation).

*« Quelle est l'incidence de la Réduction du Temps de Travail sur l'organisation du travail ou vos conditions de travail ? »*

- travail plus difficile à gérer (7 citations),
- aucune incidence (6 citations),
- manque de conducteurs formés (2 citations),
- conducteurs moins attentifs à leur travail et aux camions (1 citation).

*« Quels sont les impacts de la R.T.T. pour les conducteurs ? »*

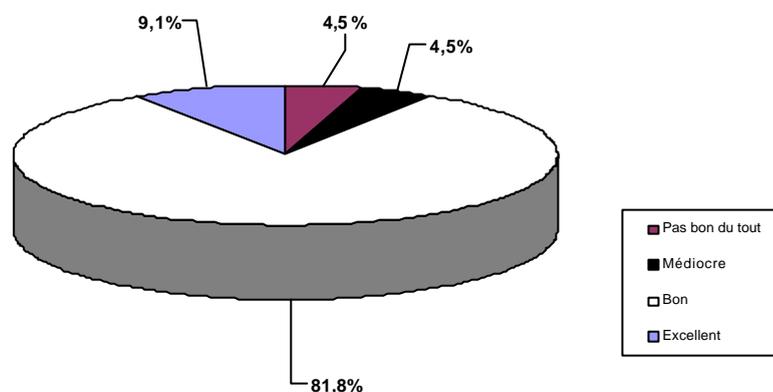
- diminution du salaire (6 citations),
- diminution du temps de travail (4 citations),
- davantage de repos à domicile (3 citations),
- diminution des frais de déplacement (3 citations),
- changement fréquent de véhicule (1 citation).

**« Quelles sont les difficultés que vous rencontrez pour la planification ? »**

- aucune difficulté (5 citations),
- respect des heures à effectuer pour le conducteur (4 citations),
- tenir compte des volontés de chacun (3 citations),
- difficultés pour répondre à la demande des clients (2 citations),
- les conducteurs veulent raisonner à la semaine (1 citation),
- absentéisme (1 citation),

■ **Dialogue et climat social :**

**« Comment jugez-vous globalement le climat social, au sein de votre entreprise ? »**



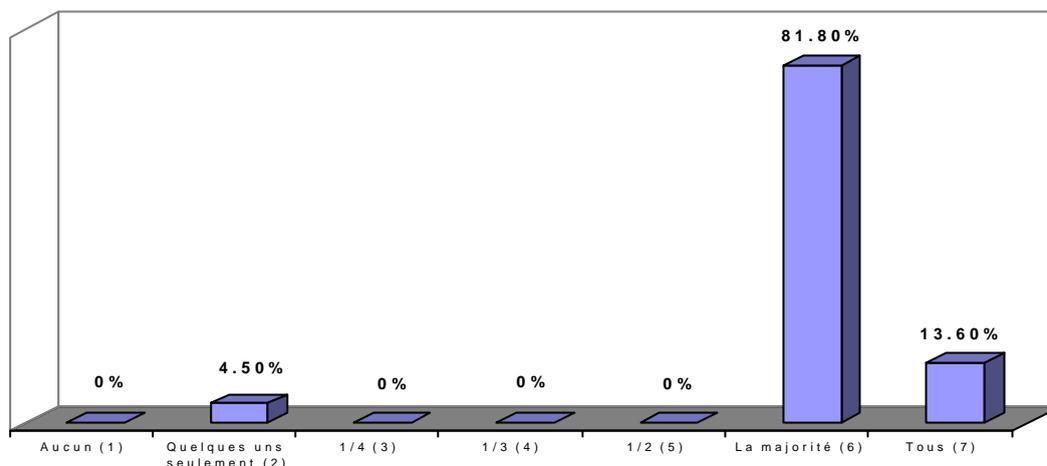
**Note moyenne sur 4 : 2,95**

Plus de 90% des exploitants estiment que, globalement, le climat social est bon, voire excellent, au sein de leur entreprise.

**« Quels types de problèmes rencontrez-vous parfois avec le conducteur ? »**

- diminution de leurs heures et donc perte de salaire (4 citations),
- mauvaise humeur passagère (2 citations),
- perte de liberté et d'autonomie (1 citation),
- problème de relationnel entre chauffeurs (1 citation),
- problème de correction vis-à-vis des clients (1 citation),
- difficultés liées aux temps impartis pour les livraisons (1 citation).

**« D'après-vous, les conducteurs actuellement dans votre entreprise se plaisent-ils dans leur profession ? »**



**Note moyenne sur 7 : 5,9.**

95% des exploitants estiment que la majorité, voire la totalité des conducteurs se plaît dans la profession.

■ **Image du métier :**

Arguments :

**« Quels sont les arguments que vous feriez valoir auprès d'un jeune pour lui faire choisir le métier de conducteur routier, aujourd'hui ? »**

- aucun argument (5 citations),
- l'autonomie, l'indépendance (4 citations),
- le contact humain (3 citations),
- les responsabilités (1 citation),
- les voyages (1 citation),
- la liberté (1 citation)
- un secteur qui embauche (1 citation),
- un planning connu à l'avance (1 citation).

Freins :

**« D'après-vous, qu'est-ce qui freine les jeunes dans le choix de ce métier ? »**

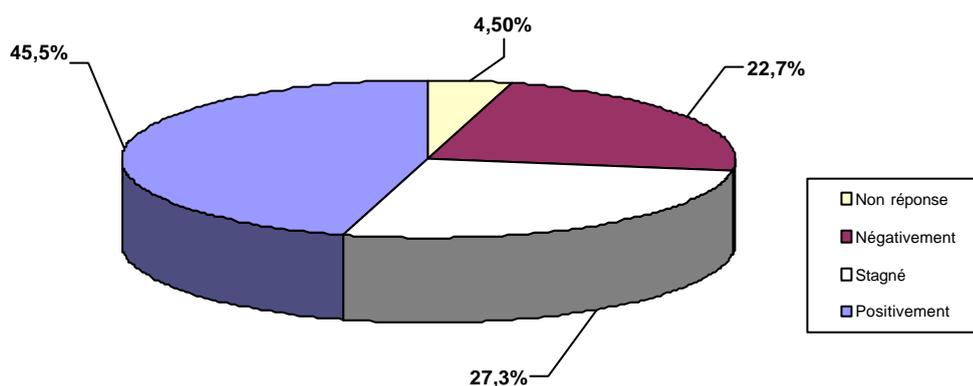
- les horaires (5 citations)
- le travail physique (5 citations),
- l'éloignement (5 citations),
- la qualité de vie de famille (3 citations),
- les conditions de travail (2 citations),
- la réglementation et les contrôles (2 citations),
- l'image du métier (1 citation),
- le changement de véhicule (1 citation),

Attrait du métier :

« Selon vous, que faudrait-il pour améliorer l'attrait du métier de conducteur ? »

- augmentation du salaire (8 citations),
- améliorer les conditions de travail (3 citations),
- davantage de reconnaissance du métier (2 citations),
- davantage de souplesse et de liberté (2 citations),
- davantage de formation (2 citations),
- davantage d'information (1 citation).

« Ces dernières années, l'image du métier de conducteur a-t-elle évoluée positivement ou négativement ? »



*Note moyenne : 2,24 / 3.*

Situation assez partagée, toutefois 45% des exploitants estiment que l'image du métier de conducteur a évolué positivement au cours de ces dernières années.

<b>Raison de l'évolution positive</b>	<b>Raison de l'évolution négative</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- grâce aux évolutions de la réglementation (2 citations)</li> <li>- grâce à une meilleure communication de la part des médias et des organisations professionnelles (2 citations)</li> <li>- grâce à la diminution des horaires (1 citation)</li> <li>- grâce à l'amélioration du matériel (1 citation)</li> <li>- grâce aux grèves qui permettent une meilleure compréhension des problèmes (1 citation)</li> <li>- grâce à une meilleure organisation des entreprises (1 citation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grève (1 citation)</li> <li>- accidents (1 citation)</li> <li>- image du conducteur toujours en retard (1 citation)</li> <li>- diminution des frais de route (1 citation)</li> <li>- gêne à la circulation (1 citation)</li> <li>- moins de liberté de travail (1 citation)</li> </ul>

**V.C - RESULTATS DE L'ENQUETE QUANTITATIVE  
AUPRES DES CONDUCTEURS ROUTIERS  
EN TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS**

---

- > **Nombre de conducteurs routiers bas-normands interrogés : 276**  
(transport routier de marchandises : 168 ; transport routier de voyageurs : 108)
- > **Période de réalisation : janvier – février 2001**

## SOMMAIRE

### **V.C - RESULTATS DE L'ENQUETE QUANTITATIVE AUPRES DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS**

<b>1.</b>	<b>LA METHODOLOGIE EMPLOYEE .....</b>	<b>Page 76</b>
<b>2.</b>	<b>LA SYNTHESE DES RESULTATS .....</b>	<b>Page 79</b>
<b>3.</b>	<b>L'ECHANTILLON INTERROGE .....</b>	<b>Page 81</b>
<b>4.</b>	<b>LES RESULTATS DETAILLES .....</b>	<b>Page 85</b>
	<b>4.A - Formation et rémunération.....</b>	<b>Page 85</b>
	<b>4.B - Motivations des conducteurs routiers et attrait du métier .....</b>	<b>Page 93</b>
	<b>4.C - Véhicules et relations clients/usagers .....</b>	<b>Page 101</b>
	<b>4.D - Relations sociales au sein de l'entreprise .....</b>	<b>Page 103</b>
	<b>4.E - Organisation du travail .....</b>	<b>Page 107</b>
	<b>4.F - Contrôles, infrastructures, concurrence étrangère .....</b>	<b>Page 111</b>
	<b>4.G - Image du métier .....</b>	<b>Page 115</b>
<b>5.</b>	<b>LA SYNTHESE DES RESULTATS CONCERNANT LES CONDUCTEURS ROUTIERS AYANT QUITTE LE METIER .....</b>	<b>Page 118</b>

#### **ANNEXES :**

<b>La liste des commentaires ou suggestions spontanément évoqués .....</b>	<b>Page 119</b>
--	-----------------

## 1 – LA METHODOLOGIE EMPLOYEE

Afin de procéder à l'interrogation de conducteurs routiers régionaux, il était prévu de réaliser ces entretiens en face à face (lieux de repos, centres routiers, restaurants, centrales d'achats ...) et lors des formations F.C.O.S. (Formation Continue Obligatoire de Sécurité).

Ces deux modes opératoires ont connu certaines limites nécessitant de mettre en œuvre d'autres moyens.

Ci-dessous, sont détaillées les différentes solutions mises en œuvre et leurs limites respectives :

- Interrogation lors des formations F.C.O.S. :

Ce mode opératoire est efficace compte tenu de la motivation et des efforts fournis par les trois centres de formation agréés (AFT-IFTIM, CESR, PROMOTRANS).

Toutefois les échéances obligatoires de formation s'achevant en juillet 2000 (avec une tolérance jusqu'à décembre 2000), les volumes de stagiaires présents ont fortement diminué en 2001 obligeant les centres de formation à espacer les sessions de formation.

Par ce biais, il a été interrogé 96 conducteurs en transport de marchandises sur les quatre premiers mois de l'année 2001.

- Distribution de questionnaires avec enveloppes « T » pour le retour :

- *Au centre routier de Mondeville :*

Bon accueil des conducteurs mais au bout de quelques jours les interlocuteurs demeurent toujours les mêmes.

- *Dans les restaurants routiers de la région :*

Très peu de conducteurs régionaux et efficacité de la distribution très concentrée sur quelques heures dans la journée.

- *Sur les Aires de repos :*

Très peu de conducteurs régionaux et les conducteurs sont souvent en train de se reposer.

- *Par les stagiaires F.C.O.S. et autres conducteurs interrogés les transmettant à leurs collègues :*

Peu de motivation de la part des stagiaires et peu de retours.

Ces différents moyens de distribution ont permis de récupérer 72 questionnaires de conducteurs de transport de marchandises.

- Distribution de questionnaires avec enveloppes «T» pour le retour directement dans les entreprises :

- *Auprès des entreprises de transport de marchandises :*

Les chefs d'entreprise interrogés ayant accepté de répondre au questionnaire les concernant ont été recontactés afin d'obtenir leur accord pour distribuer, dans leur entreprise, directement aux conducteurs, le questionnaire avec une enveloppe « T ».

Confrontée au refus marqué d'un certain nombre de dirigeants, cette solution a été écartée.

- *Auprès des entreprises de transport de voyageurs :*

La même démarche a été employée que ci-dessus avec le concours de la F.N.T.V. qui a fait parvenir un courrier préalable à ses adhérents. L'accueil réservé en a alors été fortement amélioré et une chargée d'études a pu procéder à la distribution de 560 questionnaires avec enveloppe « T » dans 15 entreprises de transport voyageurs.

Au final, 108 questionnaires (exploitables) de conducteurs de voyageurs ont été retournés au Cabinet 77.02.

Il est important de noter que deux questionnaires distincts ont été utilisés, à savoir :

- l'un pour les conducteurs en transport de marchandises,
- l'autre pour les conducteurs en transport de voyageurs.

(cf. les deux questionnaires en annexes 1 et 2).

De plus, en parallèle à cette phase de distribution de questionnaires, une promotion de stagiaires FIMO (au sein de l'AFT-IFTIM) a été interrogée sous forme d'un dialogue informel par un chargé d'études du Cabinet 77.02. Cette discussion a permis d'enrichir de manière qualitative les résultats de cette enquête.

### ENQUETE CONDUCTEURS AYANT QUITTE LE METIER

Comme convenu, une chargée d'études du Cabinet 77.02 a réalisé l'interrogation téléphonique de conducteurs ayant quitté le métier.

Devant les difficultés à récupérer des noms et numéros de téléphones de telles personnes (tentatives auprès de la D.D.T.E.F.P., C.A.R.C.E.P.T., syndicats de salariés, centres de formation, ...), le Cabinet 77.02 a pris contact avec le FONGECIF de Basse-Normandie afin de récupérer le fichier de conducteurs routiers s'étant engagé dans un bilan de compétences ou un congé individuel de formation au cours de ces trois dernières années et ceci dans l'optique d'un changement de métier.

Ainsi, 8 conducteurs ayant quitté le métier ont été interrogés par téléphone au cours du mois de mai 2001. La synthèse de ces entretiens fait l'objet du chapitre E de ce présent rapport.

## TRAITEMENTS ET ANALYSES

L'ensemble des questionnaires ainsi récupérés a fait l'objet d'une saisie informatique sous un logiciel spécialisé d'analyse de données.

L'ensemble des traitements et analyses a été pris en charge par le Cabinet 77.02 et fait l'objet du présent rapport sous la forme d'une synthèse (chapitre B) et des résultats détaillés (chapitre D).

## 2 – LA SYNTHÈSE DES RESULTATS

Le niveau moyen d'étude des conducteurs routiers bas-normands interrogés est inférieur ou égal au niveau V (BEP, CAP, CFPA).

Les conducteurs en transport routier de marchandises se déclarent globalement comme satisfaits de la F.C.O.S. et de la F.I.M.O. (lorsqu'ils l'ont suivie). De même, les conducteurs en transport routier de voyageurs estiment bénéfiques ces formations pour la profession.

Un tiers des conducteurs critique toutefois les conditions d'intégration des jeunes dans les entreprises.

Ils déclarent eux-mêmes avoir été recrutés soit suite à une candidature spontanée (transport routier de marchandises) soit par relationnel (transport routier de voyageurs).

En termes de rémunération, les salaires évoqués en transport routier de marchandises sont de l'ordre de 7.929 F. net hors frais de route (+ 2.421 F.) et de 5.272 F. en transport routier de voyageurs (cette moyenne provient notamment des temps partiels).

Seul un quart des conducteurs déclare que leur rémunération a augmenté depuis deux ans et 50% font le lien entre leur salaire et leur temps de travail.

La majorité des conducteurs a déjà exercé un autre métier essentiellement manuel (par exemple mécanicien ou ouvrier agricole, pour les conducteurs en transport routier de marchandises). Les métiers précédemment exercés sont plus divers en transport routier de voyageurs.

Il est intéressant de constater que peu d'entre eux ont déjà postulé pour un autre métier (18% seulement en transport routier que ce soit de marchandises ou de voyageurs), mais ils ont connu, pour la moitié d'entre eux une période de chômage plus longue en transport routier de voyageurs (14,6 mois) qu'en transport routier de marchandises (7,9 mois).

Le choix de ce métier a été motivé en transport routier de marchandises par la recherche de liberté/indépendance et pour le plaisir de la route/conduite. En transport routier de voyageurs, la motivation première est l'amour de la conduite, puis les contacts et la liberté/indépendance.

Même s'ils déclarent aimer leur métier, ils sont près d'un tiers à déclarer qu'ils ne le rechoiseraient pas tel qu'il est pratiqué aujourd'hui après le Contrat de Progrès (les « anciens » semblent les plus affirmatifs).

En termes de turn-over, les conducteurs routiers ont changé 3,2 fois d'entreprises en transport routier de marchandises et 2,2 fois en transport routier de voyageurs. Les premiers le justifient par la recherche d'un meilleur salaire, puis de meilleures conditions de travail, les seconds (transport routier de voyageurs) évoquent l'inverse.

La majorité des conducteurs en transport routier de voyageurs n'envisage pas d'aller travailler dans une entreprise de transport routier de marchandises et reste globalement moins revendicative que les conducteurs en transport routier de marchandises.

Afin d'améliorer l'attrait du métier, les conducteurs évoquent essentiellement une revalorisation des salaires et des améliorations sur les horaires (facturation des heures, diminution, planning, ...). Des notions telles que la difficulté physique (uniquement en transport routier de marchandises), l'éloignement du domicile ou la qualité de vie constituent aussi, à un degré moindre, des freins aux choix de ce métier.

Ils estiment majoritairement que le travail est accessible aux femmes, en transport routier de marchandises, mais aussi et surtout en transport routier de voyageurs.

Les relations avec les clients, les autres conducteurs et les exploitants sont globalement bonnes. Même s'ils estiment parfois remplir des tâches hors métier (principalement en transport routier de marchandises et à un degré moindre en transport routier de voyageurs).

Les relations avec la Direction sont plus mitigées et seuls 60% des conducteurs jugent le climat social bon. Ainsi, près d'un conducteur sur cinq (légèrement plus en transport routier de marchandises) estime ne pas être suffisamment respecté par sa hiérarchie et un sur deux estime que son travail est insuffisamment reconnu (légèrement plus en transport routier de voyageurs).

Même s'ils souhaitent améliorer leur qualité de vie (week-end complet à domicile, planning des déplacements prévu plus longtemps à l'avance, rentrer tous les soirs à leur domicile, ...), ils ne souhaitent pas ni diminuer leurs frais de route, ni leur temps de travail.

Le système de relais est essentiellement pratiqué en transport routier de voyageurs où il satisfait la majorité des conducteurs le pratiquant (85%). Lorsqu'il est usité en transport routier de marchandises (plus rarement qu'en transport routier de voyageurs), la satisfaction est moins évidente (seuls 58% sont satisfaits).

Les conducteurs en transport routier de marchandises sont les plus contrôlés sur route (en moyenne 3,5 fois par an contre 1,8 fois en transport routier de voyageurs) et ce sont aussi les plus critiques sur leur efficacité en termes d'amélioration de la sécurité.

Les aires d'arrêt sont globalement jugées insuffisantes aussi bien au niveau de leur nombre que de leurs places de stationnements. Quelques reproches sont aussi évoqués en termes de propreté et de sécurité.

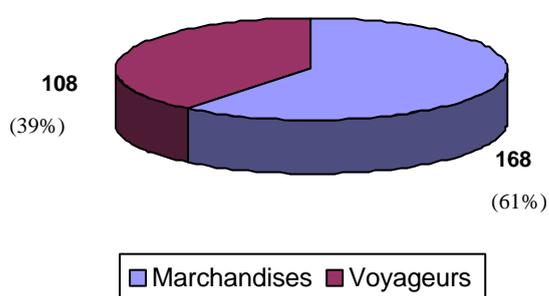
Enfin, ils estiment disposer d'une bonne image auprès des clients ou des usagers qu'ils transportent, mais sont plus partagés vis à vis du grand public ou des autres usagers de la route. De plus ils déclarent, pour plus de la moitié d'entre eux, que l'image du métier a stagné ou évolué négativement ces dernières années.

### 3 – L’ECHANTILLON INTERROGE

Au final, toutes catégories confondues, 276 conducteurs routiers régionaux ont été interrogés.

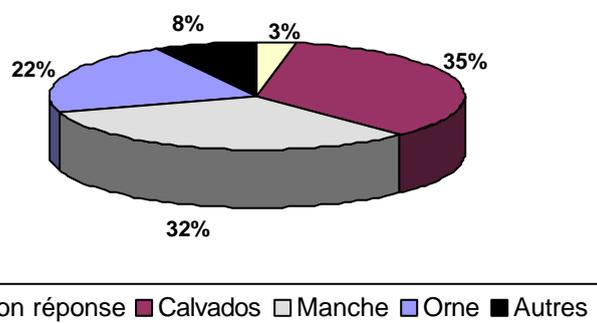
Ils se répartissent ainsi :

#### ■ Marchandises/Voyageurs



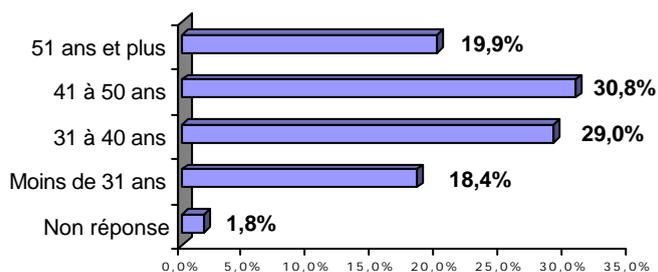
Les analyses détaillées feront la distinction des réponses selon le type de transports (marchandises, voyageurs).

#### ■ Département



	TRM	TRV
Calvados	38,7%	29,6%
Manche	28,6%	38,0%
Orne	18,5%	26,9%
Autres	13,1%	0,9%
Non réponse	1,2%	4,6%

#### ■ Age



Age moyen : 40,8 ans

TRM : âge moyen	38,9 ans
TRV : âge moyen	43,7 ans

## ■ Ancienneté dans l'entreprise et dans le métier de conducteur

- Ancienneté moyenne dans l'entreprise : 9,2 ans.

<b>TRM</b>	9,8 ans
<b>TRV</b>	8,3 ans

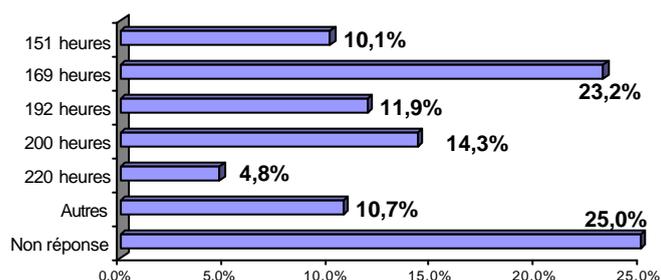
- Ancienneté moyenne dans le métier de conducteur : 14,1 ans.

<b>TRM</b>	14,2 ans
<b>TRV</b>	13,9 ans

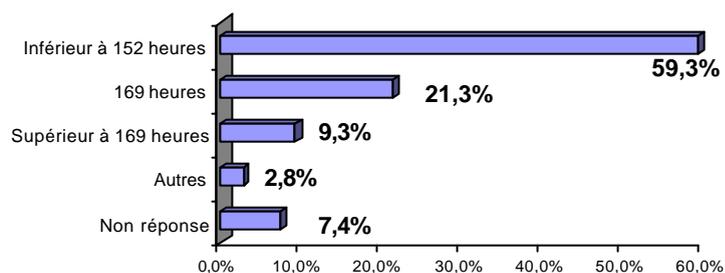
Il est intéressant de constater que dans le transport routier de marchandises, malgré un âge moyen plus élevé, les anciennetés dans l'entreprise et dans le métier sont plus faibles.

## ■ Forfait horaire mensuel

### Transport routier de marchandises

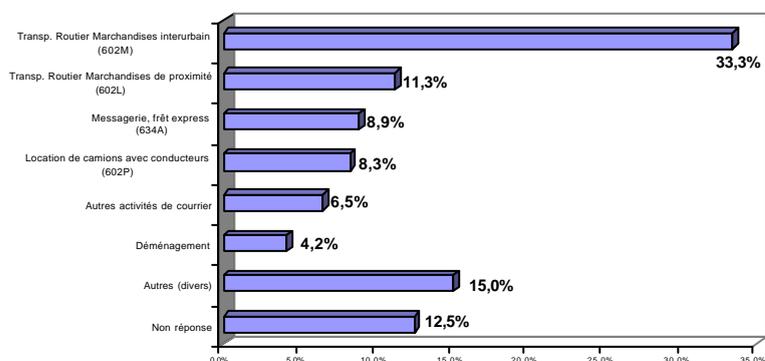


### Transport routier de voyageurs

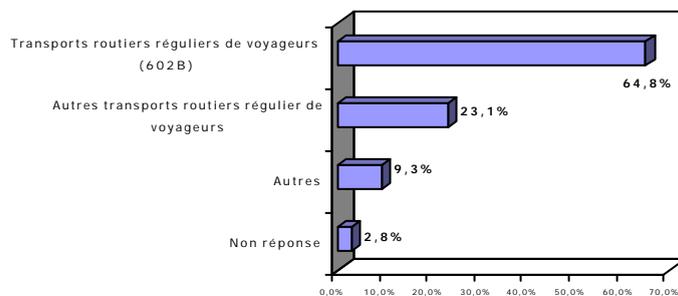


## ■ Par secteur d'activité :

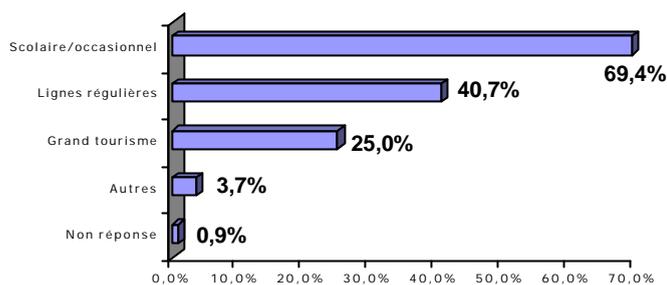
### Transport routier de marchandises



### Transport routier de voyageurs

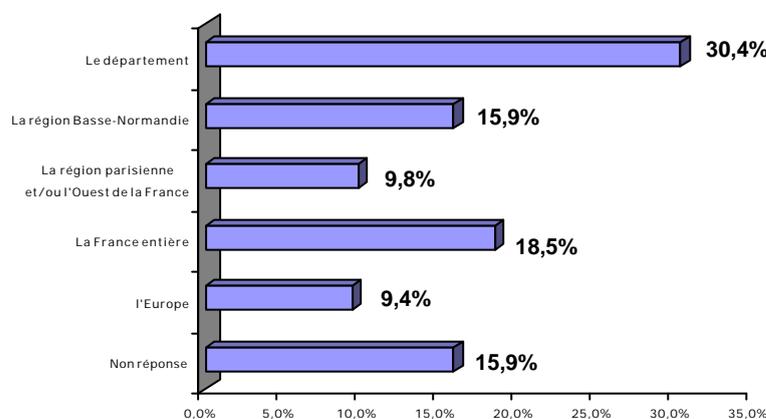


### Activité principale en transport routier de voyageurs



### ■ Périmètre de circulation

*« Quel est en général votre périmètre de circulation ? »*



	TRM	TRV
<b>Le Département</b>	22%	43,5%
<b>La Région Basse-Normandie</b>	17,3%	13,9%
<b>La Région Parisienne et/ou l'Ouest de la France</b>	14,9%	1,9%
<b>La France entière</b>	23,2%	11,1%
<b>L'Europe</b>	6%	14,8%
<b>Non réponse</b>	16,7%	14,8%

Dans le secteur du transport routier de marchandises, la distance moyenne mensuelle parcourue est d'environ 7.253 kilomètres et les conducteurs réalisent environ 6,6 « découchées » en moyenne par mois.

Plus d'un tiers des conducteurs ne réalisent aucune « découchées ».

Les types de véhicules conduits sont généralement les suivants :

- Frigorifique : 26,2%
- Bennes : 19,0%
- Tautliners : 18,5%
- Bâches : 15,5%
- Plateaux : 10,7%
- Citernes : 7,1%
- Savoyardes : 6,0%
- Moins de 35 tonnes : 6,0%
- Autres : 23,3%

(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles).

Les principaux pays étrangers fréquentés par les conducteurs du transport routier de marchandises sont les suivants :

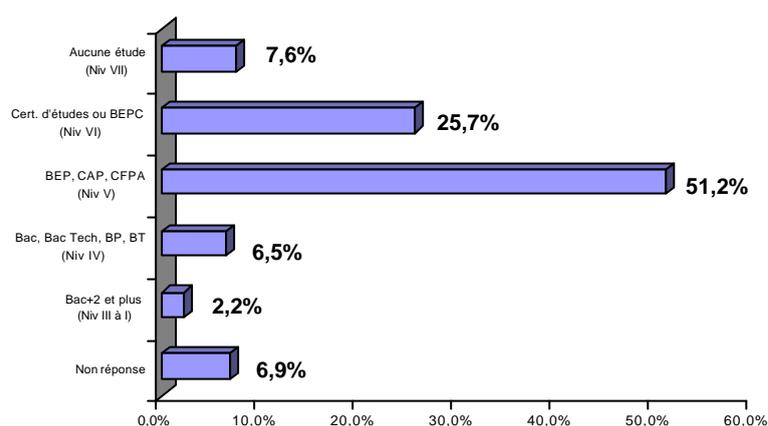
- (Aucun : 78%)
- Belgique : 12,5%
- Allemagne : 6,5%
- Italie : 3,6%
- Pays-Bas : 3,0%
- Grande Bretagne : 2,4%
- Luxembourg : 2,4%
- Suisse : 2,4%
- Espagne : 2,4%

## 4 – LES RESULTATS DETAILLES

### 4.A - FORMATION ET REMUNERATION

#### ■ Niveau d'étude

« Quel est votre niveau d'étude (le plus élevé) ? »



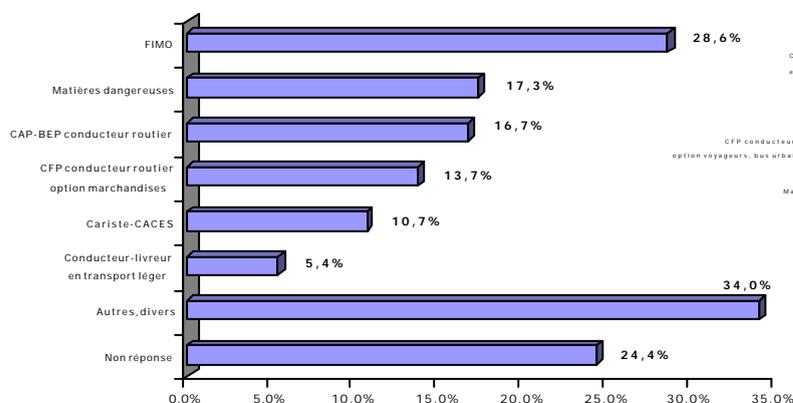
	TRM	TRV
Aucune étude (niv. VII)	9,5%	4,6%
Certificat d'études ou BEP (niv. VI)	23,8%	28,7%
BEP, CAP, CFPA (niv. V)	48,8%	54,6%
Bac, Bac Tech, BP, BT (niv. IV)	5,4%	8,3%
Bac+2 et plus (niv. III à I)	1,8%	2,8%
Non réponse	10,7%	0,9%

Près de 85% des conducteurs routiers ont un niveau d'étude inférieur ou égal au niveau V, c'est à dire BEP, CAP ou CFPA.

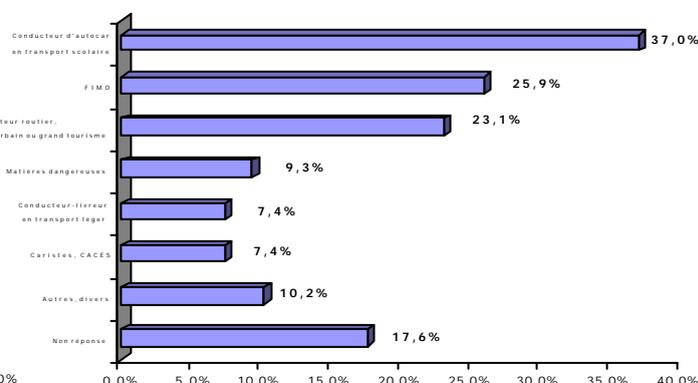
#### ■ Diplôme professionnel

« Quels sont vos diplômes professionnels ? »

##### Transport routier de marchandises



##### Transport routier de voyageurs

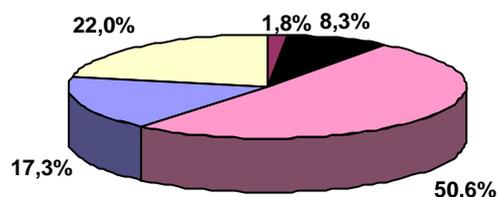


(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles)

## ■ Connaissance et perception des formations FCOS et FIMO

### Transport routier de marchandises

« Concernant la FCOS, que pensez-vous de sa qualité (contenu, efficacité, ...) ? »

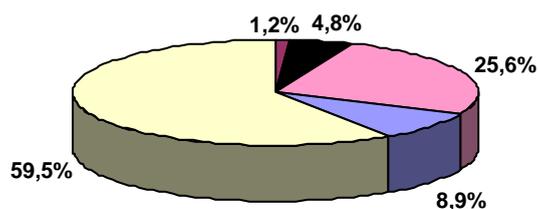


Note moyenne : 3,07/4

Les principales critiques formulées sont alors les suivantes :

- inutile, rien appris (3 citations),
- c'est une histoire d'argent (3 citations),
- trop long (2 citations),
- trop court, compte tenu du contenu (2 citations).

« Concernant la FIMO, que pensez-vous de sa qualité (contenu, efficacité, ...) ? »



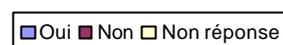
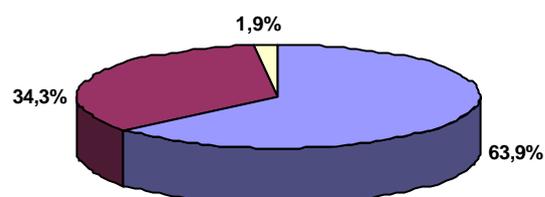
Note moyenne : 3,04/4

Les principales critiques formulées sont alors les suivantes :

- c'est une histoire d'argent (2 citations),
- formation éloignée de la réalité (1 citation).

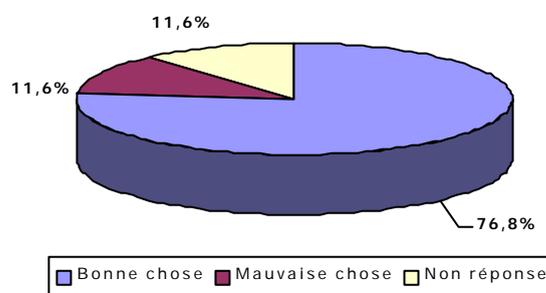
### Transport routier de voyageurs

« Connaissez-vous la FIMO (Formation initiale Minimum Obligatoire) et la FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) ? »



Près des 2/3 des conducteurs en transport routier de voyageurs déclarent connaître la FIMO et la FCOS.

« Pensez-vous que la FIMO et la FCOS soient une bonne ou une mauvaise chose ? »

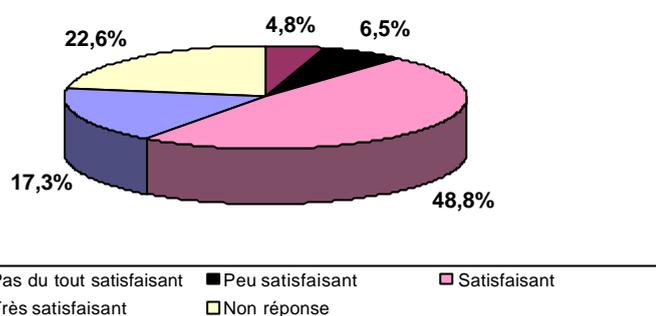


(En % de conducteurs connaissant la FCOS ou la FIMO)

Les 3/4 des conducteurs connaissant la FCOS ou la FIMO estiment que c'est une bonne chose car :

- apporte les connaissances de base (13 citations),
- permet une remise à niveau (8 citations),
- améliore la sécurité (6 citations),
- améliore le niveau de la profession (6 citations),
- permet une meilleure reconnaissance du métier (5).

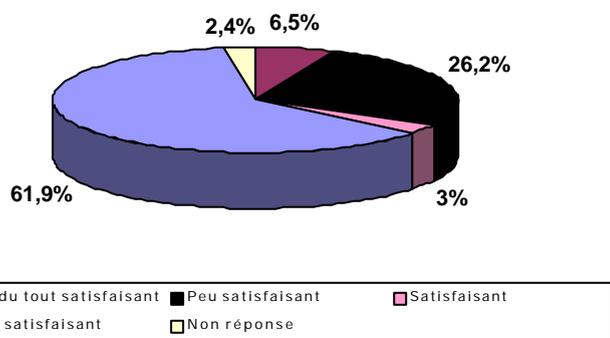
**« FCOS : Que pensez-vous de son rapport durée/périodicité (3 jours tous les 5 ans) ? »**



Les personnes insatisfaites souhaiteraient alors :

- une journée seulement mais plus régulièrement (4 citations),
- ne pas les organiser sur les week-end (1 citation).

**« Comment considérez-vous les conditions d'intégration dans l'entreprise d'un jeune sortant de la FIMO ? »**



Note moyenne : 2,78/4

Les principales critiques sont alors les suivantes :

- FIMO : trop théorique (3 citations),
- Le rythme de travail rend peu applicable la FIMO (2 citations),
- personnel pas assez disponible pour expliquer (1 citation).

Les 12% estimant que c'est une mauvaise chose évoquent alors les critiques suivantes :

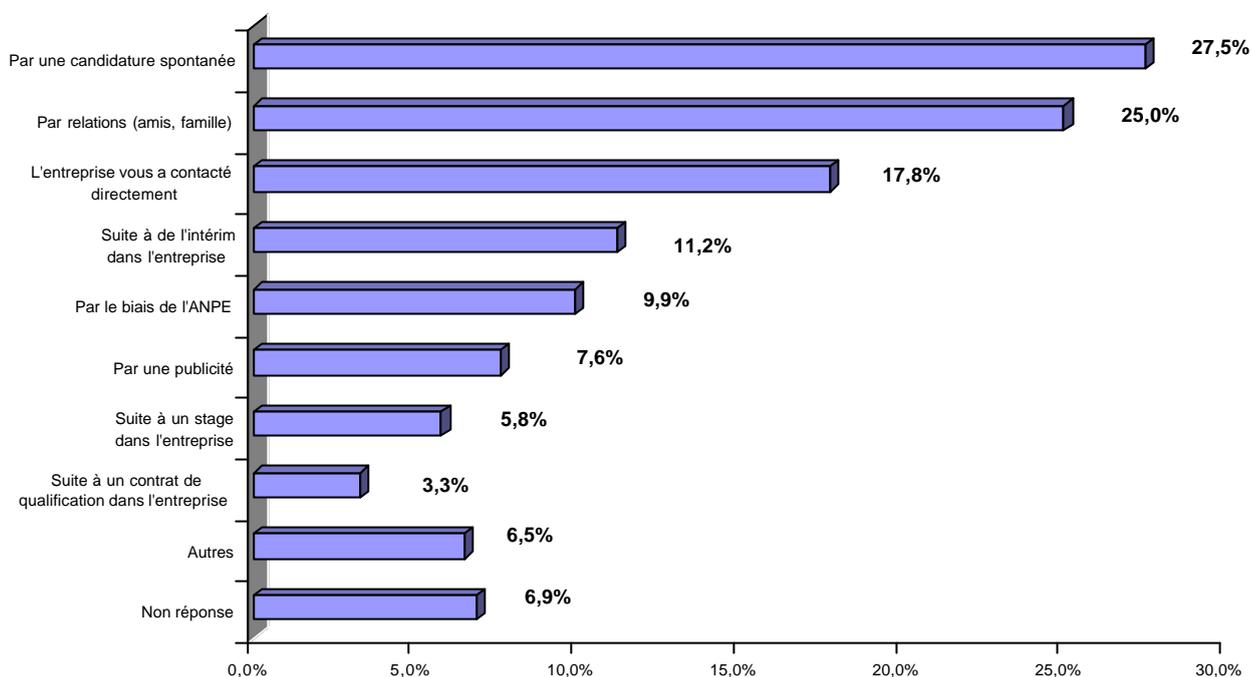
- c'est une contrainte supplémentaire (2 citations),
- c'est juste un intérêt financier (2 citations),
- le salaire ne suit pas (2 citations),
- formation trop théorique et manque de pratique (1 citation).

« *Quelles sont vos principales demandes en matière de formation ?* »

- Conduite (6 citations),
- Sécurité (4 citations),
- F.C.O.S. (3 citations),
- Réglementation (3 citations),
- Secourisme (2 citations),
- Mécanique et matériel (2 citations),

## ■ Mode de recrutement

« Comment avez-vous été recruté par votre entreprise ? »



(% supérieur à 100% du fait de réponses multiples possibles)

	TRM	TRV
<b>Par une candidature spontanée</b>	19 %	40,7%
<b>Par relations ( amis / famille )</b>	26,8%	22,2%
<b>L'entreprise nous a contacté directement</b>	17,9%	17,6%
<b>Suite à de l'intérim dans l'entreprise</b>	10,7%	12,0%
<b>Par le biais de l'ANPE</b>	8,5%	12,0%
<b>Par un publicité</b>	5,4%	11,1%
<b>Suite à un stage dans l'entreprise</b>	4,8%	7,4%
<b>Suite à un contrat de qualification dans l'entreprise</b>	4,2%	1,9%
<b>Autres</b>	6,5%	6,5%
<b>Non réponse</b>	10,7%	0,9%

Les deux principaux modes de recrutement restent la candidature spontanée (et cela est très marqué en transport routier de voyageurs) et le relationnel (plutôt en transport routier de marchandises).

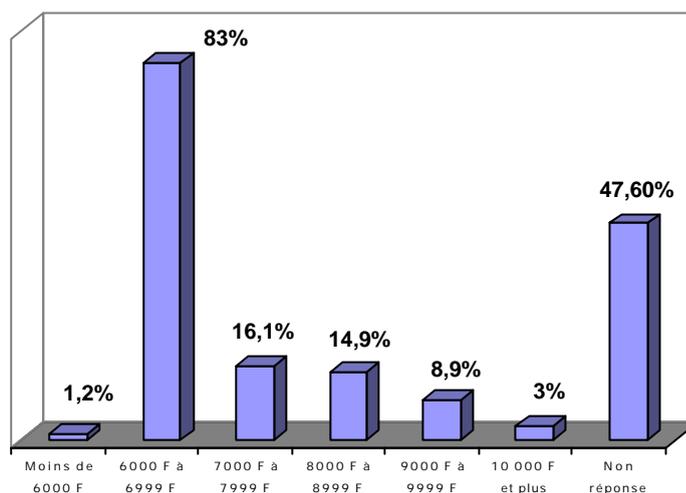
## ■ Rémunération

« *Quelle est votre rémunération mensuelle nette ?* »

### Transport routier de marchandises

➤ Salaire mensuel net moyen (hors frais de route) : 7.929 Francs

• Répartition :



• Répartition selon les forfaits horaire :

*(N.B. : peu de réponses, ces moyennes ne sont donc pas significatives et ne constituent que des tendances).*

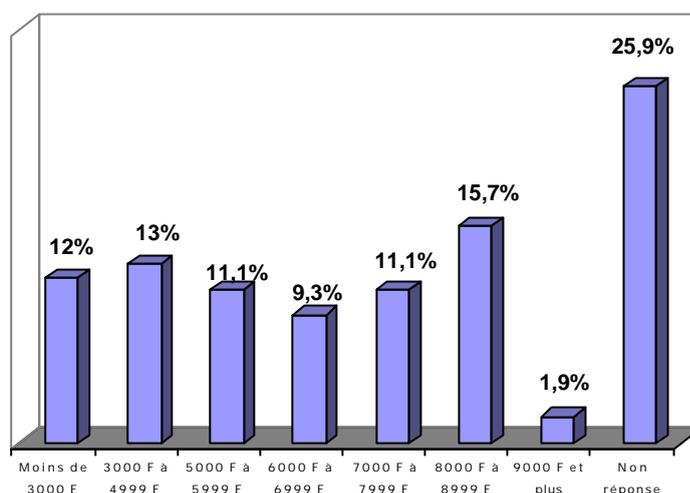
- ✓ 151 heures : 7.111 Francs (9 citations).
- ✓ 169 heures : 7.615 Francs (27 citations).
- ✓ 192 heures : 7.967 Francs (11 citations).
- ✓ 200 heures : 8.718 Francs (15 citations).
- ✓ 220 heures : 8.432 Francs (2 citations).

➤ Montant mensuel moyen des frais de route : 2.421 Francs.

## Transport routier de voyageurs

➤ Salaire mensuel net moyen : 5.272 Francs

• Répartition :



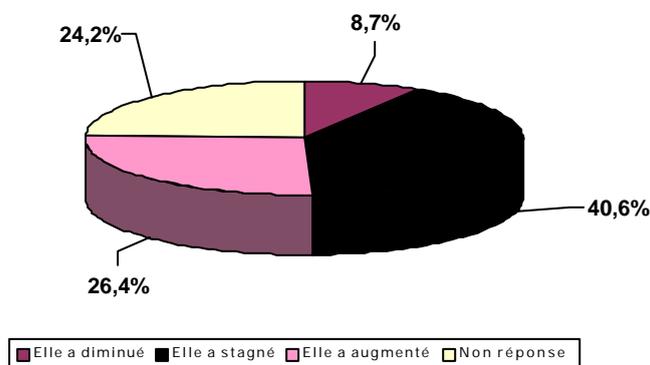
• Répartition selon les forfaits horaire :

*(N.B. : peu de réponses, ces moyennes ne sont donc pas significatives et ne constituent que des tendances).*

- ✓ Inférieur à 152 heures : 5.001 Francs (45 citations).
- ✓ 169 heures : 6.753 Francs (19 citations).
- ✓ Supérieur à 169 heures : 6.749 Francs (10 citations).

### ■ Evolution de la rémunération

« Comment votre rémunération a-t-elle évoluée depuis deux ans ? »

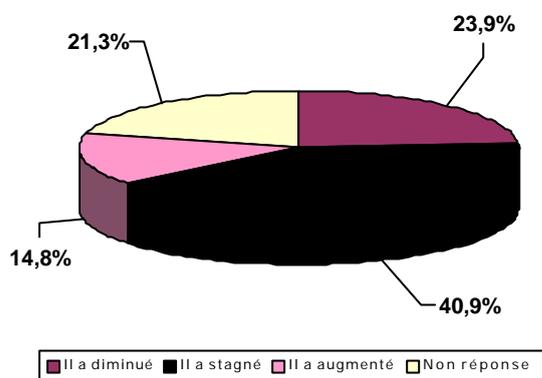


	TRM	TRV
Elle a diminué	9,4%	13,9%
Elle a stagné	37,5%	45,4%
Elle a augmenté	25,0%	28,7%
Non réponse	32,1%	12,0%

Seul un quart des conducteurs routiers déclare que leur rémunération a augmenté depuis deux ans.

## ■ Evolution du temps de travail

« Comment a évolué votre temps de travail depuis deux ans ? »

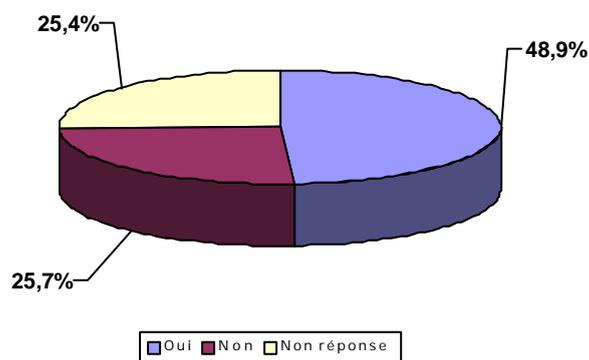


	TRM	TRV
<b>Il a diminué</b>	25,0%	19,4%
<b>Il a stagné</b>	36,9%	47,2%
<b>Il a augmenté</b>	11,3%	20,4%
<b>Non réponse</b>	26,8%	13,0%

Près d'un quart des conducteurs routiers estime que leur temps de travail a diminué depuis deux ans.

## ■ Temps de travail / Rémunération

« Faites-vous le lien entre temps de travail et rémunération ? »

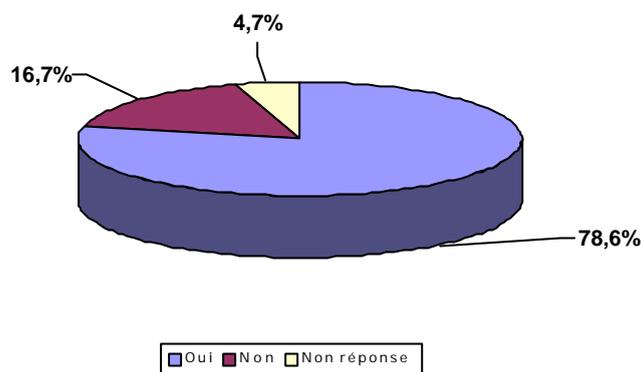


	TRM	TRV
<b>Oui</b>	50,6%	46,3%
<b>Non</b>	23,2%	29,6%
<b>Non réponse</b>	26,2%	24,1%

Seul un conducteur routier sur deux déclare faire le lien entre son temps de travail et sa rémunération.

#### 4.B - MOTIVATIONS DES CONDUCTEURS ROUTIERS ET ATTRAIT DU METIER

« Avez-vous déjà exercé un autre métier ? »

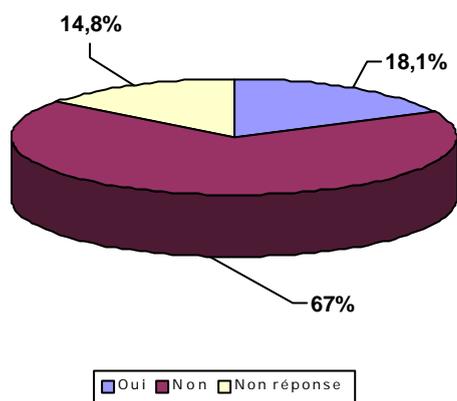


	TRM	TRV
<b>Oui</b>	72,0%	88,9%
<b>Non</b>	22,0%	8,3%
<b>Non réponse</b>	6,0%	2,8%

Plus des  $\frac{3}{4}$  des conducteurs ont déjà exercé un autre métier à savoir :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mécanicien (15 citations),</li> <li>• Ouvrier agricole (15 citations),</li> <li>• Ouvrier usine (8 citations),</li> <li>• Magasinier (7 citations),</li> <li>• Boucher (5 citations),</li> <li>• Cariste (5 citations),</li> <li>• Livreur (5 citations),</li> <li>• Déménageur (4 citations),</li> <li>• Maçon (4 citations),</li> <li>• Manutentionnaire (4 citations),</li> <li>• Electricien (3 citations),</li> <li>• Monteur (3 citations),</li> <li>• Pâtissier (3 citations),</li> <li>• Soudeur (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvrier(e) (7 citations),</li> <li>• Vendeur/Vendeuse (6 citations),</li> <li>• Mécanicien (6 citations),</li> <li>• Boulanger (5 citations),</li> <li>• Electricien (4 citations),</li> <li>• Secrétaire (4 citations),</li> <li>• Chauffeur-livreur (3 citations),</li> <li>• Chauffeur Poids Lourds (3 citations),</li> <li>• Agriculteur (3 citations),</li> <li>• Ajusteur (3 citations),</li> <li>• Ambulancier (3 citations),</li> <li>• animateur (3 citations),</li> <li>• Menuisier (3 citations),</li> <li>• Tôlier (3 citations).</li> </ul>

« Avez-vous déjà postulé pour un autre métier ? »

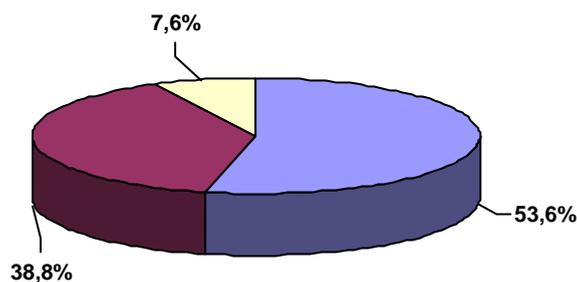


	TRM	TRV
<b>Oui</b>	18,5%	17,6%
<b>Non</b>	61,3%	75,9%
<b>Non réponse</b>	20,2%	6,5%

Seuls 18% des conducteurs routiers déclarent avoir déjà postulé pour un autre métier. Il s'agissait alors des principaux métiers suivants :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mécanicien (5 citations),</li> <li>• Chauffeur autre (4 citations),</li> <li>• Magasinier (2 citations),</li> <li>• Commercial (2 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport :               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ marchandises (2 citations),</li> <li>✓ exploitant (1 citation),</li> <li>✓ formateur (1 citation).</li> </ul> </li> <li>• Mécanique (1 citation),</li> <li>• Peintre (1 citation),</li> <li>• Electricien (1 citation),</li> <li>• Agent de propreté (1 citation),</li> <li>• Accompagnatrice (1 citation),</li> <li>• Commerciale (1 citation),</li> <li>• Educateur sportif (1 citation),</li> <li>• Employé d'usine (1 citation),</li> <li>• Secrétaire (1 citation).</li> </ul>

« Avez-vous déjà été au chômage ? »



■ Oui ■ Non ■ Non réponse

	TRM	TRV
<b>Oui</b>	51,8%	56,5%
<b>Non</b>	38,7%	38,9%
<b>Non réponse</b>	9,5%	4,6%

Plus d'un conducteur routier sur deux déclarent avoir déjà connu une période de chômage.

La durée moyenne maximum était alors d'environ 10,5 mois :

- durée moyenne pour le transport routier de marchandises : 7,9 mois.
- durée moyenne pour le transport routier de voyageurs : 14,6 mois.

Les conducteurs routiers en transport routier de voyageurs sont légèrement plus nombreux à avoir connu le chômage et ce sur une période quasiment deux fois plus longue que les conducteurs en transport de marchandises.

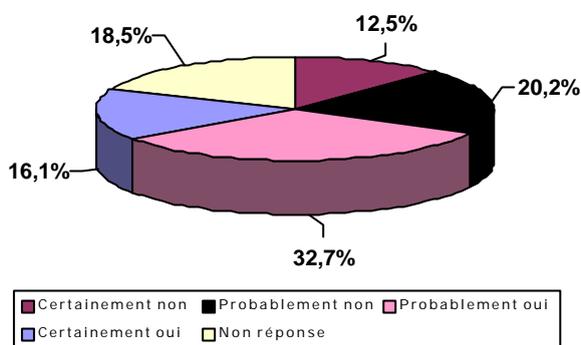
« Pourquoi avez-vous choisi ce métier de conducteur ? »

Leurs principales motivations évoquées sont alors les suivantes :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la liberté / l'indépendance (17 citations),</li> <li>• Pour la conduite et la route (16 citations),</li> <li>• Par goût personnel (10 citations),</li> <li>• Pour la passion (10 citations),</li> <li>• Pour le camion (4 citations),</li> <li>• Pour la solitude (3 citations),</li> <li>• Pour les voyages (3 citations),</li> <li>• « C'est un rêve d'enfant qui s'est réalisé » (2 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amour de la conduite (32 citations),</li> <li>• Contact avec la clientèle (23 citations),</li> <li>• Indépendance / liberté (10 citations),</li> <li>• Pour ne pas rester au chômage (5 citations),</li> <li>• Pour les voyages et le grand air (4 citations).</li> </ul>

➤ Uniquement pour le transport routier de marchandises :

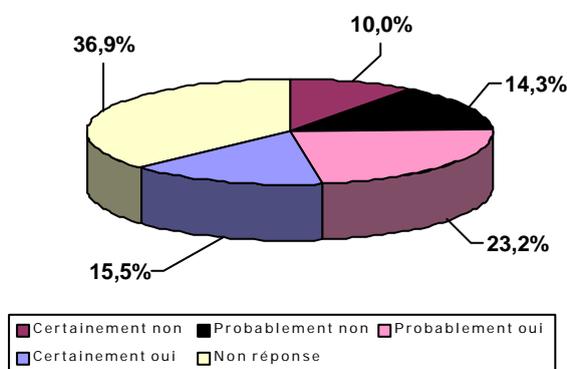
*« Si c'était à refaire, re-choisiriez-vous le même métier que tel qu'il est pratiqué aujourd'hui (après le Contrat de Progrès) ? »*



Note moyenne : 2,64/4

Il est intéressant de noter que les 32,7% de conducteurs qui ne re-choisiraient pas (certainement non ou probablement non) le métier tel qu'il est pratiqué aujourd'hui, sont plus âgés (41,4 ans en moyenne) que ceux qui le reprendraient (36 ans).

*« Si c'était à refaire, re-choisiriez-vous le même métier que tel qu'il était pratiqué avant le Contrat de Progrès ? »*



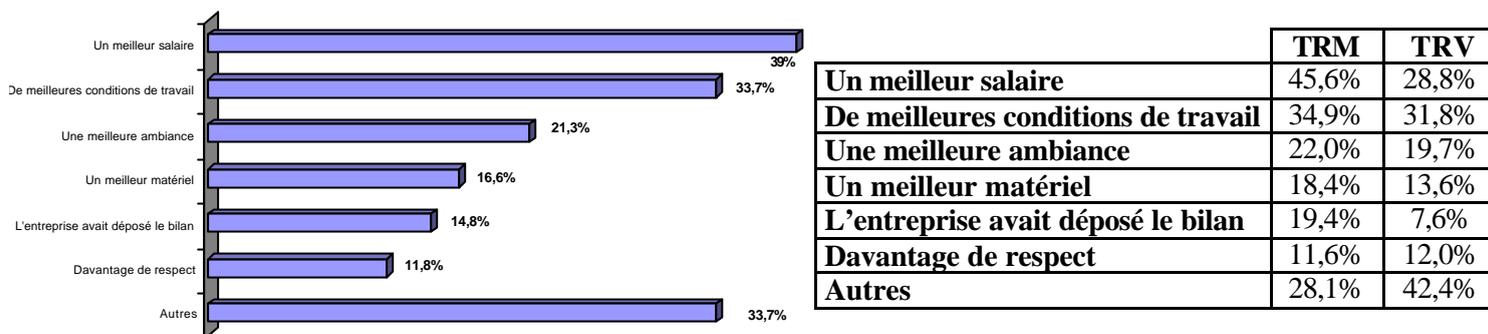
Note moyenne : 2,70/4

La distinction d'âge n'apparaît plus aussi marquée sur la reprise du métier tel qu'il était pratiqué avant. De plus si l'on compare les notes moyennes, la notion de « avant » ou « après » le Contrat de Progrès ne semble pas influencer la volonté de reprendre le métier.

**« Dans combien d'entreprises de transport avez-vous déjà travaillé  
(y compris celle dans laquelle vous êtes actuellement) ? »**

- Transport routier de marchandises : nombre moyen d'entreprises = 3,16.
- Transport routier de voyageurs : nombre moyen d'entreprises = 2,20.

Les raisons de changement sont alors les suivantes :

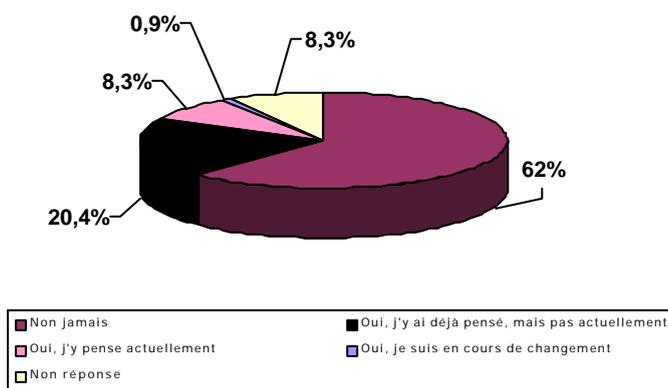


La recherche d'un meilleur salaire et/ou de meilleures conditions de travail représentent les deux principales motivations lors d'un changement d'entreprise.

En transport routier de voyageurs, la première motivation est la recherche de meilleures conditions de travail, alors qu'en transport routier de marchandises, il s'agit d'un meilleur salaire.

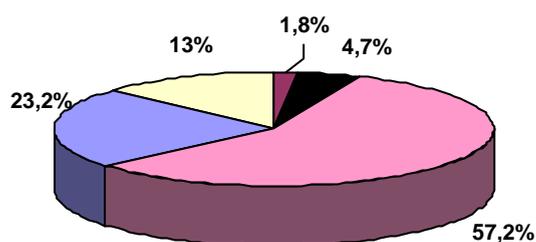
➤ Uniquement pour le transport routier de voyageurs :

**« Avez-vous déjà envisagé d'aller travailler  
dans une entreprise de transport de marchandises ? »**



Plus de 60% des conducteurs routiers en transport de voyageurs n'ont jamais envisagé d'aller travailler dans une entreprise de transport de marchandises.

## « Aimez-vous votre métier ? »



■ Pas du tout aimé ■ Peu aimé ■ Aimé ■ Très aimé ■ Non réponse

	TRM	TRV
<b>Pas du tout aimé</b>	1,8%	1,9%
<b>Peu aimé</b>	6,0%	2,8%
<b>Aimé</b>	56,5%	58,3%
<b>Très aimé</b>	19,0%	29,6%
<b>Non réponse</b>	16,7%	7,4%

Note moyenne sur 4 : 3,16

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 3,11
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 3,25

Plus de 80% des conducteurs déclarent « aimer » voire « très aimer » leur métier. Les conducteurs en transport routier de voyageurs semblent les plus satisfaits.

Les éléments justifiant cet amour du métier sont les suivants :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La liberté (11 citations),</li> <li>• L'indépendance (9 citations),</li> <li>• Les contacts (8 citations),</li> <li>• Les voyages (8 citations),</li> <li>• La conduite (8 citations),</li> <li>• La passion (6 citations),</li> <li>• La solitude (4 citations),</li> <li>• Le camion (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les contacts humains (25 citations),</li> <li>• La conduite (15 citations),</li> <li>• Les responsabilités (6 citations),</li> <li>• La liberté (5 citations),</li> <li>• La passion (4 citations),</li> <li>• Les voyages (4 citations).</li> </ul>

La notion de contacts humains apparaît comme un élément clé d'amour du métier en transport routier de voyageurs.

Or en transport routier de marchandises, les motivations sont plus diverses, mais la liberté de l'indépendance semble être prioritaire.

Lorsqu'ils déclarent ne pas aimer leur métier, ils évoquent les raisons suivantes :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les conditions de travail (1 citation),</li> <li>• L'éloignement (1 citation),</li> <li>• La vie de famille (1 citation).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La routine (1 citation).</li> <li>• Trop de responsabilités par rapport au salaire (1 citation),</li> <li>• Considéré comme un simple numéro (1 citation)</li> </ul>

**« Selon vous, que faudrait-il pour améliorer l'attrait du métier de conducteur ? »**

Leurs suggestions sont les suivantes :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revalorisation des salaires (21 citations),</li> <li>• Toutes les heures facturées (5 citations),</li> <li>• Améliorer l'image (3 citations),</li> <li>• Une meilleure information (3 citations),</li> <li>• Moins de pressions (3 citations),</li> <li>• Davantage de respect des chargeurs et des responsables (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revalorisation des salaires (31 citations),</li> <li>• Davantage de reconnaissance (5 citations),</li> <li>• Meilleures conditions de travail (3 citations),</li> <li>• Une meilleure information (3 citations).</li> </ul>

L'amélioration du métier semble passer pour une revalorisation du métier.

**« Quels sont les arguments que vous feriez valoir auprès d'un jeune pour lui faire choisir le métier de conducteur routier aujourd'hui ? »**

Les principaux arguments évoqués sont les suivants :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'indépendance (9 citations),</li> <li>• La liberté (8 citations),</li> <li>• Le salaire (8 citations),</li> <li>• Les voyages (5 citations),</li> <li>• La conduite, la route (4 citations),</li> <li>• Le courage (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les contacts avec la clientèle (4 citations),</li> <li>• Les voyages (4 citations),</li> <li>• L'indépendance (4 citations),</li> <li>• Le salaire (4 citations),</li> <li>• La liberté (2 citations),</li> <li>• L'organisation du travail (2 citations).</li> </ul>

On retrouve en arguments principaux, les éléments qui faisaient que les conducteurs aiment leur métier.

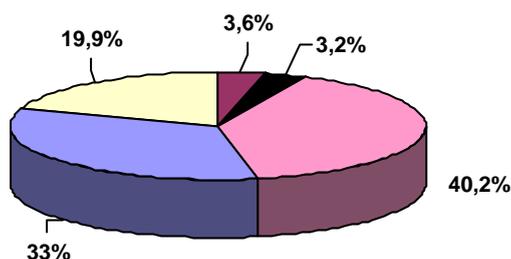
**« D'après vous, qu'est-ce qui freine les jeunes dans le choix de ce métier ? »**

Les principaux freins évoqués sont les suivants :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvais salaire (40 citations),</li> <li>• Les heures (17 citations),</li> <li>• Métier dur (8 citations),</li> <li>• L'éloignement (5 citations),</li> <li>• La vie de famille (4 citations),</li> <li>• Ne pas rentrer le soir (4 citations),</li> <li>• Les responsabilités (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvais salaire (37 citations),</li> <li>• Les horaires (13 citations),</li> <li>• La vie de famille (6 citations),</li> <li>• Travailler le week-end (3 citations),</li> <li>• Prix des permis ou de la formation (3 citations).</li> </ul>

Le salaire et les horaires (ainsi que la dureté du métier en transport routier de marchandises) sont, d'après les conducteurs, les principaux freins au choix du métier.

« L'emploi de femmes en tant que conducteurs routiers peut-il être développé ? »



	TRM	TRV
<b>Non, certainement pas</b>	6,0%	0%
<b>Non, probablement pas</b>	3,6%	2,8%
<b>Oui, probablement</b>	36,9%	45,4%
<b>Oui, certainement</b>	29,2%	38,9%
<b>Non réponse</b>	24,4%	13,0%

■ Certainement non	■ Probablement non	■ Probablement oui
■ Certainement oui	■ Non réponse	

Note moyenne sur 4 : 3,27

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 3,18
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 3,41

Près des  $\frac{3}{4}$  des conducteurs estiment que l'emploi de femmes en tant que conducteurs routiers peut-être développé.

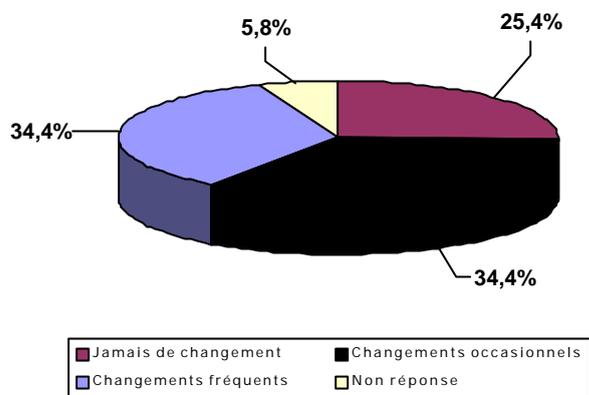
Les conducteurs en transport routier de voyageurs en sont les plus convaincus.

Les solutions suivantes sont alors évoquées :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleure information (4 citations),</li> <li>• Adaptation et sécurisation des aires de repos (4 citations),</li> <li>• Avec moins de misogynie (4 citations),</li> <li>• Par une formation plus accessible (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Davantage de temps partiels (4 citations),</li> <li>• Favoriser la formation (4 citations),</li> <li>• Meilleure information (2 citations).</li> </ul>

#### 4.C - VEHICULES ET RELATIONS AVEC LES CLIENTS/USAGERS

« Conduisez-vous en règle générale toujours le même véhicule ? »



	TRM	TRV
<b>Jamais de changement</b>	32,1%	14,8%
<b>Changements occasionnels</b>	30,4%	40,7%
<b>Changements fréquents</b>	30,4%	40,7%
<b>Non réponse</b>	7,1%	3,7%

Sur une échelle de 1 à 3, la note moyenne est alors de 2,09 (c'est à dire légèrement supérieure à « changements occasionnels »).

- Transport routier de marchandises : note moyenne = 1,98
- Transport routier de voyageurs : note moyenne = 2,27

Plus de 80% de conducteurs en transport routier de voyageurs changent occasionnellement ou fréquemment de véhicule alors qu'ils ne sont que 61% en transport routier de marchandises.

Lorsqu'ils effectuent des changements, ils changent en moyenne 9,2 fois de véhicule par mois :

- Transport routier de marchandises : nombre moyen de changements par mois = 7,4
- Transport routier de voyageurs : nombre moyen de changements par mois = 11,9

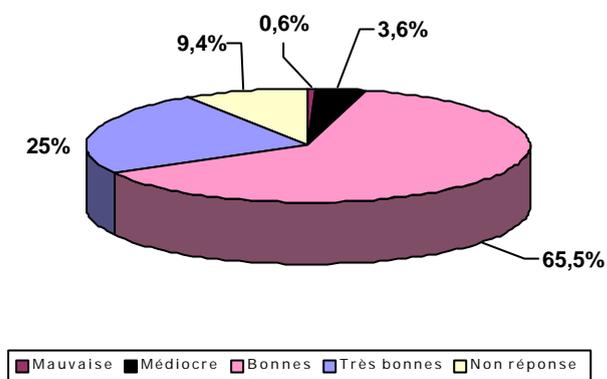
« Quels sont les éléments marquants ou à améliorer dans l'équipement de votre véhicule ? »

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Climatisation (7 citations),</li> <li>• TELMA (7 citations),</li> <li>• Le freinage (7 citations),</li> <li>• Confort de la cabine (5 citations),</li> <li>• Chauffage (3 citations),</li> <li>• Radio (3 citations),</li> <li>• Matériel plus récent (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Climatisation (5 citations),</li> <li>• Véhicules plus récents (5 citations),</li> <li>• Couchettes (4 citations),</li> <li>• Radio (4 citations),</li> <li>• Dégivrage (3 citations),</li> <li>• Confort des sièges (2 citations).</li> </ul>

## ■ Relations clients/usagers

### Transport routier de marchandises

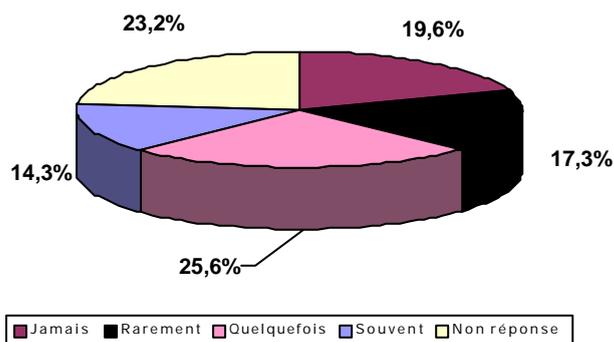
« Vos relations avec les clients sont-elles, en général, ... »



Note moyenne sur 4 : 3,21

Mis à part quelques cas particuliers (moins de 4% des conducteurs), les relations avec les clients ou les usagers sont bonnes, voire très bonnes.

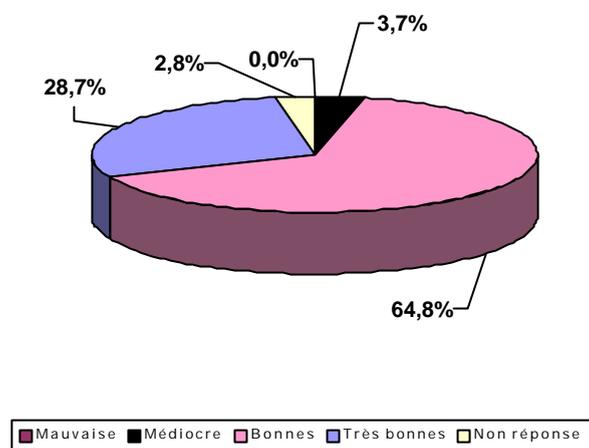
« Chez les clients, considérez-vous que vous remplissez des tâches hors de votre métier ? »



Note moyenne sur 4 : 2,45

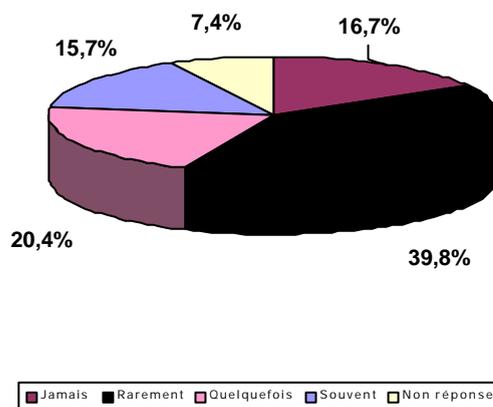
### Transport routier de voyageurs

« Vos relations avec les usagers que vous transportez sont-elles, en général, ... »



Note moyenne sur 4 : 3,26

« Avec les clients, considérez-vous que vous remplissez des tâches hors de votre métier ? »

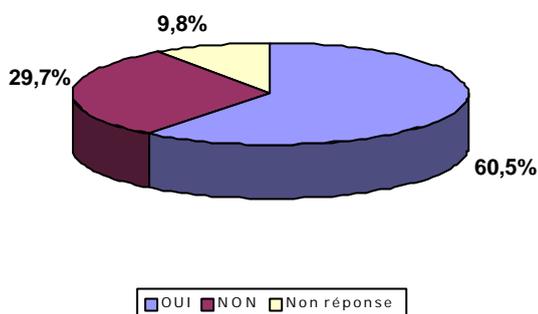


Note moyenne sur 4 : 2,38

Les conducteurs en transport routier de voyageurs estiment qu'ils remplissent moins de tâches hors de leur métier que les conducteurs en transport routier de marchandises.

#### 4.D - RELATIONS SOCIALES AU SEIN DE L'ENTREPRISE

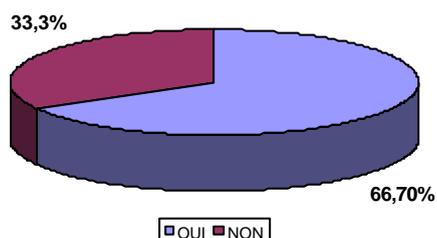
« Est-ce qu'il existe des délégués du personnel ? »



	TRM	TRV
Oui	53,0%	72,2%
Non	33,9%	23,1%
Non réponse	13,1%	4,6%

L'existence de délégués du personnel est plus marquée au sein des entreprises de transport routier de voyageurs que de transport routier de marchandises.

« Si oui, faites-vous remonter des problèmes ou des questions aux délégués du personnel ? »

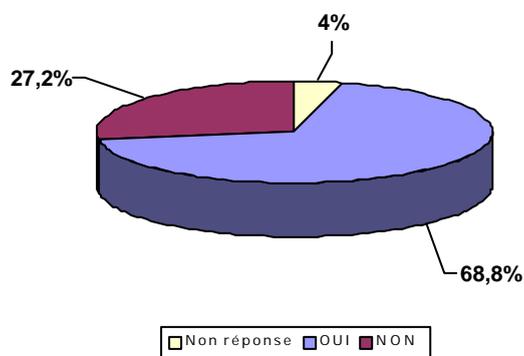


	TRM	TRV
Oui	58,4%	77,2%
Non	41,6%	22,8%

(en % de conducteurs disposant de délégués du personnel)

Les 2/3 des conducteurs font remonter des problèmes ou questions aux délégués du personnel. Ce sont les conducteurs en transport routier de voyageurs qui y font le plus appel (77%).

« Si oui, y a-t-il eu des résultats ? »

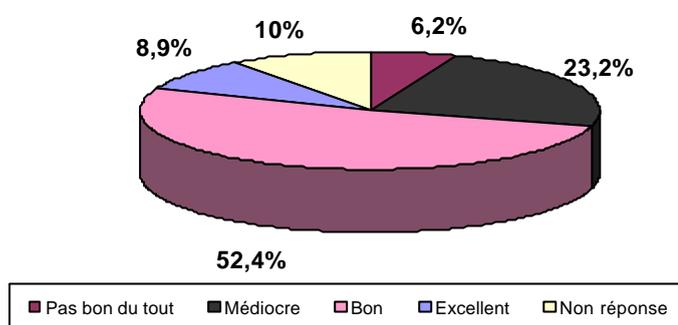


	TRM	TRV
Oui	71,8%	65,6%
Non	28,2%	26,2%
Non réponse	-	8,2%

(en % de conducteurs ayant fait remonter des problèmes ou des questions aux délégués du personnel).

La remontée d'informations aux délégués du personnel s'est accompagnée de résultats dans près de 69% des cas.

« Comment jugez-vous globalement le climat social au sein de votre entreprise ? »



	TRM	TRV
Pas bon du tout	4,8%	8,3%
Médiocre	22%	25%
Bon	52,4%	48,1%
Excellent	8,9%	11,1%
Non réponse	11,9%	7,4%

Les conducteurs en transport routier de marchandises semblent légèrement plus satisfaits du climat social au sein de leur entreprise.

Note moyenne sur 4 : 2,71

- Transport routier de marchandises : note moyenne = 2,74
- Transport routier de voyageurs : note moyenne = 2,67

## ■ Relations

« Comment jugez-vous vos relations avec la Direction, l'exploitant, et les autres conducteurs de votre entreprise ? »

	GLOBAL	TRM	TRV
<b>Relations avec la Direction :</b> note sur 4	2,88	2,89	2,87
<b>Relations avec l'exploitant :</b> note sur 4	3,04	3,03	3,05
<b>Relations avec les autres conducteurs :</b> note sur 4	3,20	3,20	3,21

Echelle de note :

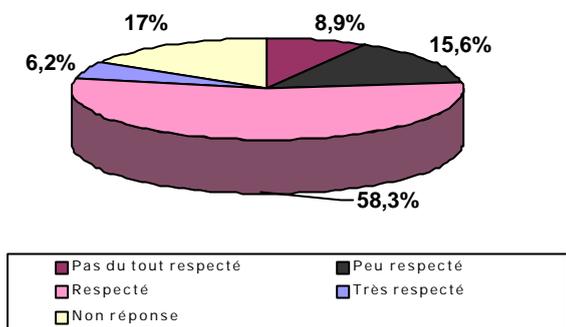
1. Très mauvaises
2. Mauvaises
3. Bonnes
4. Très bonnes

Les relations entre conducteurs apparaissent comme bonnes, voire très bonnes.

Concernant les relations avec l'exploitant, elles sont bonnes, et les relations avec la Direction sont situées entre bonnes et mauvaises.

Il n'apparaît pas de différence significative entre transport routier de marchandises et transport routier de voyageurs.

« Vous considérez-vous suffisamment respecté par votre hiérarchie ? »



	TRM	TRV
<b>Pas du tout respecté</b>	1,8%	4,6%
<b>Peu respecté</b>	19,0%	10,2%
<b>Respecté</b>	49,4%	72,2%
<b>Très respecté</b>	6,0%	6,5%
<b>Non réponse</b>	23,8%	6,5%

Note moyenne sur 4 : 2,81

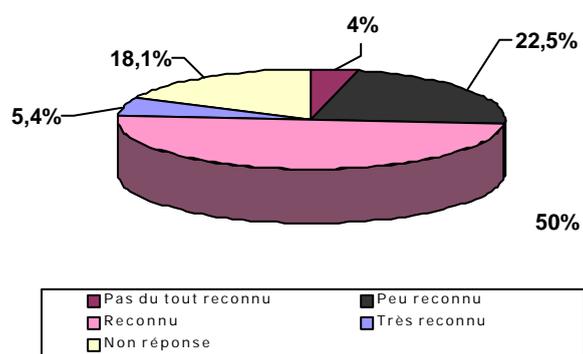
- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,78
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 2,86

Il est à noter que 18,5% des conducteurs estiment être peu respectés, voire pas du tout respectés. Ce pourcentage est légèrement plus élevé dans le secteur du transport routier de marchandises.

Les raisons évoquées de « non respect » sont alors les suivantes :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque de dialogue (4 citations),</li> <li>• « On est pris pour des bêtes ou des larbins » (4 citations),</li> <li>• Aucun souci de la vie privée (2 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considérés comme des « chiens », des « pions », des « numéros » (5 citations),</li> <li>• Nous ne sommes que des «tourneurs de volants » (2 citations),</li> <li>• Bas salaires (2 citations).</li> </ul>

« Votre travail est-il suffisamment reconnu par votre hiérarchie ? »



	TRM	TRV
<b>Pas du tout reconnu</b>	3,6%	4,6%
<b>Peu reconnu</b>	18,5%	28,7%
<b>Reconnu</b>	45,2%	57,4%
<b>Très reconnu</b>	6,5%	3,7%
<b>Non réponse</b>	26,2%	5,6%

Note moyenne sur 4 : 2,69

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,74
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 2,64

Plus d'un quart des conducteurs estiment que leur travail est insuffisamment reconnu par leur hiérarchie. Le taux est plus élevé dans le secteur du transport routier de voyageurs que du transport routier de marchandises.

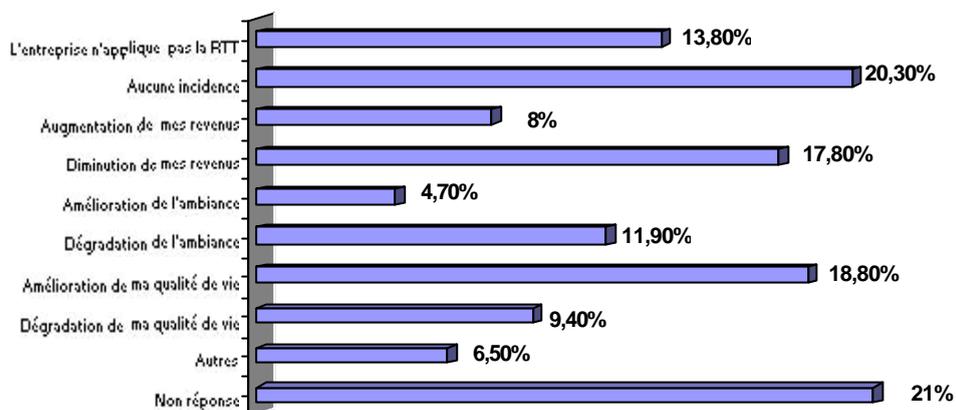
Les principales raisons évoquées sont alors les suivantes :

<b>TRM</b>	<b>TRV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque de primes ou salaire insuffisant (3 citations),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bas salaire compte tenu des responsabilités (6 citations),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvaise reconnaissance du travail de nuit (1 citation),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jamais aucun retour de la Direction (2 citations),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'exploitant ne se rend pas compte du travail demandé (1 citation).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C'est la productivité avant tout (2 citations).</li> </ul>

En synthèse, les conducteurs en transport routier de marchandises semblent être moins respectés, mais leur travail est plus reconnu que les conducteurs en transport de voyageurs.

## 4.E - ORGANISATION DU TRAVAIL

« Quelle est l'incidence de la réduction du temps de travail ? »

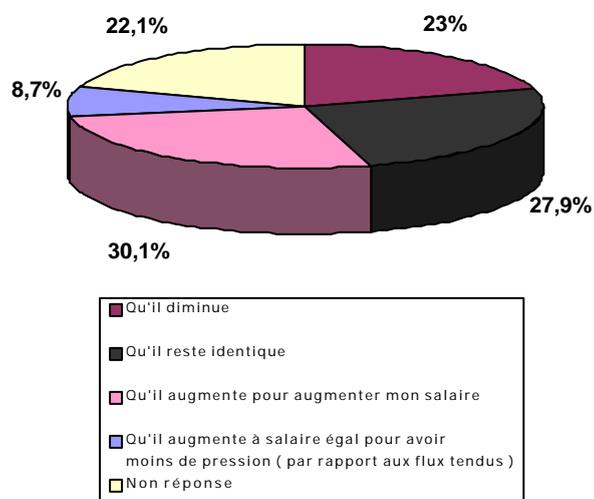


	TRM	TRV
L'entreprise n'applique pas la R.T.T.	12,5%	15,7%
Aucune incidence	17,9%	24,1%
Augmentation de mes revenus	8,3%	7,4%
Diminution de mes revenus	21,4%	12,0%
Amélioration de l'ambiance	4,8%	4,6%
Dégradation de l'ambiance	11,9%	12,0%
Amélioration de ma qualité de vie	18,5%	19,4%
Dégradation de ma qualité de vie	10,1%	8,3%
Autres	6,5%	5,6%
Non réponse	22,6%	18,5%

Pour les entreprises appliquant la R.T.T., les conducteurs estiment en premier lieu qu'il n'y a aucune incidence. Les autres incidences sont ensuite :

- l'amélioration de la qualité de vie,
- la diminution des revenus (principalement pour le transport routier de marchandises),
- la dégradation de l'ambiance.

« Concernant votre temps de travail rémunéré, vous souhaiteriez ... ? »



	TRM	TRV
qu'il diminue	13,7%	7,4%
qu'il reste identique	29,2%	25,9%
qu'il augmente pour augmenter mon salaire	21,4%	43,5%
qu'il augmente, à salaire égal, pour avoir moins de pression (par rapport aux flux tendus)	9,5%	7,4%
Non réponse	26,2%	15,7%

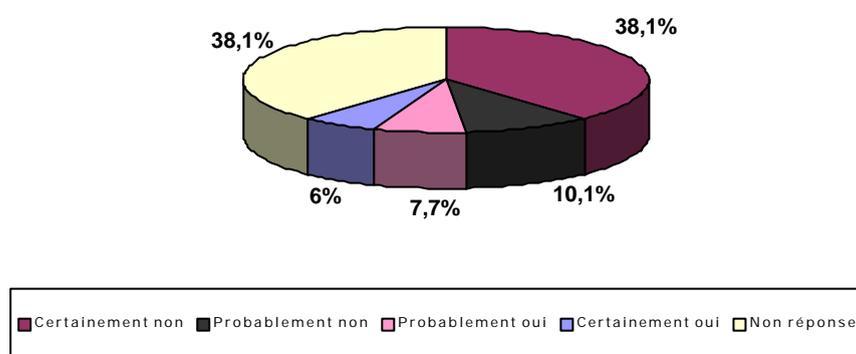
Concernant le temps de travail rémunéré, la situation reste très partagée. Toutefois, dans le secteur du transport routier de voyageurs, près d'un conducteur sur deux souhaiterait augmenter son temps de travail pour augmenter son salaire.

Dans le cadre du transport routier de marchandises, ce pourcentage chute à 21%. Ainsi près de 30% des conducteurs de transport routier de marchandises souhaitent que leur temps de travail reste identique.

## ■ Amélioration de la qualité de vie

### ➤ Uniquement pour le transport routier de marchandises :

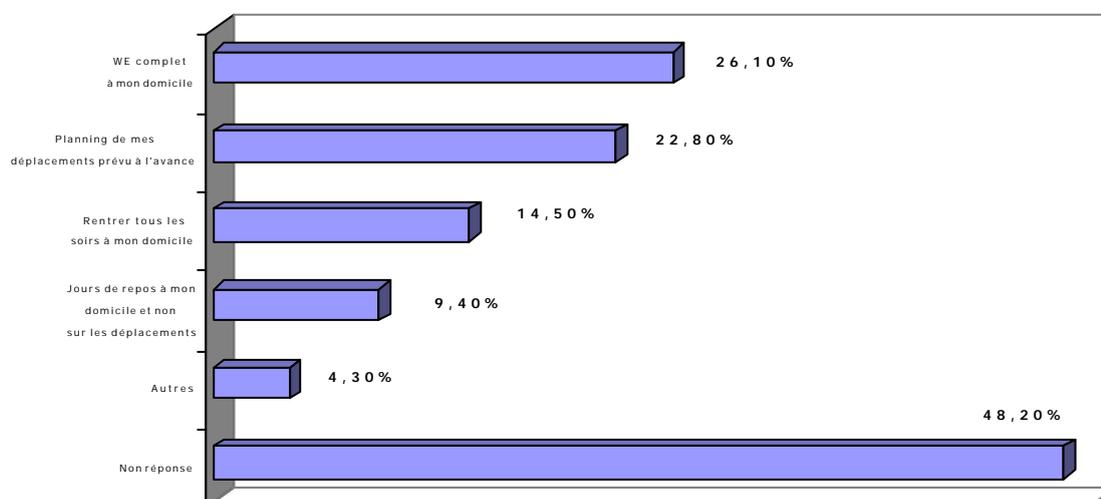
*« Pour améliorer votre qualité de vie, accepteriez-vous une diminution de vos frais de route ? »*



Les conducteurs du transport routier de marchandises ne semblent pas ou peu disposés à accepter une diminution de leur frais de route afin d'améliorer leur qualité de vie.

Toutefois, ils sont plus nombreux à répondre à la question suivante :

*« Si probablement ou certainement oui, que souhaiteriez-vous alors améliorer dans votre qualité de vie ? »*



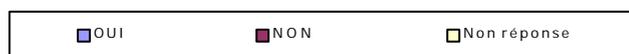
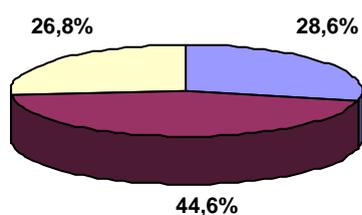
Cette question étant aussi posée au transport routier de voyageurs, les résultats sont alors :

	TRM	TRV
<b>Week-end complet à mon domicile</b>	23,2%	30,6%
<b>Planning de mes déplacements prévu plus longtemps à l'avance</b>	13,7%	37,0%
<b>Rentrer tous les soirs à mon domicile</b>	17,3%	10,2%
<b>Jour de repos à mon domicile et non sur les déplacements</b>	7,1%	13,0%
<b>Autres</b>	2,4%	7,4%
<b>Non réponse</b>	58,9%	31,5%

En transport routier de marchandises, les deux principales attentes, en termes d'amélioration de qualité de vie sont le fait de pouvoir disposer de week-end complets à domicile et rentrer tous les soirs.

En transport routier de voyageurs, les deux principales attentes sont le planning des déplacements prévu plus longtemps à l'avance et les week-end complets à domicile.

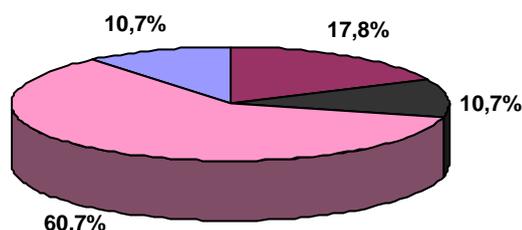
« *Pratiquez-vous quelquefois le système de relais ?* »



	TRM	TRV
<b>Oui</b>	22,0%	38,9%
<b>Non</b>	47,6%	39,8%
<b>Non réponse</b>	30,4%	21,3%

Près d'un conducteur sur deux en transport routier de marchandises ne pratique pas le système de relais. Ce taux est plus faible en transport routier de voyageurs où ils sont près de 40% à le pratiquer.

« Si oui, êtes-vous satisfait de l'organisation de ces relais ? »



	TRM	TRV
<b>Pas du tout satisfait</b>	32,5%	2,4%
<b>Peu satisfait</b>	9,3%	12,2%
<b>Satisfait</b>	51,2%	70,7%
<b>Très satisfait</b>	7,0%	14,6%



(en % de conducteurs pratiquant les relais).

Note moyenne de satisfaction sur 4 : 2,65

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,33
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 2,98

Plus de 40% des conducteurs en transport routier de marchandises se déclarent peu ou pas du tout satisfaits de l'organisation des relais lorsqu'ils les pratiquent. Ce taux est nettement plus faible en transport routier de voyageurs seulement (14%).

Les reproches qui sont alors effectués sont les suivants :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleur aménagement des plages horaires (2 citations),</li> <li>• Coupure minimum : 12 heures, donc perte de 4 heures par rapport à une coupure normale de 8 heures (1 citation).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relais à la journée : il vaudrait mieux cumuler des jours de repos (1 citation),</li> <li>• Lors des relais de nuit : pouvoir se reposer dans une chambre d'hôtel (1 citation).</li> </ul>

#### 4.F - CONTROLES, INFRASTRUCTURES ET CONCURRENCE ETRANGERE

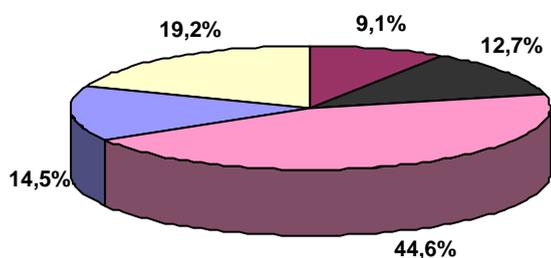
« Combien de fois avez-vous été contrôlé sur route depuis un an ? (tous types de contrôles) »

Nombre moyen de contrôles par an : 2,84

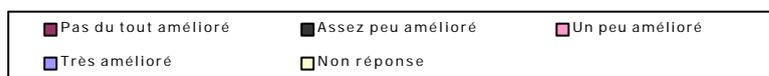
- Transport routier de marchandises : nombre moyen de contrôles par an = 3,49
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 1,82

Globalement, les conducteurs en transport routier de voyageurs semblent être contrôlés moins fréquemment que les conducteurs en transport routier de marchandises.

« Selon vous, les contrôles contribuent-ils à améliorer la sécurité routière ? »



	TRM	TRV
<b>Pas du tout amélioré</b>	10,7%	6,5%
<b>Assez peu amélioré</b>	12,5%	13,0%
<b>Un peu amélioré</b>	39,3%	52,8%
<b>Très amélioré</b>	13,1%	16,7%
<b>Non réponse</b>	24,4%	11,0%



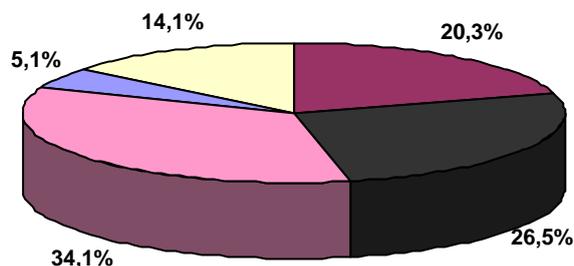
Note moyenne sur 4 : 2,41

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,10
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 2,90

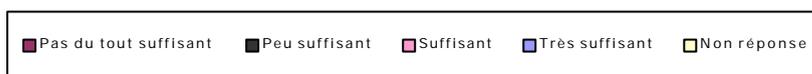
Près de 60% des conducteurs estiment que les contrôles ont contribué à améliorer la sécurité routière. Ce sont les conducteurs en transport routier de voyageurs qui en paraissent le plus convaincu. Ainsi, ils sont près de 75% à estimer qu'il n'y a pas trop de contrôles sur la route.

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perte de temps (6 citations),</li> <li>• Contrôleurs non qualifiés (5 citations),</li> <li>• Pas de contrôles des étrangers (3 citations),</li> <li>• Contrôles trop administratifs (3 citations),</li> <li>• Contrôles toujours aux mêmes endroits (3 citations),</li> <li>• Contrôles pas assez nombreux (3 citations),</li> <li>• Sanctions devraient être plus dures (3 citations),</li> <li>• Réaliser les contrôles en entreprise (2 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôles pas assez nombreux (5 citations),</li> <li>• Contrôles trop axés sur la vitesse (3 citations),</li> <li>• Perte de temps (1 citation).</li> </ul>

« Les aires d'arrêts sont-elles en nombre suffisant ? »



	TRM	TRV
<b>Pas du tout suffisant</b>	26,8%	10,2%
<b>Peu suffisant</b>	30,4%	20,4%
<b>Suffisant</b>	27,4%	44,4%
<b>Très suffisant</b>	4,2%	6,5%
<b>Non réponse</b>	11,3%	18,5%

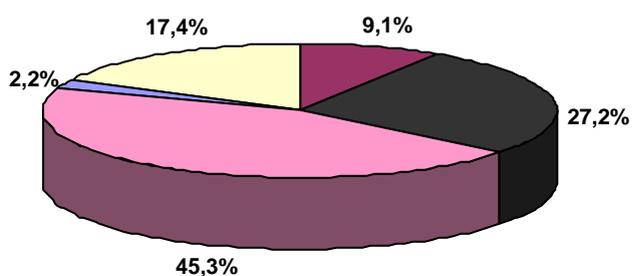


Note moyenne sur 4 : 2,29

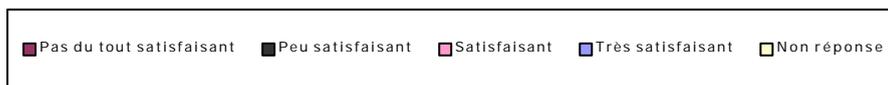
- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,10
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 2,58

Près d'un conducteur routier sur deux estime que le nombre d'aires d'arrêts est insuffisant. Ce sont les conducteurs en transport routier de marchandises les plus revendicatifs sur cet aspect.

« Le niveau d'équipement des aires d'arrêt est-il satisfaisant ? »



	TRM	TRV
<b>Pas du tout satisfaisant</b>	12,5%	3,7%
<b>Peu satisfaisant</b>	30,4%	22,2%
<b>satisfaisant</b>	41,1%	49,1%
<b>Très satisfaisant</b>	1,8%	2,8%
<b>Non réponse</b>	14,3%	22,2%



Note moyenne sur 4 : 2,49

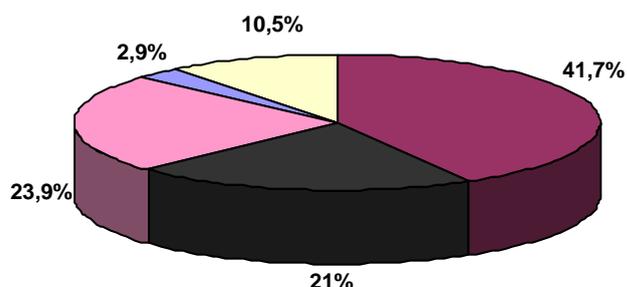
- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,38
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 2,65

Environ un tiers des conducteurs estime que le niveau d'équipement des aires d'arrêt est insatisfaisant. Ce sont les conducteurs en transport routier de marchandises qui en sont les plus insatisfaits.

Les principales critiques formulées par rapport aux aires d'arrêt sont les suivantes :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque de place de stationnement sur les aires (23 citations),</li> <li>• Manque d'aires (notamment sur les nationales) (10 citations),</li> <li>• Manque de sanitaires (7 citations),</li> <li>• Manque de sécurité (6 citations),</li> <li>• Manque de propreté (5 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque d'aires (6 citations),</li> <li>• Manque de sécurité (4 citations),</li> <li>• Manque de propreté (3 citations),</li> <li>• Manque de sanitaires (3 citations),</li> <li>• Manque de place de stationnement (2 citations).</li> </ul>

« *Etes-vous amené à discuter avec des conducteurs étrangers ?* »



	TRM	TRV
<b>Jamais</b>	32,7%	55,6%
<b>Rarement</b>	22,6%	18,5%
<b>Quelquefois</b>	28,6%	16,7%
<b>Souvent</b>	3,0%	2,8%
<b>Non réponse</b>	13,1%	6,5%



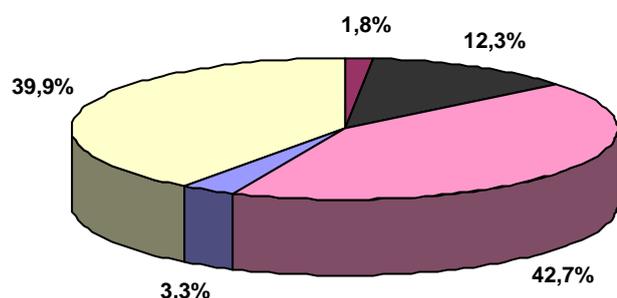
Note moyenne sur 4 : 1,87

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,02
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 1,64

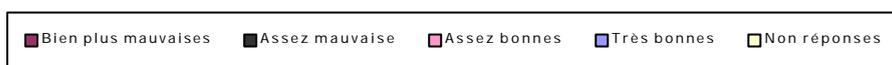
Près de 63% des conducteurs routiers ne discutent jamais ou rarement avec des conducteurs étrangers.

Ce sont les conducteurs en transport routier de voyageurs qui ont le moins de contacts.

**« A votre avis, les conditions d'exercice des conducteurs français par rapport à leurs collègues étrangers sont ... ? »**



	TRM	TRV
<b>Bien plus mauvaises</b>	2,4%	0,9%
<b>Assez mauvaises</b>	13,1%	11,1%
<b>Assez bonnes</b>	44,0%	40,7%
<b>Très bonnes</b>	2,4%	4,6%
<b>Non réponse</b>	38,1%	42,6%



Note moyenne sur 4 : 2,79

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 4 = 2,75
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 4 = 2,85

Les conducteurs routiers français estiment globalement que leurs conditions d'exercice sont globalement assez bonnes par rapport à leurs collègues étrangers.

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Davantage de respect des temps de travail (6 citations),</li> <li>• Meilleur respect de la réglementation (6 citations),</li> <li>• Meilleur salaire (3 citations),</li> <li>• Meilleures conditions de travail (2 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleures conditions sociales (7 citations),</li> <li>• Meilleur respect du temps de travail (3 citations).</li> <li>• Meilleur matériel (2 citations),</li> <li>• Salaire plus élevé (1 citation).</li> </ul>

Toutefois, quelques conducteurs jugeant leurs conditions d'exercice plus mauvaises, évoquent les aspects suivants :

TRM	TRV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trop de réglementation en France (2 citations),</li> <li>• Salaires bas (2 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salaires bas (3 citations),</li> <li>• Trop d'heures (1 citation),</li> <li>• Mauvaise ambiance (1 citation).</li> </ul>

**4.G - IMAGE DU METIER**

« Comment jugez-vous l'image de votre métier vue par ... ? »

	GLOBAL	TRM	TRV
<b><u>Les autres usagers de la route</u></b>			
Très mauvaise	4,0%	4,8%	2,8%
Mauvaise	23,2%	28,6%	14,8%
Bonne	59,7%	51,8%	72,2%
Très bonne	1,8%	1,8%	1,9%
Non réponse	11,2%	13,0%	8,3%
<b>Note moyenne sur 4</b>	<b>2,67</b>	<b>2,58</b>	<b>2,80</b>

<b><u>Les clients de votre entreprise (TRM)</u></b>			
<b><u>Les usagers que vous transportez (TRV)</u></b>			
Très mauvaise	0%	0%	0%
Mauvaise	4,4%	5,4%	2,8%
Bonne	77,2%	76,8%	77,8%
Très bonne	7,2%	6,0%	9,3%
Non réponse	11,2%	11,9%	10,2%
<b>Note moyenne sur 4</b>	<b>3,03</b>	<b>3,01</b>	<b>3,07</b>

<b><u>Le grand public en général</u></b>			
Très mauvaise	2,5%	3,6%	0,9%
Mauvaise	22,1%	31,0%	8,3%
Bonne	63,0%	51,8%	80,6%
Très bonne	2,9%	3,6%	1,9%
Non réponse	9,4%	10,1%	8,3%
<b>Note moyenne sur 4</b>	<b>2,73</b>	<b>2,62</b>	<b>2,91</b>

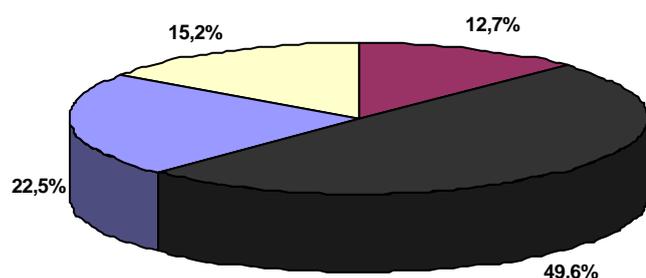
Selon les conducteurs routiers, les clients de l'entreprise (TRM) ou les usagers transportés (TRV) se font une bonne image de leur métier.

Le grand public, puis les autres usagers, se feraient une image légèrement moins bonne du métier. Sur ce point, ce sont essentiellement les conducteurs en transport routier de marchandises qui semblent les plus pessimistes.

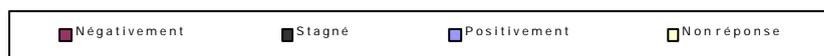
Les principales réponses lorsque les conducteurs évoquent une « mauvaise » image sont les suivantes :

	TRM	TRV
<b>Autres usagers de la route</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le comportement de certains chauffeurs (8 citations),</li> <li>La lenteur (7 citations),</li> <li>La peur / la sécurité (4 citations),</li> <li>La pollution (3 citations),</li> <li>Les arrêts fréquents (2 citations),</li> <li>Trop nombreux (2 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vitesse réduite (4 citations),</li> <li>Gêne à la circulation (2 citations),</li> <li>Peur de l'encombrement du véhicule (1 citation).</li> </ul>
<b>Clients de l'entreprise (TRM) ou usagers transportés (TRV)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retards incompris (2 citations),</li> <li>Attente : source de querelle (1 citation).</li> <li>Ne comprennent pas nos contraintes (1 citation).</li> </ul>	(Aucune citation).
<b>Grand public</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dangereux, « fous du volant » (12 citations),</li> <li>La gêne occasionnée (11 citations),</li> <li>Pollueurs (5 citations),</li> <li>Trop nombreux (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents (1 citation),</li> <li>Moins rapide que la S.N.C.F. et plus cher (1 citation).</li> </ul>

« Globalement, ces dernières années, l'image du métier de conducteur a-t-elle évolué positivement ou négativement ? »



	TRM	TRV
<b>Négativement</b>	10,1%	16,7%
<b>Stagné</b>	47,0%	53,7%
<b>Positivement</b>	24,4%	19,4%
<b>Non réponse</b>	18,5%	10,2%



Note moyenne sur 3 : 2,12

- Transport routier de marchandises : note moyenne sur 3 = 2,18
- Transport routier de voyageurs : note moyenne sur 3 = 2,03

Pour près d'un conducteur sur deux, l'image du métier aurait stagné ces dernières années. Ce sont peut-être les conducteurs en transport routier de voyageurs les plus négatifs quant à cette évolution d'image (alors qu'ils étaient les plus positifs sur l'image du métier de conducteur).

Les conducteurs évoquant une évolution négative mettent en avant les éléments suivants :

<b>TRM</b>	<b>TRV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvais salaire (3 citations),</li> <li>• Trop de poids lourds (1 citation),</li> <li>• Trop de jeunes conducteurs sur la route (1 citation),</li> <li>• Les grèves (1 citation).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvais salaire (3 citations),</li> <li>• Manque de respect de la part des usagers (2 citations),</li> <li>• Stress et agressions (1 citation).</li> </ul>

Inversement, lorsque les conducteurs évoquent une évolution positive, ils le justifient grâce aux éléments suivants :

<b>TRM</b>	<b>TRV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réglementation (8 citations),</li> <li>• La sécurité (5 citations),</li> <li>• Le matériel (4 citations),</li> <li>• Les contrôles (3 citations),</li> <li>• Les formations (3 citations),</li> <li>• Les grèves (3 citations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le matériel (plus sûr, plus confortable) (5 citations),</li> <li>• Le professionnalisme des chauffeurs (5 citations),</li> <li>• Moins d'heures (2 citations).</li> </ul>

## **5 – LA SYNTHÈSE DES RESULTATS CONCERNANT LES CONDUCTEURS ROUTIERS AYANT QUITTE LE METIER**

Compte tenu des difficultés à obtenir un fichier de conducteurs routiers ayant quitté la profession ou le pays et du nombre de personnes injoignables sur le fichier du FONGECIF, seuls huit interlocuteurs ont pu être interrogés par téléphone.

Les personnes s'étaient engagées dans un Congé Individuel de Formation ou un Bilan de Compétences avec l'objectif de se reconvertir. Parmi celles-ci, seules trois ont actuellement changé de métier (toiletteur canin, en attente d'offre) ou se sont mis à leur compte. Les autres sont toujours conducteurs routiers.

Ces huit personnes sont âgées de 30 à 43 ans et avaient des périmètres de circulation très différents (du département à l'Europe).

Leur rémunération se situe entre 7.000 et 10.000 Francs net, hors frais de route.

Ces personnes souhaitaient se reconvertir pour différentes motivations :

- pas d'épanouissement professionnel,
- santé (dos),
- inaptitude à la conduite (vision),
- manque de relationnel,
- volonté de se mettre à son compte,
- volonté de travailler avec son épouse,
- souhaitait devenir commercial,
- volonté de changer de métier (sans but précis),
- « marre de la route ».

Les chauffeurs formulent des attentes marquées par rapport à la profession, à savoir :

- de meilleurs salaires,
- davantage de respect (des chargeurs/déchargeurs),
- davantage de solidarité entre conducteurs,
- des délais moins serrés,
- le manque de contacts.

Toutefois, ils apprécient avant tout dans ce métier la liberté et l'autonomie, mais aussi les voyages, la conduite, le camion, ...

D'après eux, ils conviendraient tout d'abord d'augmenter les salaires afin d'attirer des jeunes dans la profession.

Ils estiment que le métier est accessible aux femmes à condition de changer les comportements ou mentalités des hommes.

## ANNEXES

---

**La liste des commentaires ou suggestions spontanément évoqués.**

## Transport Routier de Marchandises

n° 4 : On parle de pénurie des chauffeurs mais on ne fait rien pour améliorer cela. Avec un permis D (transport de voyageurs), on devrait pouvoir conduire un 26 tonnes.

n° 12 : Le métier de chauffeur est un beau métier mais il y a trop de contraintes sur la route, pour les temps de conduite et les horaires de livraison.

n° 31 : Le métier est mal reconnu

n° 58 : Actuellement, nous avons une devise importante dans l'interprétation de la législation du code employeur, exemple : sur le temps de conduite rien à redire 6 h, temps de travail 6 h, attente 0 h 40, 2 coupure de 0 h 30. Ce sont les gênes de rythme de travail qui nous est demandé sans couvert d'impératif de livraison. Les jeunes chauffeurs sont obligés de suivre ce genre de rythme, étant embauché sans contrat renouvelés plusieurs fois ce qui s'apparente à un chantage au CDI. Dans le système actuel le chauffeur est de responsabilité et de ce fait perd sa "conscience professionnelle". Tout se ressent par téléphone entre l'exploitant transport et le responsable de réception sans concertation avec le chauffeur qui est devenu un simple livreur

n° 60 : Les suggestions devraient venir de nos dirigeants, mais ces derniers ont la tête vide, je n'ai pas grand chose à espérer

n° 62 : Trop d'heures d'attente au chargement et déchargement ce qui arrive à faire dépasser les temps d'amplitudes, il faudrait arriver à faire payer ces heures d'attentes aux chargeurs et déchargeurs. Ce serait bien d'avoir une législation dans le travail, pas uniquement pour les chauffeurs. On nous a changé notre façon de travailler. Il faudrait qu'eux ils en fassent autant et qu'ils embauchent du personnel

n° 64 : Améliorer l'attente chez le client (moins d'attente), aider les entreprises à organiser les 2 huit pour faciliter le chargement et le déchargement des camions

n° 65 : Etre courageux pour rester sur la route de nos jours

n° 66 : Le salaire d'un chauffeur ne correspond pas du tout à une femme de ménage vis à vis du prix de l'heure. La retraite du chauffeur serait calculé par rapport au nombre d'heure, on pourrait la prendre comme à SNCF à 50 ans

n° 67 : Sécurité : 1er le travail de nuit apporte un plus grand risque d'accidents, se reposer le jour c'est médiocre. 2° Renforcer les contrôles routiers et faire plus de contrôles en entreprises spontanément. 3° Rendre les nouveaux système de freinage obligatoire pour tout les véhicule neuf. Salaire : taux horaire trop bas, majoration de 150% au taux horaire pour la nuit, revalorisation des frais de route. Interdire la circulation des poids lourds du samedi au lundi matin y compris le transport frigorifique (les entreprises peuvent prévoir du stockage). FCOS : pas très utile pour les chauffeurs expérimentés en longues distances (il vaut mieux former des contrôleurs routiers pour faire respecter la législation, ce qui apporterait beaucoup pour la sécurité. Chauffeur routier : un homme qui était indépendant, maintenant lorsqu'il a pris son service, avec les nouvelles technologie (satellite + téléphone portable) devient un esclave : sous contrôle 24 h sur 24 h et 7 jours sur 7 jours. Avec la concurrence des pays de l'est, les patrons essayent de payer au rabais les chauffeurs, comprenez pourquoi les jeunes ne s'intéresse plus à ce métier, donc j'espère que la retraite restera fixée à 55 ans, celle-ci est bien méritée, lorsque l'on a passé sa vie sur la route, comparé aux roulants de la SNCF.

n° 70 : Trop de personnes ne veulent plus nous voir passer ou arrêter devant leur porte, mais quand c'est pour les livrer eux, on ne va jamais assez vite et jamais assez près, beaucoup critique les routiers et leurs camions mais c'est grâce à ceux qui faut aller toujours plus vite. Marchandises toujours plus fraîche sur l'étalage, matériaux qui devraient être arrivés avant d'être commandés. Suppression de l'impôt sur les stocks ce qui nous laisserait des délais beaucoup plus confortables pour livrer. points très important : un permis B que l'on peut appeler permis de base parce que tout le monde l'obtient par utilité mieux il aurait été mieux que l'on apprenne aux automobilistes, qu'il y a d'autres véhicules sur la route qui travaillent pour eux, que pour freiner, se lancer et tourner à un carrefour il nous faut un peu plus de temps qu'eux.

n° 71 : Je débute dans le métier n'ayant pas encore d'employeur définie je ne souhaite pas partir la semaine

n° 73 : Métier de moins en moins sécurisant à cause des conditions au niveau des heures et de la réglementation. Dur de tenir toute une nuit au volant.

n° 75 : Augmenter les salaires pour motiver les chauffeurs et futurs chauffeurs

n° 80 : C'est une bonne chose que ces sondages existent merci à vous d'y participer. J'espère que cela portera ses fruits. Je souhaite plus de formations pour les conducteurs (tourisme, enfin VL et PL) ainsi que des informations sous forme de documentaires télévisés par exemple. Mais pourra-t'on un jour améliorer l'état d'esprit du français.

n°164 : Je suis embauché comme chauffeur et des fois je ne conduis pas pendant un ou deux mois je trouve cela dommage. Il faut aider les jeunes à ce former, permis FIMO qui est trop cher.

n°165 : Arrêter de mettre la pression sur les chauffeurs et les punitions infantiles. Responsabiliser l'individu par rapport à son outil de travail, le tout accompagné d'une bonne rémunération.

n°167 : Il manque de la reconnaissance envers le travail de nuit dans cette profession. Les primes de nuit ne sont pas instaurées alors que partout ailleurs c'est le cas.

## Transport Routier de Voyageurs

- n° 4 : L'esclavage a été aboli en France au siècle dernier.
- n° 13 : Le point à améliorer serait surtout les temps de conduite plutôt qu les temps d'amplitude (une surveillance différente).
- n° 16 : Va-t-on avoir les conclusions de ce guide d'entretien ?
- n° 25 : C'est très bien, pour une fois que l'on s'intéresse à nous. Merci.
- n° 29 : Pas moins de 10000F par mois net. Retraite à 52 ans et au plus à 55 ans, pour 37 ans de travail. Pas de travail de nuit sans accompagnateur dans les bus.
- n° 41 : revoir le taux horaire trop faible.
- n° 52 : Un bon salaire et tout serait très bien.
- n° 53 : Il faut revaloriser le métier en commençant par augmenter les salaires. Pourquoi avec la FIMO un conducteur de marchandises peut conduire un car alors qu'un conducteur de car ne peut pas devenir conducteur de marchandises ? Transporter des êtres humains représente une importante responsabilités donc pourquoi les conducteurs de car sont payés au SMIC et pourquoi cette différence de salaire entre les conducteurs de marchandises et les conducteurs de car ?
- n° 58 : Avec 20 ans d'ancienneté je suis à 46 francs brut de l'heure, à quand une augmentation du taux horaire ? 50 francs brut par heure serait un minimum.
- n° 62 : Vivement la retraite
- n° 65 : Les salaires sont très bas notamment concernant les temps partiel ce qui à l'heure actuelle est inadmissible.
- n° 69 : Vous ne trouvez plus de chauffeurs de car étant donné que le salaire n'est pas du tout en rapport avec les responsabilités (personne et véhicule).
- n° 75 : La profession se dégrade à cause du salaire trop bas (il manque 2000F de plus par mois) et qui n'est donc pas en rapport avec les responsabilités engendrées par le fait de transporter des voyageurs et les risques de la route.
- n° 81 : J'aimerais effectuer des stages dans les domaines de la sécurité et des relations humaines afin d'améliorer mon savoir-faire.
- n° 86 : Le métier de conducteur est noble dans le sens où il privilégie le contact avec le professionnalisme. Cependant les conducteurs sont considérés comme des êtres à part au sein même de la profession (bas salaire donc une non-reconnaissance) mais également de la part de la population. Compte tenu des responsabilités importantes lors des différents transports de personnes, il serait de bon aloi voire indispensable que les mentalités changent afin de faire évoluer, non seulement cette image négative mais aussi le pouvoir d'achat des protagonistes. Les conducteurs ne désirent pas vivre comme des misérables et des bannis.
- n° 92 : Rémunération correcte des temps d'attente. Revalorisation des salaires. Avoir un nombre d'heures correct par mois. L'obtention forfaitaire systématique des frais lors de l'affectation des missions. Engager du personnel pour le nettoyage des véhicules après des journées bien remplies. Obtenir des primes valorisantes pour toutes les activités confondues chaque mois. Pouvoir organiser son emploi du temps personnel par rapport au planning si ce dernier pouvait être fait à la semaine. Ne plus utiliser des véhicules vétustes. Contraintes de la vitesse maximum autorisée et pour les temps de pause réglementés sont trop faibles par rapport aux véhicules légers. En somme, nous sommes autant (si ce n'est plus) responsables malgré toutes ces contraintes appliquées qu'un automobiliste inconscient et les statistiques le prouvent en pourcentage d'accidents.
- n° 96 : Il faut revoir les conditions de travail en organisant des tables rondes entre employeurs-employés pour remettre les choses à plat : heures de travail, salaires et primes. Cela permettrait d'encourager les chauffeurs actuels et futurs mais également de continuer à faire du bon travail relationnel (chauffeurs-clients). Les entreprises se disputent les marchés et les retombées se situent sur nos feuilles de paye. Il faudrait une meilleure coordination entre les entreprises afin d'éviter de casser les prix du marché. En attendant les chauffeurs essayent de conserver le moral en espérant que ce genre d'enquête puisse nous apporter des solutions.
- n°102 : Faire des questionnaires plus appropriés aux chauffeurs de bus et pas seulement pour les routiers de marchandises.

## **V.D - COMPTE RENDU DES ENTRETIENS AVEC LES CONSEILLERS D'ORIENTATION**

---

- > **Nombre de conseillers d'orientation bas-normands interrogés : 4**
- > **Période de réalisation : avril - mai 2001**

## Compte-rendu des entretiens avec les conseillers d'orientation

### **ORGANISMES ET INTERLOCUTEURS RENCONTRES**

**NOM DE L'ORGANISME : Maison de l'Information et de la Formation**

VILLE : Caen (14)

NOM DE L'INTERLOCUTEUR : Odile PATRY

FONCTION : Directrice

TYPE DE PUBLIC DE L'ORGANISME : Personnes âgées de plus de 18 ans.

**NOM DE L'ORGANISME : Mission locale**

VILLE : Argentan (61)

NOM DE L'INTERLOCUTEUR : Corinne LETOURNEUR

FONCTION : Conseillère insertion sociale et professionnelle.

TYPE DE PUBLIC DE L'ORGANISME : Personnes âgées entre 16 et 25 ans, sorties du système scolaire depuis plus de 6 mois.

**NOM DE L'ORGANISME : P.A.I.O.**

VILLE : Coutances (50)

NOM DE L'INTERLOCUTEUR : Évelyne ARNAUD

FONCTION : Directrice

TYPE DE PUBLIC DE L'ORGANISME : Personnes âgées entre 16 et moins de 26 ans en recherche d'emploi.

**NOM DE L'ORGANISME : C.I.O.**

VILLE : Caen (14)

NOM DE L'INTERLOCUTEUR : M. RADOUBÉ

FONCTION : Directeur

TYPE DE PUBLIC DE L'ORGANISME : Tout publics, scolaires et non scolaires.

*Nota Bene : Le présent compte-rendu reprend les citations telles qu'elles ont été formulées par les personnes interrogées.*

## **SYNTHESE**

Comme le grand public, voire peut-être même de manière plus prononcée, les conseillers d'orientation rencontrés ont une image du métier de conducteur routier très difficile physiquement avec beaucoup de stress et de contraintes liés à l'éloignement de leur domicile.

La profession apparaît comme, toutefois, accessible aux femmes, notamment le transport de voyageurs au niveau local permettant ainsi de conserver une qualité de vie de famille.

Ils n'évoquent que peu de qualificatifs positifs lorsqu'ils décrivent le métier, mis à part la liberté (qu'ils minimisent toutefois avec le stress des délais), les voyages et le plaisir de conduire.

Ce sont aussi les motivations que semblent énoncer les jeunes, souvent en échec scolaire, souhaitant s'orienter vers cette profession.

Les demandeurs ne perçoivent alors, pratiquement, pas d'inconvénients à ce métier hormis, peut-être, l'éloignement du domicile et les horaires.

Toutefois, même si le métier de conducteur en transport de voyageurs leur paraît moins difficile de part des rythmes plus régulier de travail et davantage de contacts humains, il ne semble y avoir, quasiment, aucune demande.

Les conseillers d'orientation sont conscients que les entreprises de transport connaissent actuellement une pénurie de main-d'œuvre et proposent un nombre important d'offres d'emplois.

Mais ils doutent du climat social dans les entreprises et du respect des heures.

D'après eux, le grand public se fait une image du métier comme une corporation sympathique et solidaire.

L'image pourrait encore être améliorée par un meilleur savoir être des conducteurs et davantage de respect (réglementation, salaires, horaires, ...) des chefs d'entreprises.

Compte-tenu des évolutions de la relation au travail (recherche d'une meilleure qualité de vie) les jeunes se désintéressent de ce type de métiers.

De plus, les adultes, recherchant pour leur part un salaire correct, ne se tournent pas non plus vers ces emplois.

## **COMPTE RENDU DES ENTRETIENS**

Quel est d'après vous, le niveau moyen de formation initiale des conducteurs routiers ?

- Niveau 5, c'est à dire CAP / BEP (3 citations)
- En dessous du niveau 5, c'est à dire inférieur au CAP / BEP (1 citation)

En plus des permis de conduire, savez-vous s'il existe une formation initiale obligatoire pour être conducteur routier ?

- Pour la pré-qualification, il n'y en a pas, il faut seulement quelques aptitudes à lire et à écrire et des aptitudes médicales. Pour la qualification, il faut au minimum un niveau 5<sup>ème</sup>, le permis B, un projet professionnel validé et des aptitudes médicales.
- Un niveau 5<sup>ème</sup> plus le permis B.
- Soit le CFP (ex : M128), soit le CAP.
- Non, peut-être un module de sécurité et de premiers soins.

---

*Selon vous, le métier de conducteur routier est-il bien rémunéré ?*

- Non je ne pense pas, sinon il n'y aurait pas tant de revendications.
- La rémunération pourrait être valorisée.
- Je ne sais pas.
- Je ne pense pas, ils pourraient être mieux rémunérés.

*Combien gagnent-ils (en net mensuel) ?*

- Pour le transport de marchandises, entre 6900 F et 7500 F brut. Pour le transport de voyageurs, pas plus du SMIC avec peut-être certaines primes selon le contrat.
- Environ 7000F, plus des primes de déplacements.
- En transport national, environ le SMIC. En transport national ou international, aux environs de 7000 F.
- Au minimum le SMIC, sinon environ 7500 brut.

*A quel autre métier, pouvez-vous comparer cette profession en termes de conditions de travail et de rémunération ?*

---

- En terme de rémunération, c'est peut-être comparable car il y a de plus en plus de personnes payées avec des salaires peu élevés. Mais en terme de conditions de travail, ce n'est comparable que sur quelques contraintes comme la mobilité ou l'éloignement du foyer ; chaque métier à ses conditions.
- Comparable avec l'hôtellerie car les conditions de travail sont difficiles et la vie de famille est compliquée. En plus, la rémunération n'est pas toujours très élevée.
- Ce métier ne peut être comparé car les conditions de travail sont différentes dans chaque métier.

---

*Est-ce que le métier de conducteur routier est un métier difficile physiquement ?*

- Cela dépend du poste que l'on occupe (parfois en plus du transport, les conducteurs doivent être chef de quai, cela devient difficile). Mais dans les deux cas, c'est tout de même difficile car il y a la résistance au stress, la gestion du sommeil et la fatigabilité.
- Il faut être très endurant.
- Ce sont des métiers difficiles physiquement et nerveusement car il faut beaucoup d'attention, les horaires sont difficiles et il y a la fatigabilité.
- Oui, c'est difficile physiquement.

---

*Est-ce qu'il peut-être exercé par des femmes ?*

- Oui, autant en transport de marchandises que de voyageurs. Mais en général, les femmes travaillent ou choisissent les transports en commun ou le transport de voyageurs au local. Sinon, c'est difficile pour elles de mener une vie de famille correcte (4 citations).

---

Quels sont les qualificatifs, adjectifs ou mots qui représentent les mieux le métier de conducteur ?

- Aliénant (réglementations très strictes) et concurrencé.
- Solitude, route et itinéraire.
- Disponibilité, contraintes, pas de vie de famille, temps d'attente.
- Résistance, stabilité émotionnelle, amabilité, stress, respect des consignes, ponctualité, capacité d'organisation et d'initiative.

---

D'après vous, pour quelles raisons, les conducteurs routiers ont-ils choisi ce métier ?

- Pour la liberté et la solidarité du métier (représentation du métier par le grand public)
- Pour le plaisir de la route (longue distance). Pour la rapidité d'action (messagerie). Pour le plaisir et la découverte des lieux (voyageurs).
- Parce qu'ils aiment conduire. Ils ont une impression de liberté, d'être maître du camion et de la marchandise.
- Parce qu'ils aiment bouger, parce qu'ils pensent qu'ils ne vont pas avoir à subir des contraintes. Idées de liberté et de voyage.

---

*Selon vous, quels sont les inconvénients de ce métier ?*

➔ transport de voyageurs :

- Il faut être disponible et mobile, ce qui peut-être un inconvénient. En plus, il y a la résistance physique et la fatigabilité.
- Les allers et retours sont parfois tellement rapides que les conducteurs n'ont pas le temps de profiter des lieux.

- En local (ex : ramassage scolaire), généralement ce sont des temps partiels, ce qui veut dire que les salaires ne sont pas très élevés.
- Il faut gérer des comportements très variés de la clientèle, jusqu'au plus délinquant.

➔ transport de marchandises :

- La nature de la marchandise (périssable ou non). Le travail en flux tendus qui entraîne des contraintes croissantes liées à l'organisation de la journée.
- La difficulté d'organiser sa vie de famille et sa vie en société.
- L'éloignement du foyer. Les temps de mission sont souvent longs (environ 1 semaine) et les temps de repos sont trop courts, ce qui entraîne une fatigue nerveuse. Les conducteurs sont mal payés.
- Le respect des horaires ; il faut être ponctuel et livrer les marchandises en bon état. Il faut gérer l'acte commercial en cas de mécontentement du client.

---

*Selon vous, quels sont les avantages de ce métier ?*

➔ transport de voyageurs :

- La sociabilité, l'échange, les rencontres et les rythmes de travail plus réguliers.
- Les rencontres et les contacts avec les gens.
- Je ne sais pas.
- La régularité dans les horaires (transport en commun ou ramassage), la découverte des lieux (voyages touristiques), une ouverture sur le monde culturel et la convivialité.

➔ transport de marchandises :

- Ils sont moins soumis à l'obligation d'échange, de contacts.
- Ils n'ont pas de patrons « sur le dos tout le temps ».
- Ils ont une impression de liberté. C'est une activité relativement solitaire.
- La solitude. Les conducteurs sont tranquilles, ils n'ont pas leur hiérarchie « sur le dos » et ne travaillent pas en équipe.

## **PERCEPTION DU PUBLIC / PRESCRIPTION**

*Rencontrez-vous des personnes souhaitant s'orienter vers cette profession ?*

- Oui (4 citations)

*Qui sont-elles ?*

- Ce sont des personnes de bas niveau de qualification (tendance : niveau de plus en plus bas), d'âge assez étendu et variable.
- En majorité ce sont des garçons âgés de 16 à 26 ans qui ont un entourage familial qui connaît le métier.
- En général, ce sont des hommes de moins de 26 ans qui sont en échec scolaire, parfois ils n'ont même pas leur CAP ; ils ont au plus un permis B.
- Ce sont des garçons, le plus souvent en 3<sup>ème</sup>, qui n'aiment pas vraiment l'école et qui sont en échec. En général, ils ont déjà une image du métier.

*Quelles sont leurs motivations ?*

- L'accès à la liberté surtout.
- Le plaisir de conduire (longue distance), l'organisation et le goût du timing (messagerie). Pour le transport de voyageurs, je ne sais pas.
- Ils « adorent » conduire. Ils ont l'impression de ne pas avoir de contraintes. Ils voient du paysage.
- L'identification à une personne de la famille dont c'est le métier.

*Quelle image se font-elles du métier ?*

- Permet la liberté. Et une image de salaires élevés.
- Il faut être courageux.
- Une image de liberté.
- L'accès au voyage et à la liberté. Possibilité de faire ce que l'on veut.

*Quels inconvénients perçoivent-elles ?*

- Elles n'en perçoivent pas ou alors elles les censurent. Ils ne connaissent pas la réalité du métier.
- Les conducteurs ne rentrent pas chez eux tous les soirs.
- Aucun inconvénient n'est perçu. Peut-être l'éloignement du foyer.
- Éloignement du foyer. Difficulté d'organiser sa vie de famille. Les horaires.

---

*Quelles différences faites-vous entre le métier de transporteurs de voyageurs et celui de transporteurs de marchandises ?*

- La nature du chargement (différenciation basique).
- Les demandes sont beaucoup plus rares en transport de voyageurs. Je pense que ce métier est moins connu. Autre différence : le transport de voyageurs est une grosse responsabilité, moralement cela doit être très pesant.
- C'est pareil. Pour le transport de voyageurs, il faut certainement avoir des qualités humaines plus importantes qu'en transport de marchandises.
- En transport de voyageurs, le conducteur doit avoir le souci du confort du voyageur. Il doit privilégier l'aspect relationnel avant tout et il a une obligation de « 0 défaut » face à la clientèle.

---

*Concernant le transport de voyageurs, avez-vous aussi des demandes ?*

- Nous n'avons pas d'offres et quasiment pas de demandes (sauf pour la CTAC en cas de campagne de recrutement).
- Très peu, voire quasiment aucune demande (métier peu ou pas connu).
- Moins de demandes que pour le transport de marchandises. Quand cela arrive ce sont de jeunes garçons.
- Non, nous n'avons pas de demandes spontanées pour ce poste, sauf peut-être quelques filles.

---

*Vous arrive-t-il parfois de conseiller ces métiers ?*

- Oui (3 citations).
- Non (1 citation).

*Dans quels cas et pourquoi ?*

- Oui, car nous étudions les profils de personnalité et les parcours de vie des personnes pour les orienter vers les secteurs qui offrent des emplois.
- Oui, car nous avons une formation transport à Argentan. Il faut la présenter aux jeunes, nous les invitons donc à des informations collectives sur ces métiers.
- Non, car nous ne conseillons jamais rien de nous même. Nous attendons que les jeunes nous fassent part de leurs goûts et de leurs envies, après nous étudions leurs qualités, leurs atouts et leurs motivations et nous leurs proposons des orientations en accord avec cet ensemble.
- Oui, car au cours des entretiens que nous avons avec les jeunes, ils nous disent quel métier ils souhaiteraient faire et puis en fonction de leurs motivations et de leurs qualités nous élargissons le champ sur d'autres métiers qui s'en rapprochent et qui seraient susceptibles de leur plaire.

---

*Quel avenir voyez-vous à ce métier ?*

- Je ne sais pas.
- Il va falloir qu'il y ait des changements car les routiers se plaignent beaucoup.
- C'est un secteur qui a le vent en poupe, en explosion. Il y aura toujours des offres.
- Je ne sais pas.

---

*A votre avis, comment va évoluer la profession ?*

- Je ne sais pas.
- Je ne sais pas, mais il va falloir faire encore plus attention aux chauffeurs concernant leur nombre d'heures de conduite, la fatigue et les règles de sécurité.
- Elle devrait connaître une évolution positive encore longtemps, à condition que le gouvernement ne favorise pas le transport par rail.
- Il faudra revaloriser le métier en termes de conditions de travail et de salaires.

---

*Concernant les embauches, pensez-vous que c'est une profession qui va recruter ou au contraire qui va diminuer ses embauches ?*

- Elle va recruter et elle recrute déjà mais actuellement il y a quelques difficultés.
- Pour l'instant, elle est en pénurie d'embauches alors qu'il y a pleins d'offres. Donc je pense que c'est une profession qui va recruter.
- Elle va recruter.
- Il y a une augmentation des offres et une pénurie d'embauches ; les entreprises ont du mal à trouver des jeunes motivés.

---

*A votre avis quelles sont les difficultés actuellement rencontrées par les entreprises de transport ?*

- Une pénurie de main d'œuvre. Les réglementations européennes concernant l'organisation du transport.
- La pénurie de personnel motivé pour partir sur des longues distances.
- Une pénurie de personnel. Le coût du carburant élevé qui entraîne une répercussion sur les salaires. Les différentes réglementations et lois qui obligent les entreprises à former le personnel ; est-ce que toutes ces formations sont effectuées ?
- Pénurie de personnel qualifié. Variabilité des coûts du transport et surtout du carburant.

---

*D'après vous, quelle est l'image du métier auprès du grand public ?*

- Image d'un métier « rude », dur.
- « Les routiers sont sympas ! »
- Image positive : « les routiers sont sympas ! »
- « Des gens sympas ! », chaleureux et solidaires. Ce qui plaît au grand public c'est l'idée d'appartenance à un groupe, à ce corps social.

---

*Que peuvent faire les conducteurs routiers eux-mêmes pour changer ou améliorer cette image ?*

- Communiquer autrement qu'en « gueulant ».
- Être parfois moins provocant (ex : appels de phares).
- Rien à faire eux même puisqu'ils ont une image positive.
- Plus de savoir être dans le comportement.

*De même, que peuvent faire les patrons ?*

- Renforcer les actions d'informations et de démystification du métier.
- Donner des plannings plus raisonnables avec des amplitudes d'heures de conduite différentes.
- Respecter les réglementations et appliquer les conventions collectives (sur les salaires par exemple).
- Respecter les engagements qu'ils prennent vis à vis de leurs salariés.

*De même, que peuvent faire les pouvoirs publics ?*

- Déterminer encore plus d'interdictions de rouler les week-ends et jours fériés.
- Ils ont déjà joué leur rôle en créant des réglementations.
- Fixer des clauses dans les accords pour qu'ils soient appliqués. Diminuer les taxes sur le carburant. Accompagner dans le dialogue social.

---

*D'après vous, pourquoi les jeunes se désintéressent-ils de ce métier ?*

- En raison des conditions de travail qui ne sont pas toujours très bonnes. Mais également en raison d'un infléchissement des valeurs : avant on vivait par et pour le travail, aujourd'hui le confort de vie a pris une place importante.
- A cause d'une vie de famille difficile à mener ; ils ne rentrent pas chez eux le soir.
- En raison des conditions de travail difficiles et d'une rémunération qui ne leur paraît pas très élevée.
- En raison des conditions de travail difficiles et de la rémunération qu'ils trouvent peu élevée. En plus, il y a l'éloignement du foyer.

---

*Pour attirer davantage de jeunes dans les fonctions transport que faudrait-il faire ?*

- Pour les jeunes personnes, il faudrait reconsidérer l'organisation de la profession, « les jeunes veulent rentrer chez eux le soir, ils veulent assumer leur vie privée » ; pour eux ce n'est plus qu'une question de salaires. Par contre pour attirer des adultes, le salaire est un élément différenciateur, donc il est encore important, « le salaire permet de mettre du beurre dans les épinards ».
- Des salaires plus élevés et un plus grand confort de vie.
- Améliorer les rémunérations et les conditions de travail.
- Mettre en place des opérations « porte ouvertes » pour expliquer aux jeunes le fonctionnement de l'entreprise.

**V.E - RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE  
AUPRÈS DU GRAND PUBLIC BAS - NORMAND**

---

- > **Nombre de foyers bas-normands interrogés : 201**
- > **Période de réalisation : avril - mai 2001**

## SOMMAIRE

### V.E - RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE AUPRÈS DU GRAND PUBLIC BAS - NORMAND

1. LA METHODOLOGIE EMPLOYEE..... Page 135
2. L'ECHANTILLON INTERROGE ..... Page 136
3. LA SYNTHÈSE DES RESULTATS ..... Page 138
4. LES RESULTATS DETAILLES DE L'ETUDE ..... Page 139
  - 4.A – La connaissance du métier de conducteur routier..... Page 139
  - 4.B – L'image du métier ..... Page 146

## **1 – LA METHODOLOGIE EMPLOYEE**

Un guide d'entretien spécialement destiné au grand public a été conçu par le cabinet 77.02, et soumis pour validation à la DRE (cf en annexe).

Une équipe de télé-enquêteurs/trices, formée aux spécificités de cette étude, a pris en charge l'interrogation par téléphone de 201 personnes habitant en Basse-Normandie. Ces entretiens ont été réalisés au cours du mois d'avril 2001 et avaient une durée approximative d'environ 15 minutes.

L'accueil réservé peut globalement être jugé convivial et constructif.

L'ensemble des informations a ensuite été saisi sous un logiciel spécialisé d'analyse de données.

L'ensemble de ces résultats fait l'objet du chapitre 4 de ce présent rapport ainsi que d'une synthèse en chapitre 3.

## 2 – L’ECHANTILLON INTERROGE

Les 201 personnes Bas-Normandes interrogées se répartissent ainsi :

- Par département :

- Calvados : 44,3%
- Manche : 34,8%
- Orne : 20,9%

- Par zone urbaine / rurale :

- Zone rurale (moins de 3000 habitants) : 41,8%
- Zone urbaine (plus de 3000 habitants) : 58,2%

	14	50	61	TOTAL
Rural	43,8%	35,7%	47,6%	<b>41,8%</b>
Urbain	56,2%	64,3%	52,4%	<b>58,2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

- Par civilité :

- Homme : 48,3%
- Femme : 51,7%

	14	50	61	TOTAL
Homme	47,2%	48,6%	50,0%	<b>48,3%</b>
Femme	52,8%	51,4%	50,0%	<b>51,7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

■ Par âge :

Moins de 20 ans	5,5%
De 20 à 29 ans	19,4%
De 30 à 39 ans	18,9%
De 40 à 49 ans	22,4%
De 50 à 59 ans	13,4%
De 60 à 69 ans	12,9%
Plus de 70 ans	7,5%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

L'âge moyen est de **43,2** ans.

<b>CIVILITE</b>	<b>AGE MOYEN</b>
Homme	43,70
Femme	42,70
<b>TOTAL</b>	<b>43,18</b>

■ Par CSP (Catégorie Socio-Professionnelle)

- Agriculteur : 3%
- Artisans, commerçants, chefs d'entreprise : 5,5%
- Cadres et professions intellectuelles supérieures : 4,5%
- Professions intermédiaires : 8%
- Employé : 15,9%
- Ouvrier : 12,9%
- Retraité : 21,4%
- Sans emploi (y compris étudiant) : 28,9%

**N.B** : Les chiffres respectent globalement les proportions de la population-mère bas-normande sur les critères présentés ci-dessus.

### 3 – LA SYNTHÈSE DES RESULTATS

Le grand public Bas-Normand connaît relativement bien le métier de conducteur routier ou, en tout état de cause, en dresse un portrait assez réaliste.

Tout d'abord au niveau de la formation, le grand public connaît l'existence d'une formation initiale obligatoire, mais ignore celle d'une formation continue obligatoire.

Concernant les caractéristiques représentatives du métier, les réponses restent proches de la réalité avec toutefois une certaine tendance à « durcir » le métier au niveau des horaires, de la rémunération et de la « pénibilité ».

Même si l'image est celle d'un métier physique et contraignant (éloignement familial,...), il apparaît comme totalement accessible aux femmes. Mais, toutefois, ils ne conseilleraient pas à un proche de choisir ce métier, mis à part le transport de voyageurs qui bénéficie d'une image plus clémente où les voyages et les contacts humains permettent de passer outre les difficultés.

Les principales motivations à leurs yeux, pour choisir ce métier, sont en tout premier lieu les voyages, la liberté, l'autonomie, l'indépendance et le plaisir du camion ou de la conduite. Concernant le cas particulier de la liberté, ils semblent assez réservés sur sa réalité ; ainsi ils classent en première caractéristique du métier le stress des délais.

Même s'ils sont près de 60% à estimer que les camions représentent un certain niveau de danger sur la route (lié aux cadences imposées et au non-respect de la réglementation), ils déclarent majoritairement respecter (87%) ce métier.

Cette estime repose essentiellement sur la reconnaissance de la « dureté » de son exercice.

Les grèves menées au cours de l'année 2000 sont aussi bien attribuées aux salariés qu'aux organisations patronales. Ils en conservent l'image des blocages et des pénuries (essentiellement d'essence). Malgré la confusion des acteurs, ils estiment avoir compris les revendications et mieux appréhendé les réalités du métier. Ainsi ils déclarent que leur perception du métier n'a pas évolué suite à ces événements ; mais ils estiment toutefois que l'image du métier a évolué de manière positive ces dernières années grâce à une meilleure connaissance et un meilleur matériel. Par contre, ils semblent plus mitigés sur le respect des entreprises françaises, et surtout étrangères, vis à vis de la réglementation.

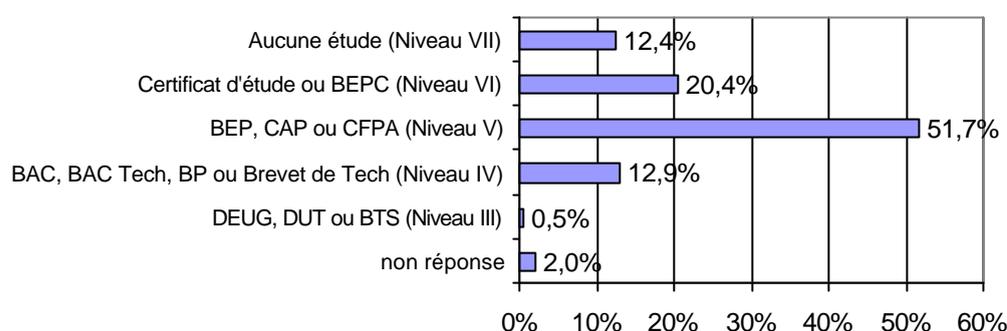
Enfin, ils ne savent pas si le métier va se développer ou régresser au cours des prochaines années, mais ils perçoivent clairement que les entreprises ont actuellement des difficultés à recruter par manque de candidats.

## 4 – LES RESULTATS DETAILLES DE L'ETUDE

### 4.A – LA CONNAISSANCE DU METIER DE CONDUCTEUR ROUTIER

#### ■ FORMATION INITIALE

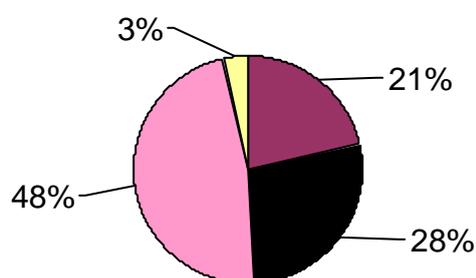
« D'après vous quel est le niveau moyen de formation initiale des conducteurs routiers ? »



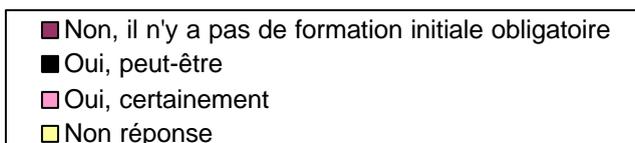
Une personne sur deux estime que le niveau moyen de formation initiale des conducteurs routiers est égal au BEP, CAP ou CFPA (soit le Niveau V selon l'Education Nationale)

#### ■ FIMO

« En plus des permis de conduire (C ou EC), savez-vous s'il existe une formation initiale obligatoire pour être conducteur routier ? »

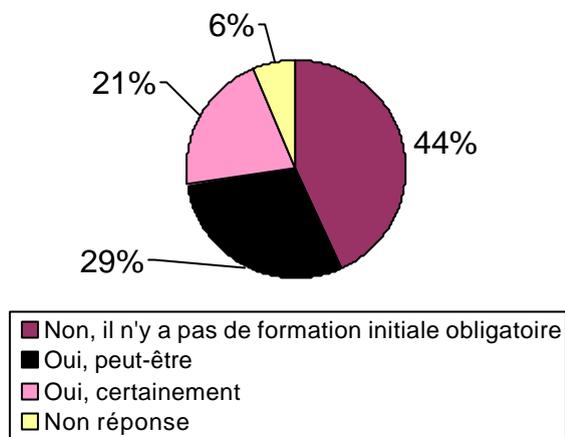


Les  $\frac{3}{4}$  de la population estiment qu'il existe probablement ou certainement une formation initiale obligatoire pour être conducteur routier.



## ■ FCOS

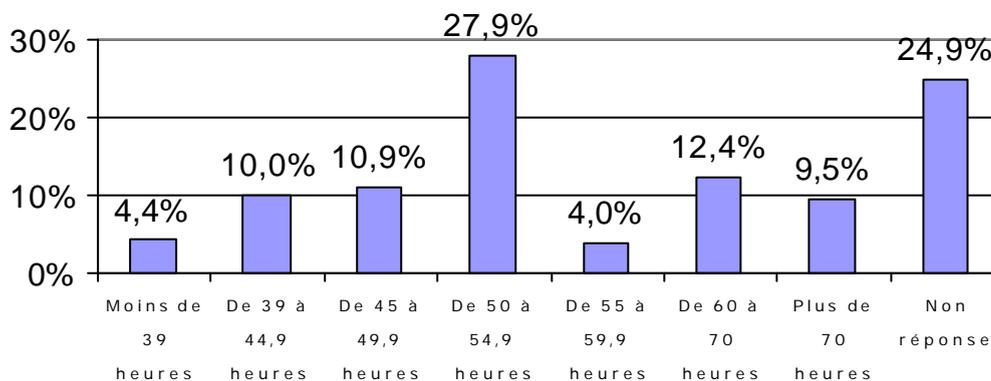
« De même, savez-vous s'il existe une formation continue obligatoire au cours de la vie professionnelle des conducteurs routiers ? »



Contrairement à la FIMO, la moitié des personnes interrogées estime qu'il n'existe pas de formation continue obligatoire au cours de la vie professionnelle des conducteurs routiers.

## ■ HORAIRES HEBDOMADAIRES

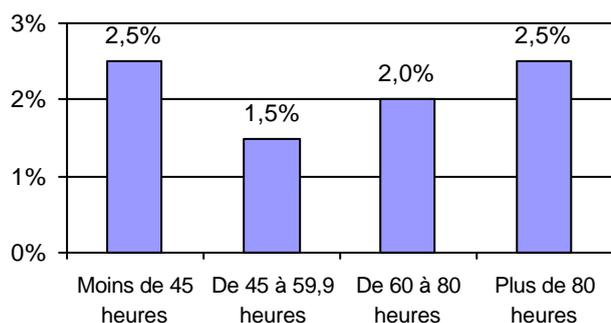
« Combien d'heures par semaine travaille un conducteur routier ? »



La moyenne étant de **52,4 heures**.

Près de 54 % des personnes interrogées estiment que les conducteurs routiers travaillent plus de 50 heures par semaine.

« Combien d'heures par semaine un conducteur est-il parti de chez lui ? »

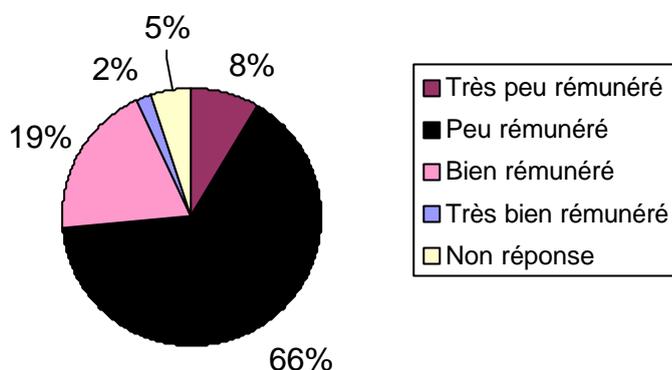


Quasiment  $\frac{3}{4}$  des personnes interrogées n'ont pas répondu à cette question (72,6% de non réponse).

Ceci peut marquer le fait qu'ils ne connaissent pas du tout le volume horaire et le nombre de jours où le conducteur est absent de chez lui.

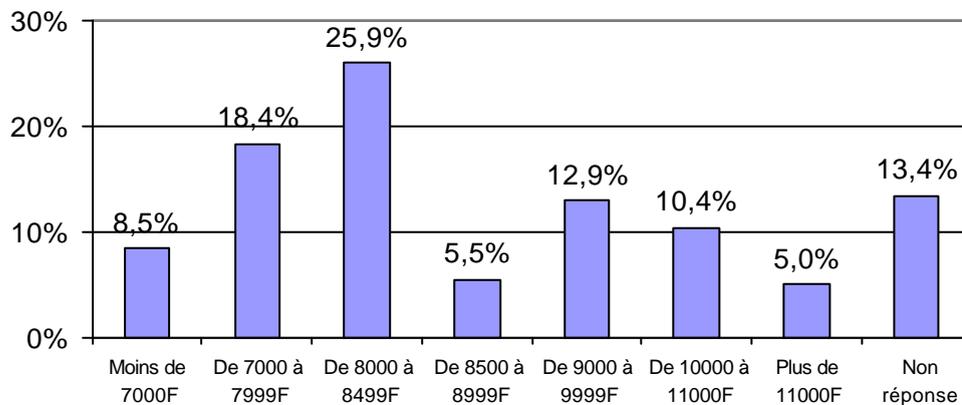
## ■ RÉMUNÉRATION

« Selon vous, le métier de conducteur routier est-il... ? »



Les  $\frac{3}{4}$  des personnes interrogées estiment que le métier de conducteur routier est un métier peu ou très peu rémunéré.

« D'après vous, combien gagne, en moyenne, un conducteur routier par mois : salaire NET ? »



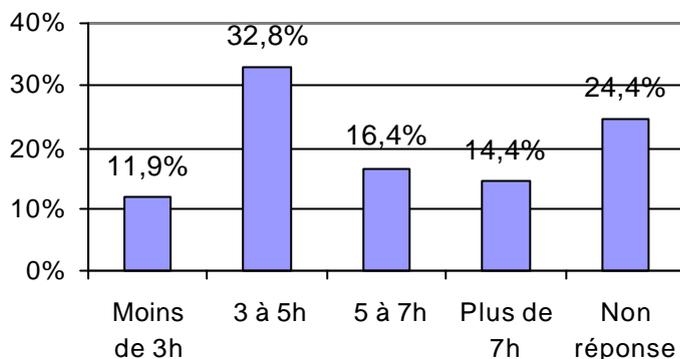
Le salaire net moyen étant de **8.332 francs** d'après les personnes interrogées.

Plus d'un quart des personnes interrogées estiment que les conducteurs routiers ont un salaire net mensuel se situant entre 8.000 et 8.500 F.

Une personne interrogée sur deux estime que le salaire net mensuel d'un conducteur routier est inférieur à 8.500 francs.

## ■ RÉGLEMENTATION

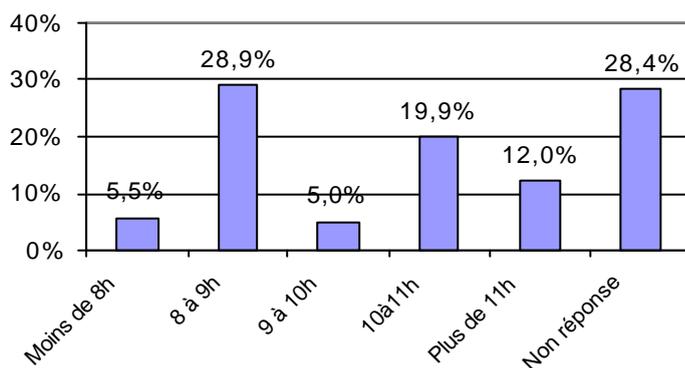
« A votre avis, la réglementation française autorise un conducteur routier à conduire combien d'heures d'affilée sans s'arrêter ? »



La moyenne est de 4,8 heures d'affilée.

Un tiers des enquêtés estime que la réglementation autorise un conducteur routier à conduire entre 3 et 5h sans s'arrêter.

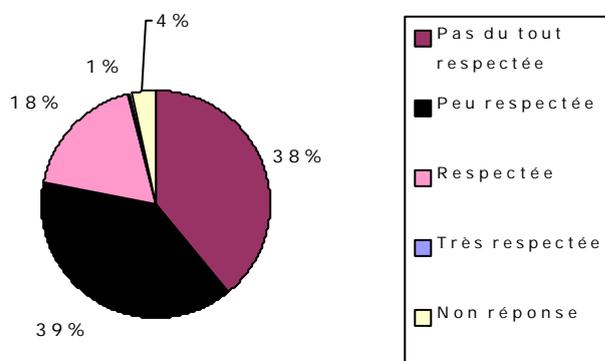
« De même, la réglementation française autorise un conducteur routier à conduire combien d'heures par jour ? »



La moyenne est de 9,3 heures par jour.

Plus d'un quart des enquêtés pensent que la réglementation française autorise un conducteur routier à conduire entre 8 et 9h par jour.

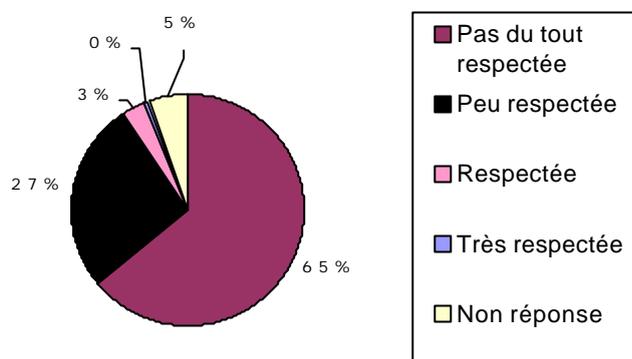
« D'après vous, les entreprises françaises de transport respectent-elles la réglementation des heures de conduite ? »



La note moyenne est de 1,79 sur 4.

Plus des  $\frac{3}{4}$  des personnes interrogées estiment que la réglementation des heures de conduite n'est pas ou peu respectée par les entreprises françaises de transport.

**« De même, les entreprises étrangères de transport respectent-elles la réglementation française des heures de conduite ? »**

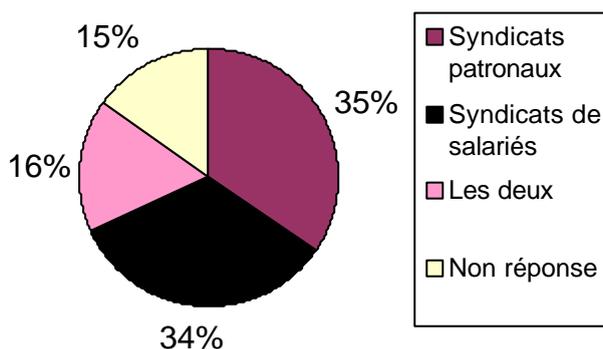


La note moyenne est de 1,37 sur 4.

92% des personnes interrogées estiment que les entreprises étrangères ne respectent pas ou peu la réglementation française des heures de conduite. Ce taux est plus élevé que pour les entreprises françaises

■ **GRÈVES**

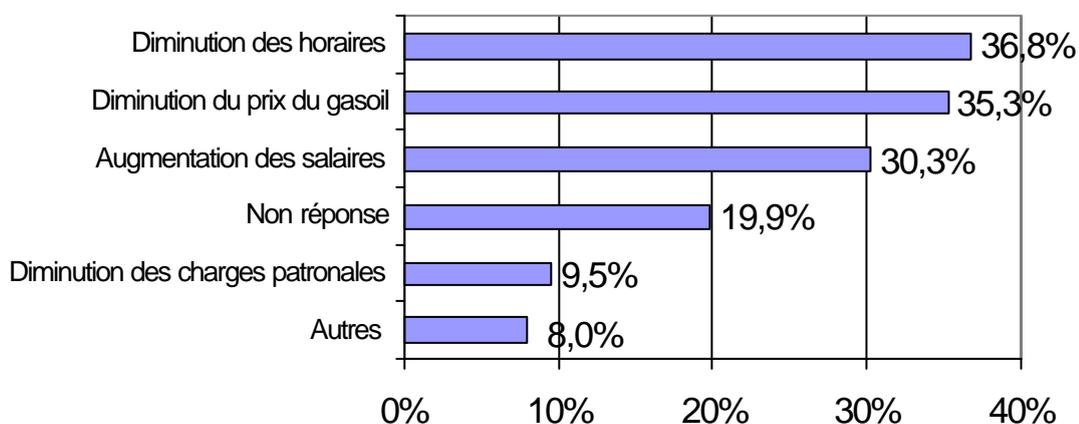
**« Les grèves de l'année 2000 étaient-elles à l'initiative des syndicats de salariés ou des syndicats patronaux ? »**



Situation complètement partagée :

1/3 des personnes interrogées semblent penser que les grèves de l'année 2000 étaient à l'initiative des syndicats de salariés ; un autre tiers estime qu'elles étaient à l'initiative des syndicats patronaux.

**« Quelles étaient les revendications de ces grèves ? »**



Un tiers des personnes interrogées estime que les grèves de l'année 2000 avaient différentes revendications : la diminution des horaires, la diminution du prix du gasoil et l'augmentation des salaires. Ce qui correspond aussi au fait que les personnes interrogées ne savent pas si les grèves sont à attribuer aux employeurs ou aux salariés.

Naturellement, lorsque les personnes interrogées attribuent les grèves aux organisations patronales, les revendications sont liées à la diminution du prix du gasoil et des charges patronales. De même, lorsqu'elles sont attribuées aux syndicats des salariés, les revendications sont relatives à la diminution des horaires et à l'augmentation des salaires.

**« Si Autres (précisez) : »**

- ✓ Avancement de l'âge de la retraite (9 citations)
- ✓ Harmonisation de la législation européenne (2 citations)
- ✓ Délais de chargement et de déchargement (2 citations)
- ✓ Augmentation des heures de repos (1 citation)
- ✓ Pour pouvoir rouler le week-end (1 citation)
- ✓ Temps d'attentes (1 citation)

**« Quelles sont les principales images que vous conservez de ces grèves ? »**

- ✓ Les blocages sur les routes (100 citations)
- ✓ Aucune image (40 citations)
- ✓ La pénurie d'essence (8 citations)
- ✓ La solidarité (7 citations)
- ✓ La convivialité (6 citations)
- ✓ Le manque de ravitaillement (6 citations)
- ✓ Le blocage de l'économie (3 citations)
- ✓ Les incidents (les bagarres et les casses) (3 citations)
- ✓ Les opérations escargot (3 citations)
- ✓ Une belle pagaille (2 citations)
- ✓ Les manipulations et abus de pouvoir (2 citations)
- ✓ Les barbecues (2 citations)
- ✓ La brutalité des rapports entre les chauffeurs et les autres usagers de la route (1 citation)
- ✓ Le non aboutissement des revendications (1 citation)
- ✓ La volonté et la détermination des routiers (1 citation)

Les deux principales images restant gravées dans l'esprit du grand public sont les blocages / barrages et les pénuries (essence et biens de consommation).

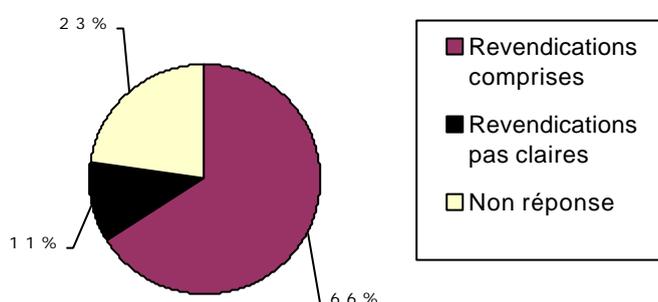
**« Quels ont été les résultats obtenus suite à ces grèves ? »**

- ✓ Diminution du prix du carburant ou des taxes pétrolières (30 citations)
- ✓ Aucun ou peu de résultats (26 citations)
- ✓ Augmentation des salaires (10 citations)
- ✓ Obtention de primes (5 citations)
- ✓ Diminution des heures de travail (4 citations)
- ✓ 35 heures / RTT (3 citations)

- ✓ La retraite plus tôt (3 citations)
- ✓ Diminution des charges (2 citations)
- ✓ Augmentation TIPP (1 citation)
- ✓ Baisse TIPP (1 citation)
- ✓ Limitation des temps de conduite, mais qui n'ont pas été respectés (1 citation)
- ✓ Une semaine de repos supplémentaire (1 citation)

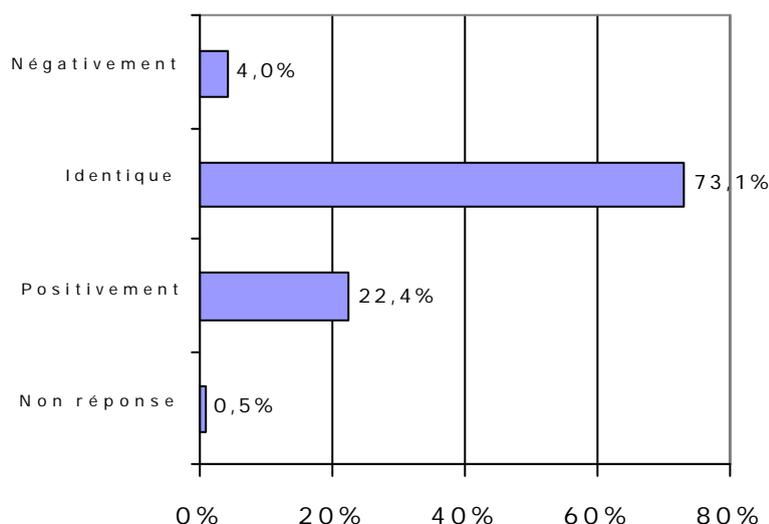
Il apparaît clairement que le grand public est assez partagé et méconnaît les résultats obtenus suite à ces grèves, mise à part la diminution de prix du carburant.

**« Avez-vous eu l'impression de comprendre leurs revendications ou bien ne vous paraissaient-elles pas claires ? »**



Les 2/3 des enquêtés déclarent avoir compris les revendications lors des grèves.

**« Votre opinion sur le métier de conducteur routier a-t-elle évolué suite aux différentes grèves de ces dernières années ? »**



La note moyenne est de 2,19 sur 3.  
Il semble que l'opinion des ¾ des enquêtés n'a pas évolué suite aux différentes grèves.

## 4.B – L'IMAGE DU METIER

### ■ MÉTIERES COMPARABLES

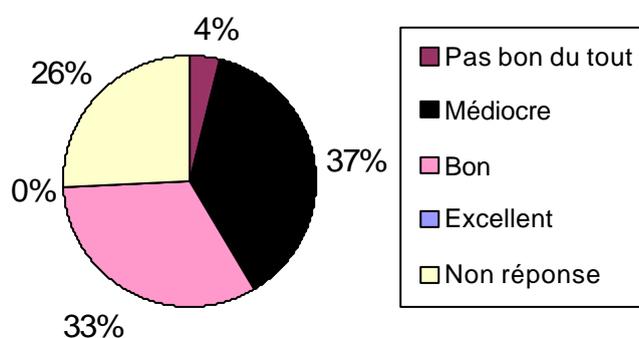
*« A quels autres métiers pourriez vous comparer ce métier en termes de conditions de travail et de rémunération ? »*

Les principaux métiers, alors évoqués de manière spontanée sont les suivants :

- Conducteurs de train (15 citations)
- Métiers du bâtiment (12 citations)
- Ouvriers d'usine (10 citations)
- Métiers de la santé (9 citations)
- VRP, Commerciaux (8 citations)
- Marins (7 citations)
- Agriculteurs (5 citations)
- Métiers de la restauration (4 citations)
- Boulangers (4 citations)
- Mineurs (3 citations)

### ■ CLIMAT SOCIAL

*« A votre avis, quel est le climat social (ambiance au travail entre salariés et employeurs) au sein des entreprises de transport en Basse-Normandie ? »*



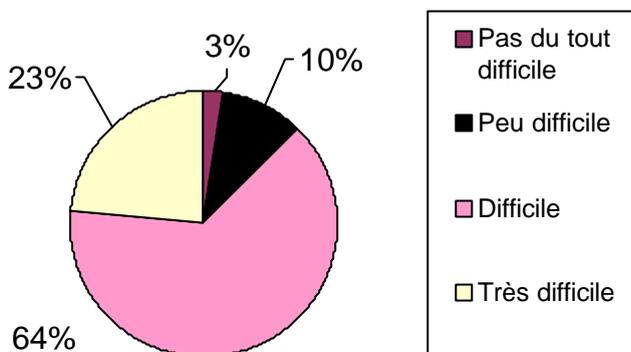
La note moyenne est de 2,39 sur 4.

Les avis semblent partagés : 1/3 des personnes interrogées semble penser que le climat social est bon dans les entreprises de transport, à l'inverse un peu plus d'un 1/3 de ces personnes estiment que le climat social est médiocre.

En tout état de cause, personne n'estime que le climat social est excellent.

## ■ DIFFICULTÉS DU MÉTIER

« *Est-ce que le métier de conducteur routier vous paraît être un métier difficile physiquement ?* »

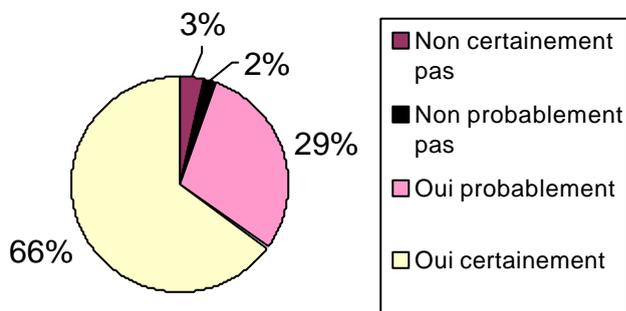


La note moyenne est de 3,09 sur 4.

Près de 90% des enquêtés estiment que le métier de conducteur routier est un métier difficile voire très difficile physiquement.

## ■ EXERCICE FÉMININ DU MÉTIER

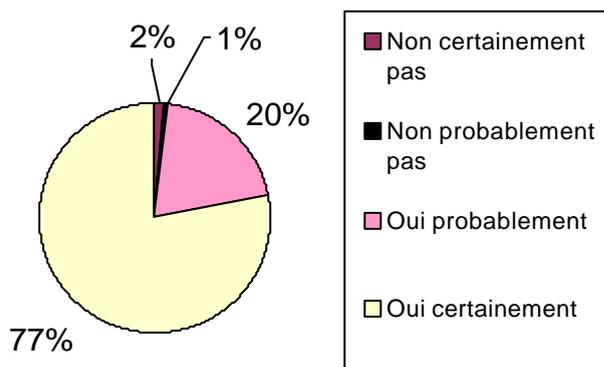
« *Est-ce que le métier de conducteur routier peut-être exercé par des femmes ?* »



La note moyenne est de 3,56 sur 4.

Plus de 9 personnes sur 10 (95%) estiment que le métier de conducteur routier, en général, peut-être exercé par des femmes.

« *De même, est-ce que le métier de conducteur de transport de voyageurs peut-être exercé par des femmes ?* »

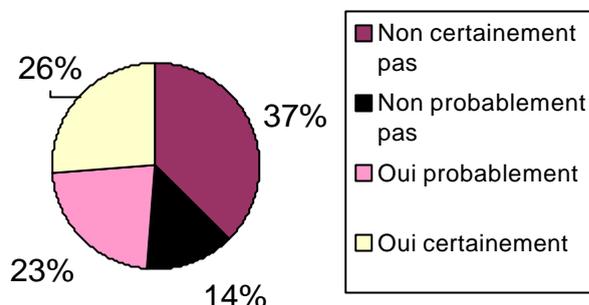


La note moyenne est de 3,73 sur 4.

Le métier de conducteur routier en transport de voyageurs est accessible aux femmes pour 97% des personnes interrogées.

## ■ ENTOURAGE / PRESCRIPTION

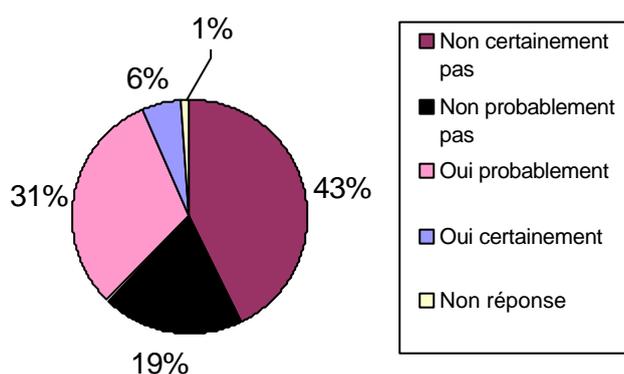
« (femme) : *Accepteriez-vous que votre conjoint soit conducteur routier ?* »



La note moyenne est de 2,38 sur 4.

Situation très partagée, en effet, une femme sur deux accepterait que son conjoint soit conducteur routier.

« *Conseilleriez-vous à un proche de choisir le métier de conducteur routier ?* »



La note moyenne est de 1,99 sur 4.

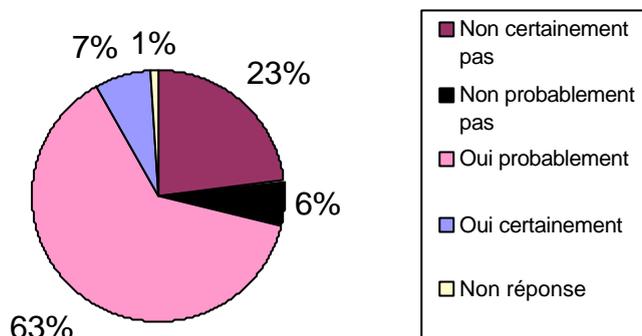
Quasiment 2/3 des personnes interrogées déclarent qu'elles ne conseilleraient, probablement ou certainement pas, le métier de conducteur routier à un proche.

« *Pourquoi ?* »

Conseille	Ne conseille pas
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Voyages (17 citations)</li> <li>■ Si c'est son choix (15 citations)</li> <li>■ Indépendance (6 citations)</li> <li>■ Plaisir de la conduite (6 citations)</li> <li>■ Métier comme un autre (6 citations)</li> <li>■ Si célibataire (5 citations)</li> <li>■ Si motivation (5 citations)</li> <li>■ Autonomie (2 citations)</li> <li>■ Contacts humains (1 citation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conditions de travail (11 citations)</li> <li>■ Les horaires importants (11 citations)</li> <li>■ La vie de famille (10 citations)</li> <li>■ Dangereux (8 citations)</li> <li>■ Les absences (6 citations)</li> <li>■ Fatigant (2 citations)</li> <li>■ Responsabilités (2 citations)</li> <li>■ Contraintes (1 citation)</li> </ul>

**« De même, conseillerez vous à un proche de choisir le métier de conducteur de transport de voyageurs ? »**

La note moyenne est de 2,54 sur 4.



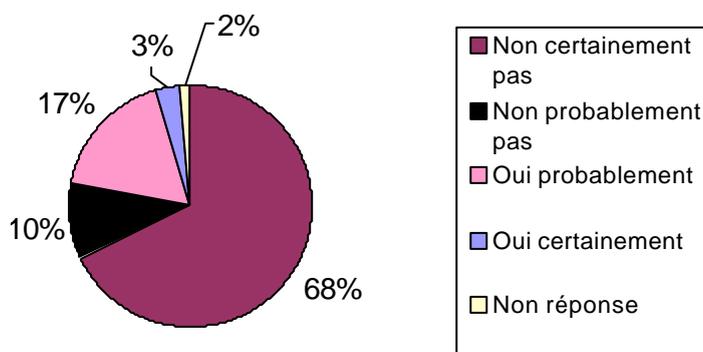
70% des personnes interrogées estiment qu'elles conseilleraient, probablement ou certainement, à un proche de choisir le métier de conducteur de transport de voyageurs.

La tendance semble alors plus favorable à la prescription du métier de conducteur de transport de voyageurs que de conducteur routier en général.

**« Pourquoi ? »**

Conseille	Ne conseille pas
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Voyages (39 citations)</li> <li>■ Contacts humains (12 citations)</li> <li>■ Si c'est son choix (10 citations)</li> <li>■ Plus agréable que le métier de routier (8 citations)</li> <li>■ Moins d'éloignement (6 citations)</li> <li>■ Si motivation (6 citations)</li> <li>■ Horaires plus fixes (3 citations)</li> <li>■ Convivialité (3 citations)</li> <li>■ Responsabilités (3 citations)</li> <li>■ Métier comme un autre (2 citations)</li> <li>■ Plaisir de la route (2 citations)</li> <li>■ Moins de contraintes (2 citations)</li> <li>■ Si célibataire (2 citations)</li> <li>■ Indépendance (1 citation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Éloignement familial (18 citations)</li> <li>■ Dangereux (6 citations)</li> <li>■ Dureté métier (3 citations)</li> <li>■ Agressions (5 citations)</li> <li>■ Trop de responsabilités (2 citations)</li> <li>■ Salaire (2 citations)</li> </ul>

**« De même, conseillerez-vous à votre fille (si vous en avez une) le métier de conducteur routier ? »**



La note moyenne est de 1,55 sur 4.

Quasiment 8 personnes sur 10 déclarent que si elles avaient une fille, elles ne lui conseilleraient pas le métier de conducteur routier.

**« Pourquoi ? »**

<b>Conseille</b>	<b>Ne conseille pas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Si c'est son choix (30 citations)</li> <li>■ Indépendance (2 citations)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Éloignement familial (56 citations)</li> <li>■ Dureté métier (38 citations)</li> <li>■ Salaire (10 citations)</li> <li>■ Trop dangereux (9 citations)</li> <li>■ Conditions de travail (12 citations)</li> <li>■ Métier pas adapté pour les femmes (6 citations)</li> <li>■ Vie de famille (18 citations)</li> <li>■ Fatigue (3 citations)</li> <li>■ Mentalité (3 citations)</li> <li>■ Trop de responsabilités (3 citations)</li> <li>■ Horaires (3 citations)</li> </ul>

■ MOTIVATIONS

**« Selon vous, pour quelles raisons les conducteurs routiers ont ils choisi ce métier ? »**

- ✓ Voyages (44 citations)
- ✓ Autonomie, indépendance et liberté (42 citations)
- ✓ Plaisir de la route et de la conduite (33 citations)
- ✓ Par goût (28 citations)
- ✓ Ils n'avaient pas d'autres choix (26 citations)
- ✓ Par vocation ou passion (20 citations)
- ✓ Métier de bas niveau de qualification, facilement accessible (11 citations)
- ✓ Passion du camion (6 citations)
- ✓ Famille déjà dans la profession (3 citations)
- ✓ Permis obtenus pendant service militaire (3 citations)
- ✓ Débouchés (3 citations)
- ✓ Responsabilité (2 citations)
- ✓ Solitude (2 citations)
- ✓ Aventure (2 citations)
- ✓ Contact humain (2 citations)
- ✓ La rémunération (2 citations)

**« D'après vous, quels arguments permettraient de convaincre des jeunes de choisir ce métier ? »**

- ✓ Autonomie, liberté et indépendance (43 citations)
- ✓ Voyages (28 citations)
- ✓ Meilleurs salaires (13 citations)
- ✓ Plaisir de la conduite (9 citations)
- ✓ Responsabilités (3 citations)
- ✓ Les débouchés (3 citations)
- ✓ Aventure (2 citations)

■ IMAGE DU MÉTIER

*« Quels sont les qualificatifs, adjectifs ou mots qui vous viennent à l'esprit quand on évoque le métier de conducteur routier ? »*

Les principaux qualificatifs spontanément évoqués sont les suivants :

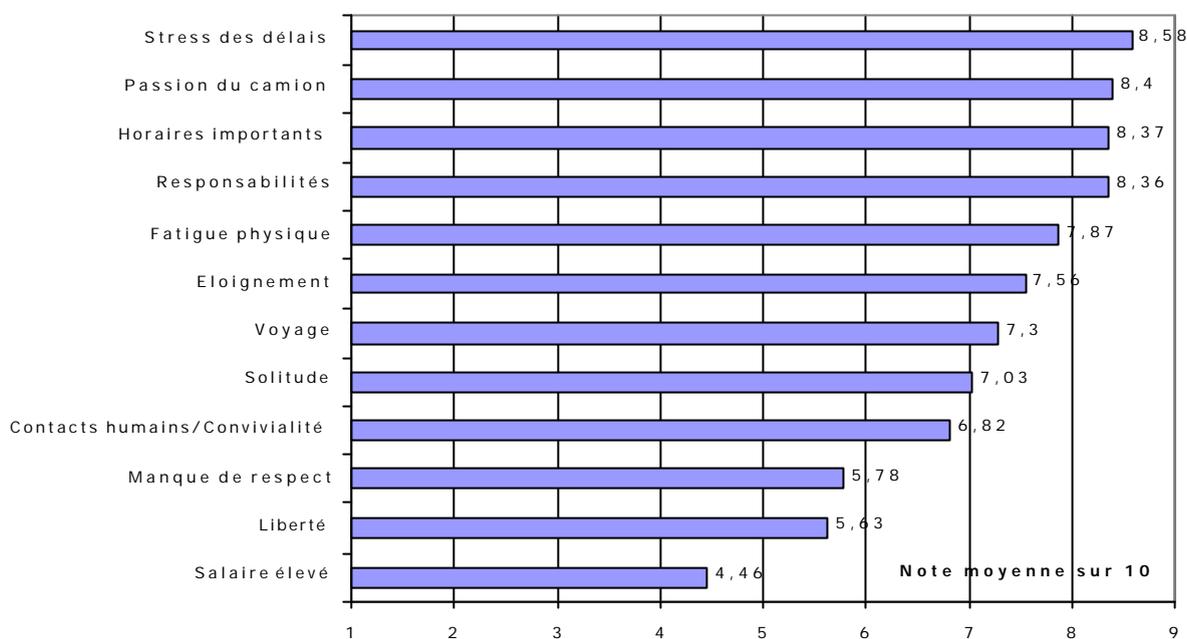
- ✓ Difficulté physique et fatigue (34 citations)
- ✓ Sympathique (20 citations)
- ✓ Danger / dangereux (19 citations)
- ✓ Courage (10 citations)
- ✓ Liberté / indépendance / autonomie (10 citations)
- ✓ Voyages (8 citations)
- ✓ Route (6 citations)
- ✓ Éloignement familial (5 citations)
- ✓ Long trajet (5 citations)
- ✓ Macho / costaud (5 citations)
- ✓ Contrainte (3 citations)
- ✓ Responsabilités (3 citations)
- ✓ Respectueux (2 citations)
- ✓ Sérieux (2 citations)
- ✓ Vitesse (2 citations)
- ✓ Ténacité (2 citations)

Les principales images qui ressortent sont essentiellement liées à la difficulté du métier (physique, danger, courage, éloignement).

Il est à noter que l'on retrouve en seconde position le terme « sympathique ».

## ■ CARACTÉRISTIQUES DU MÉTIER

« Sur une échelle de 1 (pas du tout) à 10 (tout à fait), est-ce que les caractéristiques suivantes représentent bien le métier de conducteur routier aujourd'hui ? »

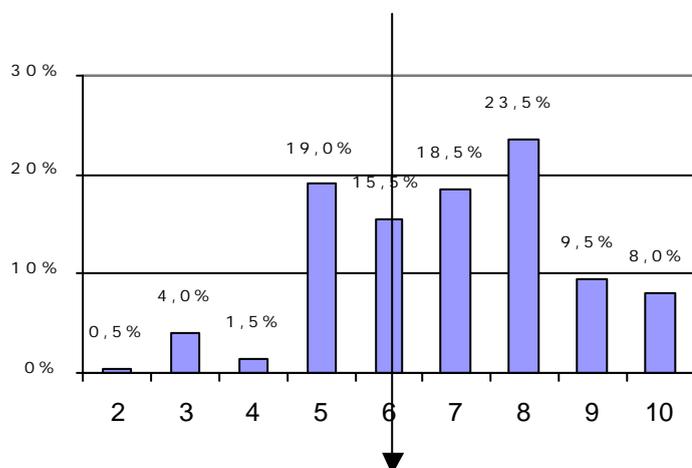


Il est intéressant de constater que, parmi les 6 premières caractéristiques du métier, d'après le grand public interrogé, on retrouve 5 contraintes : le stress des délais, les horaires importants, les responsabilités, la fatigue physique et l'éloignement.

La première caractéristique positive reste la passion du camion, suivie de très loin par le voyage et les contacts humains. De même, la liberté et le salaire élevé ne représentent pas les caractéristiques les plus représentatives du métier.

## ■ NIVEAU DE DANGER

« Toujours de 1 à 10, quel est le niveau de danger représenté par les camions sur la route ? »

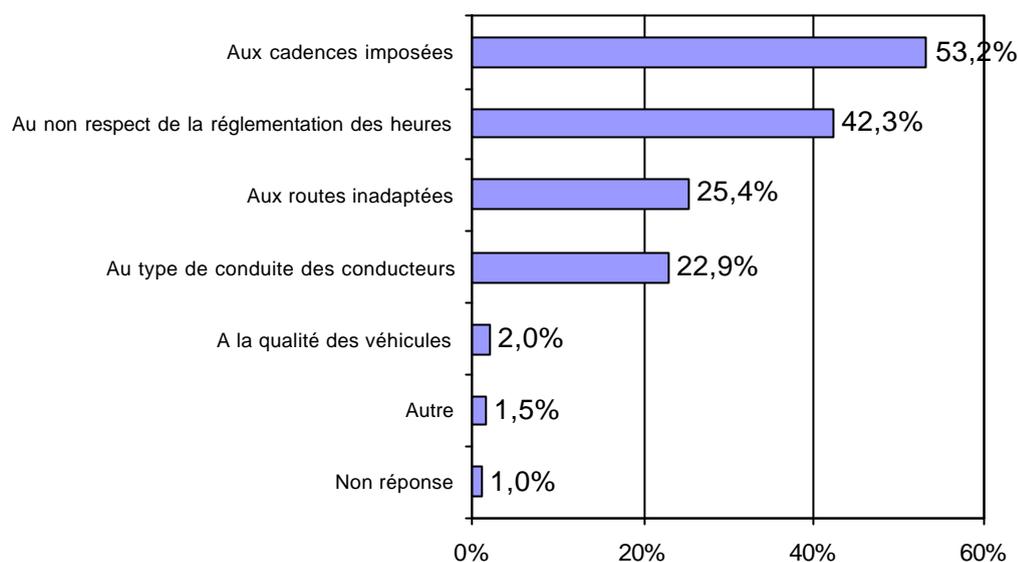


Moyenne = 6,90

La note moyenne est de **6,90 sur 10**

Près de 60% des personnes interrogées ont attribué une note supérieure ou égale à 7 concernant le niveau de danger représenté par les camions.

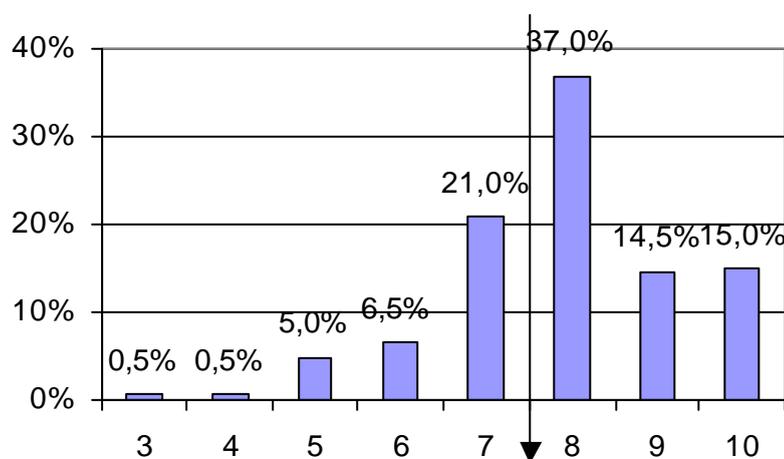
« *Et d'après vous, ce niveau de danger est principalement lié... (2 réponses maximum)?* »



D'après le grand public, les deux principales raisons de danger sont liées aux cadences imposées et au non respect de la législation.

#### ■ ESTIME ET RESPECT DU METIER

« *Sur une échelle de 1 (le plus faible) à 10 (le plus élevé), quel est votre niveau d'estime et de respect pour ce métier de conducteur routier ?* »



La note moyenne est de **7,91** sur **10**

**Moyenne = 7,91**

**« Pour vous une bonne note commence à combien ? »**

La réponse moyenne est de 6,43 sur 10. Ainsi 87% des personnes interrogées ont donné une note qu'elles estiment au dessus de la « bonne note ».

**« Pour quelles raisons avez vous donné une note de \_\_\_\_ à l'estime et au respect que vous portez au métier de conducteur routier ? »**

<b>Notes inférieures à 6,43/10</b>	<b>Notes supérieures à 6,43/10</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Non respect du code de la route ou des automobilistes (17 citations)</li> <li>■ Soumis à de grosses pressions (3 citations)</li> <li>■ Dangereux (4 citations)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pour la dureté du métier (84 citations)</li> <li>■ Un métier difficile donc respectable (16 citations)</li> <li>■ C'est un métier respectable comme un autre (13 citations)</li> <li>■ Métier difficile (physiquement et moralement) (9 citations)</li> <li>■ Métier courageux (9 citations)</li> <li>■ Importance du métier dans le fonctionnement économique actuel (9 citations)</li> <li>■ Sympathiques (6 citations)</li> <li>■ Respect vis à vis des autres usagers (5 citations)</li> <li>■ Serviabes (3 citations)</li> <li>■ Métier utile (2 citations)</li> <li>■ Beau métier (2 citations)</li> <li>■ Éloignement familial (2 citations)</li> <li>■ Métier à responsabilités (2 citations)</li> </ul>

L'estime et le respect portés à ce métier reposent principalement sur la reconnaissance de son caractère difficile (physiquement et moralement).

■ **AMÉLIORATION DE L'IMAGE DU METIER DE CONDUCTEUR ROUTIER**

**« Que pourraient faire les conducteurs routiers eux-mêmes pour améliorer l'image de la profession ? »**

- ✓ Certains devraient mieux respecter les autres usagers de la route (18 citations)
- ✓ Respecter le code de la route (9 citations)
- ✓ Meilleure attitude des conducteurs (moins violents, moins macho...) (7 citations)
- ✓ Arrêter les grèves (7 citations)
- ✓ Rien (6 citations)
- ✓ Rouler moins vite (6 citations)
- ✓ Faire connaître leur métier (6 citations)
- ✓ Plus courtois ou plus aimables (4 citations)
- ✓ Renforcer leurs syndicats (2 citations)
- ✓ Respect des horaires (2 citations)

Le grand public semble attendre un changement du comportement des conducteurs routiers sur la route que davantage de respect du code de la route et des autres usagers.

**« De même, que pourraient faire les patrons pour améliorer l'image de la profession ? »**

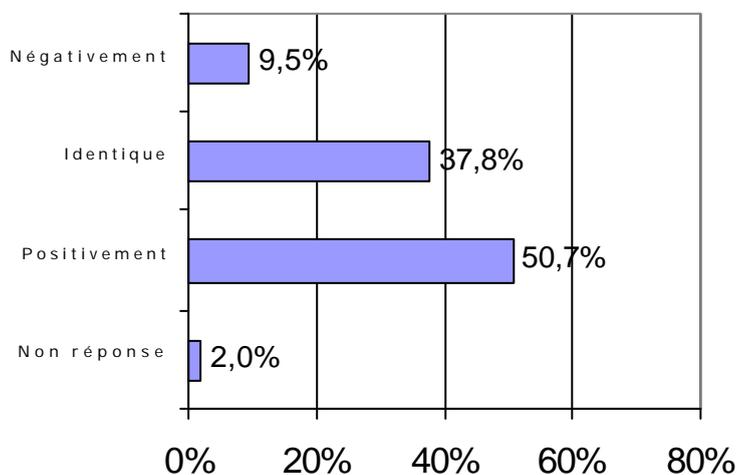
- ✓ Revaloriser / augmenter les salaires (29 citations)
- ✓ Respecter / appliquer la législation (22 citations)
- ✓ Diminuer les heures de travail (17 citations)
- ✓ Respecter plus leurs employés (15 citations)
- ✓ Plus d'embauches (6 citations)
- ✓ Diminuer les cadences en dialoguant avec les clients (4 citations)
- ✓ Mieux communiquer auprès du grand public (4 citations)
- ✓ Meilleur matériel (3 citations)
- ✓ Plus de dialogue (3 citations)
- ✓ Mettre deux chauffeurs par camions (2 citations)
- ✓ Améliorer les conditions de travail (2 citations)

Concernant les chefs d'entreprises, le grand public estime qu'ils devraient davantage reconnaître et respecter les conducteurs (salaires, moins d'heures de travail, ...) et la législation.

**« Et enfin, que pourraient faire les pouvoirs publics pour améliorer l'image de la profession ? »**

- ✓ Adapter / améliorer / aménager les routes pour les poids lourds (31 citations)
- ✓ Plus de contrôles (administratifs, sur les disques) (15 citations)
- ✓ Mise en place et développement du ferroutage (12 citations)
- ✓ Alléger les charges des entreprises ou aider les patrons (subventions) (10 citations)
- ✓ Lois plus sévères (9 citations)
- ✓ Mieux signaler certains endroits dangereux pour les poids lourds (2 citations)
- ✓ Avancer l'âge de la retraite ( 2 citations)
- ✓ Revaloriser les salaires (2 citations)
- ✓ Organiser des rencontres de conducteurs avec les jeunes dans les écoles (2 citations)

**« Considérez-vous que l'image du conducteur routier a évolué ces dernières années ? »**



La note moyenne est de 2,42 sur 3.

La moitié des personnes interrogées estime que l'image des conducteurs routiers a évolué positivement ces dernières années.

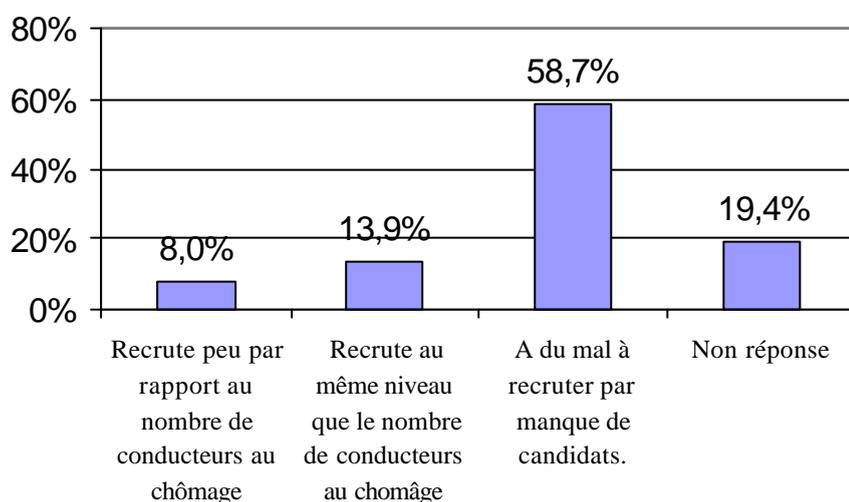
**« Sur quels aspects et pourquoi ? »**

Les raisons évoquées d'évolution positive sont les suivantes :

- ✓ Meilleures connaissances de leur situation et de leurs problèmes (40 citations)
- ✓ Meilleur matériel (12 citations)
- ✓ Meilleur comportement des conducteurs (10 citations)
- ✓ Ils sont mieux respectés car les gens se sont rendus compte de l'importance de cette profession (5 citations)
- ✓ La sécurité est mieux respectée donc moins d'accidents (2 citations)
- ✓ Rajeunissement des chauffeurs (2 citations)
- ✓ Plus de solidarité (2 citations)

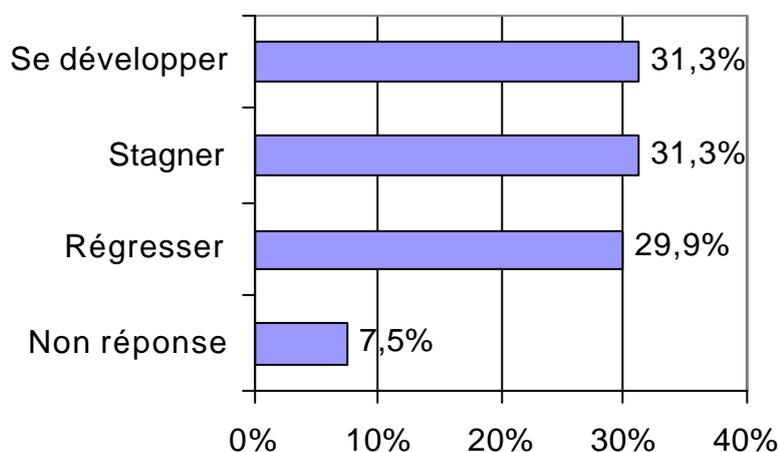
■ **RECRUTEMENT**

**« Savez-vous si aujourd'hui, la profession... »**



Quasiment 6 personnes sur 10 estiment que la profession a du mal à recruter par manque de candidats.

**« D'après vous, ce métier va-t-il se développer ou régresser dans les prochaines années ? »**



La situation de l'évolution du métier est très partagée et les trois évolutions possibles obtiennent le même score.

■ DIFFICULTES RENCONTREES PAR LA PROFESSION

*« Selon vous, quelles sont les grandes difficultés auxquelles sont confrontées les entreprises de transport françaises ? »*

- ✓ Concurrence (60 citations)
- ✓ Concurrence étrangère (23 citations)
- ✓ Charges et carburants (22 citations)
- ✓ Respect des délais (20 citations)
- ✓ Réglementation (13 citations)
- ✓ Rentabilité (8 citations)
- ✓ Difficulté de recruter (4 citations)

La concurrence (française et étrangère) serait, d'après le grand public, la principale difficulté à laquelle sont confrontées les entreprises du transport français.

■ MOYENS D'INFORMATION

*« Enfin, par quels moyens avez vous eu connaissance de ces informations sur cette profession ? »*

- ✓ Télévision (101 citations)
- ✓ Radio (44 citations)
- ✓ Ouest France (30 citations)
- ✓ Lors de discussions (7 citations)
- ✓ Autres journaux et magazines (7 citations)
- ✓ La presse de la Manche (5 citations)
- ✓ De par ma profession (5 citations)
- ✓ Jugement personnel (4 citations)
- ✓ De par mes études (3 citations)

**V.F - SYNTHÈSE DE LA TABLE RONDE  
AUPRES DES « VECTEURS D'IMAGE »**

---

- > **Nombre de participants à la table ronde : 10**
- > **Période de réalisation : septembre 2001**

## SYNTHESE DE LA TABLE RONDE

---

### PREAMBULE

Avant même d'évoquer la connaissance du métier de conducteur routier, qu'il soit de marchandises ou de voyageurs, il est à noter que l'ensemble des journalistes régionaux contactés (mis à part un journaliste radio) n'a pas souhaité participer à cette table ronde.

Lors de la présentation des chiffres les plus représentatifs de l'étude menée auprès du grand public bas-normand, les participants n'ont jamais contredit ces résultats et leur vision du métier demeure globalement identique.

---

### ■ LE METIER DE CONDUCTEUR N'EST PAS UN EMPLOI DE LONG TERME

Compte tenu des contraintes physiques et des multiples sources de stress, le conducteur routier est « usé » à un certain âge. De plus il n'existe pas d'évolutions ou de plans de carrière lorsque l'on exerce ce métier. Ce caractère « temporaire » est renforcé par le poids important des contrats précaires.

Enfin, sur le long terme (10-15 ans), les participants estiment que le nombre de véhicules routiers de transport va vraisemblablement diminuer sous l'influence des politiques qui favoriseront des transports plus écologiques ou le feroutage.

Certains, mais moins nombreux, estiment que le nombre de véhicules va augmenter mais qu'ils seront de gabarit plus léger.

### ■ LA CONFIRMATION D'UN METIER DIFFICILE ET STRESSANT

Le métier de conducteur routier est pénible physiquement à cause du nombre d'heures passées dans le camion (problèmes de dos), des chargements/déchargements et des horaires importants. Ce métier est considéré comme extrêmement stressant à plusieurs titres :

- > en tout premier lieu, le stress des délais :
  - tout d'abord exercé par le client puis répercuté par l'employeur, mais aussi par la famille (obligation d'arrêt du camion en cas de dépassement d'horaire, donc risque d'absence du domicile le week-end ou la nuit).
- > les autres usagers et les imprévus de la route :
  - la route et ses multiples usagers sont sources d'imprévus (accidents, embouteillages, inondations, ...) pouvant être cause de stress et de danger.
- > la réglementation qui impose un cadre de travail à respecter parfois jugé comme contraignant.

- > les dangers autres :
  - le transport de matières dangereuses, les vols de remorques, les passagers clandestins sont aussi autant de sources de stress.

Le métier de conducteur en transport routier de voyageurs apparaît comme moins pénible physiquement mais tout aussi stressant à cause de la présence des passagers (insécurité, sentiment de solitude, responsabilités, contrainte des horaires).

## ■ UNE PROFESSION QUI N'APPARAÎT QUE PEU STRUCTUREE

Suite aux grèves des années passées, les participants estiment qu'il s'agit d'une profession faiblement syndicalisée : lors des barrages, seul un petit nombre de conducteurs empêchait les autres camions de passer ou menaçait leurs conducteurs.

De plus l'«éclatement géographique» ne facilite pas le dialogue entre les conducteurs d'une même entreprise (mis à part le transport urbain de voyageurs). Toutefois il est tout de même évoqué une certaine solidarité entre conducteurs en difficulté sur la route.

Du point de vue des entreprises, il apparaît que la profession n'a pas su « faire le ménage » et que certaines entreprises non structurées existent encore grâce à une demande forte actuellement. Ainsi les participants évoquent des disparités fortes en termes de rémunération, de respect des réglementations et des chauffeurs selon la taille de l'entreprise.

Enfin, concernant les formations, la F.I.M.O. et la F.C.O.S., elles sont quasiment inconnues de ces vecteurs d'image (personnes en contact direct avec les demandeurs d'emploi et les jeunes !). Hormis le permis de conduire et les visites médicales, ils ne connaissent ni le contenu de ces formations ni des autres B.E.P. et C.A.P. de conducteur routier.

## ■ UN METIER QUI NE FAIT PLUS REVER

Les jeunes attirés par ce métier évoquent la liberté et les voyages. Or ces deux notions ne vont aller qu'en diminuant.

Le conducteur n'est plus considéré comme libre de par les contraintes de délais, les outils de type G.P.S., la pression de l'employeur et tous les imprévus rencontrés.

Ainsi, d'après les jeunes intéressés, la seule possibilité d'exercer un métier de conducteur « libre » est de se mettre à son compte.

Les trajets sont de plus en plus courts et les conducteurs ne font que très rarement des découchés, les notions de voyage et de découverte du pays n'existent alors pratiquement plus.

## ■ UN SALAIRE NE COUVRANT PAS LES CONTRAINTES

En transport routier de marchandises, le salaire est estimé comme insuffisant car il ne permet pas de « couvrir » l'ensemble des contraintes relatives à son exercice. Le contenu de la rémunération d'un conducteur routier ne semble que peu connu et est perçu comme très flou.

En transport urbain de voyageurs, le salaire apparaît comme correct et plus clair.

Quant au transport interurbain de voyageurs, les heures d'attentes sembleraient rémunérées (avis divergents des participants) et il existerait des pourboires.

## ■ VOYAGEURS/MARCHANDISES : DEUX METIERS DIFFERENTS

Le métier de conducteur en transport de voyageurs apparaît comme un métier beaucoup plus valorisant et présentable que le métier du transport de marchandises.

En effet, celui-ci apparaît comme :

- moins difficile physiquement,
- une image plus valorisante du conducteur,
- mieux rémunéré (du moins en urbain),
- une vie de famille facilitée,
- un meilleur climat social.

## ■ DES BENEFICES PARTAGES SUITE AUX GREVES

Les grèves ont permis d'une part de prendre connaissance des difficultés et contraintes du métier, mais elles ont aussi parfois marqué un certain manque de solidarité entre conducteurs grévistes et non grévistes, ainsi que le manque de respect de certains patrons envers leurs conducteurs.

## ■ UN PROFIL ENCORE CARICATURAL DU CONDUCTEUR ROUTIER

L'image du conducteur routier en transport routier de marchandises en tant qu'homme apparaît comme encore très stéréotypée « gros bras ». Toutefois une évolution est notée en termes de compétences car ils sont amenés à réaliser davantage de tâches (administratives ou commerciales) en plus de la conduite pure.

Comme évoquée précédemment, l'image du conducteur en transport routier de voyageurs apparaît comme plus « présentable ».

## ■ EMPLOI FEMININ POSSIBLE UNIQUEMENT EN TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

L'emploi féminin de conducteur routier est possible et préconisable, mais uniquement en transport routier de voyageurs.

Le transport routier de marchandises même s'il apparaît comme accessible à une femme ne serait pas conseillé compte tenu de sa difficulté physique et de son image.

## ■ DES FREINS IMPORTANTS A LA PRESCRIPTION DU METIER

Que ce soit en transport routier de marchandises ou de voyageurs, la pénibilité physique et le stress des délais apparaissent comme des freins importants.

La rémunération faible et le non respect de la réglementation ne sont évoqués que pour le transport routier de marchandises.

Inversement, le danger, l'absence de liberté et les responsabilités sont attribués comme freins à la prescription du métier principalement en transport routier de voyageurs et seulement à un degré moindre en transport routier de marchandises.

# COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE « VECTEURS D'IMAGE »

## 11/09/2001

### **I. PERSONNES PRÉSENTES**

- ✓ Chantal ELOY – Cellule Emploi de May Sur Orne
- ✓ Dominique LEFEVRE – Cellule Emploi de May Sur Orne  
*Elles interviennent auprès de 8 communes sur l'emploi et la formation.*
- ✓ Madame LLOBET – C.C.A.S. de Mondeville, point info jeunesse emploi
- ✓ Madame DARTIGUENAVE – C.C.A.S. de Mondeville, cellule emploi
- ✓ Daniel RADOUBE – Directeur du C.I.O. à Caen  
*Le C.I.O. couvre 12 collèges caennais et 3 extérieurs, mais aussi les lycées et l'université. Les conseillers d'orientation renseignent sur tous les champs professionnels. Cette fonction nécessite des acquis en psychologie et une connaissance des différents métiers.*
- ✓ Madame PHILIPPS – Conseillère d'Orientation et Psychologue au C.I.O., ainsi qu'au lycée Malherbe et au collège Hastings à Caen.  
*Elle renseigne les élèves sur les formations et les métiers*
- ✓ Laurent LEMAIRE – Journaliste à EUROPE 2  
*Il intervient parfois sur des évènements concernant les conducteurs routiers. Son frère est conducteur routier.*
- ✓ Denis ALLIX – Président de la Fédération des Conseils de Parents d'Elèves (F.C.P.E.)
- ✓ Benoît LEDUC – O.R.E.F.O.M. (Observatoire Régional sur les Formations et les Métiers)  
*Il a participé à une étude sur le métier de conducteur routier*
- ✓ Annie FLORENT – P.A.I.O./mission locale  
*Elle aide les jeunes adultes en recherche d'emploi*

#### Introduction de la table ronde :

Ces personnes ont été sélectionnées car elles représentent des « vecteurs d'image ». Elles peuvent transmettre, de par leur activité, une certaine vision du métier de conducteur routier. Elles interviennent auprès d'un large public et notamment des chercheurs d'emploi effectifs (chômeurs) ou potentiels (élèves, étudiants, ...). Il est donc primordial de savoir quelles représentations elles se font du métier de conducteur et donc celles qu'elles communiquent au public.

Il convient de souligner que ces personnes ne sont en aucun cas des spécialistes du métier de conducteur.

## **II. LES OBJECTIFS DE LA TABLE RONDE**

Le but de cette table ronde est de préciser, d'illustrer et de comprendre les principales conclusions de l'étude d'image menée auprès du grand public bas normand.

Sur chacun des thèmes, le Cabinet 77.02 a présenté un constat de cette étude. Une question a ensuite été posée afin d'approfondir le constat précédent. Sur chaque thème, il sera opéré une distinction entre les conducteurs routiers de marchandises et les conducteurs routiers de voyageurs.

Les règles de la table ronde sont les suivantes : chaque participant doit s'exprimer sur ses impressions individuelles, voire personnelles, sans aucun jugement de valeur de la part des autres participants.

N.B. : Les citations qui seront présentes ci-après sont directement transposées des réponses spontanément évoquées par les participants.

## **III. LA TABLE RONDE – THÉMATIQUES TRAITÉES**

### **1. PREAMBULE**

*« Selon vous, comment va évoluer le nombre de véhicules de transport routier en France dans les quinze prochaines années (augmentation, diminution, autant mais différemment) ? »*

- ✓ Pour 6 personnes sur 10, le nombre de véhicules de transport routier va diminuer dans les 15 ans.  
Causes : - les volontés politiques de sécurité, d'environnement et la hausse des mouvements écologiques.  
- le transport routier sera remplacé par le transport ferroviaire.
- ✓ Pour 2 personnes sur 10, le nombre de véhicules de transport routier va augmenter.  
Causes : - augmentation du petit transport de ville pour les colis et les voyageurs. Il y aura donc plus de véhicules, mais de taille moins importante.
- ✓ Pour 1 personne sur 10, le nombre de véhicules de transport routier sera en stagnation.
- ✓ 1 personne sur 10 ne sait pas quelle sera l'évolution.  
Le nombre de véhicules dépendra de la conjoncture économique et pour le moment, elle n'a pas de moyens de connaître l'évolution économique des prochaines années.

**Pour une majorité des participants, le nombre de véhicules routiers va diminuer dans les 15 ans pour des raisons essentiellement politiques. Toutefois, si le nombre de véhicules devait augmenter, il s'agirait de véhicules de taille moins importante.**

## 2. PENIBILITE PHYSIQUE

*« 87% estiment que le métier de conducteur routier est difficile, voire très difficile physiquement. A quoi est liée cette difficulté physique ? »*

### Les conducteurs routiers de marchandises :

- ✓ Le nombre d'heures de travail semble très élevé et les contrats plutôt précaires.
- ✓ Au niveau physique, les participants pensent que la manutention est faite par les chauffeurs et qu'au bout d'un certain temps, « ils n'ont plus de colonne vertébrale ». Au contraire, une personne estime que la manutention est de moins en moins confiée aux conducteurs pour les camions longues distances uniquement. Tous les participants s'accordent pour dire que « ce n'est pas un emploi à vie » et que 45 ou 50 ans est l'âge limite car, ensuite, la fatigue ou l'« usure » est trop importante.
- ✓ Au niveau psychologique, le stress a été longuement évoqué et notamment celui des délais, il sera détaillé au paragraphe suivant. L'absence du foyer est un facteur jugé important dans la pénibilité physique. De même le comportement parfois irrespectueux des autres automobilistes et l'insuffisance d'infrastructures sur la route (notamment les sanitaires pour les femmes) sont des facteurs de gêne physique.

### Les conducteurs routiers de voyageurs :

- ✓ La difficulté physique pour ces conducteurs est plus liée aux voyageurs. Les agressions, le bruit et « le sentiment de solitude d'un individu dans la foule » sont les principaux problèmes. Il a également été souligné que le transport de personnes et la conduite en ville demandent davantage de vigilance.
- ✓ Par contre, les conducteurs de voyageurs n'ont pas de manutention à effectuer. De même, la conduite d'un bus semble plus facile car un bus apparaît plus maniable qu'un camion. Par contre, le temps d'attente entre les différents horaires apparaît comme très pénible. Ces conducteurs ne souffrent pas de l'absence du foyer.
- ✓ De manière générale et malgré toutes les difficultés évoquées ci-dessus, le métier de conducteur de voyageurs est perçu comme beaucoup plus facile physiquement que celui de conducteur routier.

### *« Évolution ? »*

- ✓ Avant, il y avait un temps de repos obligatoire qui était respecté, maintenant, les pauses sont utilisées pour faire du chargement ou du déchargement de camion.
- ✓ Une grande majorité pense que le métier sera de plus en plus difficile et intense. Seul un participant estime qu'il y aura de moins de manutention dans le transport de longue distance car elle sera prise en charge par l'entreprise livrée mais plus de déchargements pour le transport de courtes distances.

- ✓ Pour les jeunes, si un travail leur semble difficile, ils ne feront pas l'effort de s'y intéresser.

**Globalement, le métier de conducteur routier apparaît très difficile physiquement, en particulier à cause de la manutention. On note que le transport de marchandises semble beaucoup plus pénible que le transport de voyageurs. Le métier sera, selon eux, de plus en plus difficile physiquement.**

### 3. STRESS

*« Le stress des délais est une des principales caractéristiques du métier de conducteur (note : 8,58/10). D'une manière générale, quelles sont les causes de ce stress rencontré par les conducteurs routiers ? »*

#### Le transport routier de marchandises :

- ✓ Le facteur de stress le plus important est lié au respect des délais. En effet, le client veut être servi le plus vite possible et le patron «fait pression» pour que les délais soient respectés. L'employeur et le client sont toujours «derrière» le conducteur. A cette pression viennent s'ajouter des contraintes horaires : « si le vendredi soir, il est en retard, le chauffeur ne peut pas rentrer chez lui et il reste alors tout le week-end loin de son domicile. » Ce retard peut être pris dès la première livraison.  
De plus, il n'existe pas de « droit de retrait » dans la profession de chauffeur routier : le conducteur ne peut pas s'arrêter s'il pressent un danger.

- ✓ Les événements imprévus sont également à l'origine de stress. Ont été cités les éléments suivants : les embouteillages, l'intensification du trafic, les accidents, la météo et les contrôles, mais aussi et, dans une moindre mesure, le vol du chargement et les passagers clandestins.
- ✓ La nature du chargement (matériaux dangereux) peut faire varier le niveau de stress.

#### Le transport routier de voyageurs :

- ✓ Les travaux sur la route sont un facteur de stress pour ces conducteurs.
- ✓ Globalement, à part lorsqu'il est victime d'agressions, le métier de conducteur de voyageurs apparaît comme moins stressant que celui de conducteur de marchandises.

**Le respect des délais et les imprévus sont les principales causes de stress des conducteurs. De manière générale, le métier de conducteur en transport de marchandises semble plus stressant que celui de conducteur de voyageurs.**

#### 4. ABSENCE DE LIBERTE

*« A l'inverse du stress, la liberté ne semble pas constituer une caractéristique représentative du métier (note de 5,6/10). Pourquoi le conducteur routier n'est-il pas perçu comme libre ? »*

##### Conducteurs routiers de marchandises :

- ✓ Une ou deux personnes ont évoqué la présence du GPS dans les camions. Grâce à cette technologie, le patron peut toujours savoir où se trouvent les camions. (Les autres personnes ne savaient pas ce qu'était le GPS.)
- ✓ Le routier ne peut pas gérer les contraintes extérieures que sont les délais, les imprévus. Il est toujours tributaire d'éléments qu'il ne contrôle pas.
- ✓ Dans l'esprit des jeunes, la meilleure solution pour exercer ce métier de conducteur en restant libre est de se mettre à son compte (patron-conducteur).

##### Conducteurs de voyageurs :

- ✓ Ces conducteurs n'ont pas le choix du trajet qui est donc répétitif.
- ✓ « Ils ne peuvent pas dire ce qu'ils pensent. » Ils doivent véhiculer une bonne image de leur entreprise.

#### *« Évolution ? »*

La liberté du conducteur dépend de l'organisation interne de chaque entreprise, mais il y aura de moins en moins de liberté (sans argumentation des participants).

**La liberté n'est pas un critère de choix pour ce métier. En effet, elle est considérée comme quasiment inexistante sans aucune perspective d'évolution positive.**

#### 5. ÉLOIGNEMENT

*« L'éloignement du domicile apparaît comme une caractéristique importante du métier (note 7,6/10). Quel est le pourcentage de conducteurs routiers ne rentrant pas certains soirs ou certains week-end à leur domicile ? »*

##### Transport routier de marchandises :

- ✓ 4 personnes sur 10 pensent que 20 à 30% des conducteurs routiers ne rentrent pas certains soirs à leur domicile.
- 2 personnes sur 10 pensent que 10 à 20% des conducteurs routiers ne rentrent pas certains soirs à leur domicile.
- 3 personnes sur 10 pensent que moins de 10% des conducteurs routiers ne rentrent pas certains soirs à leur domicile.
- 1 personne ne sait pas.

- ✓ Les avis sont donc partagés en ce qui concerne le pourcentage de conducteurs parfois absents de leur domicile, le soir ou le week-end. Toutefois, l'ensemble des réponses est inférieur à 30%.

### « Évolution »

- ✓ Les conducteurs routiers seront de plus en plus souvent chez eux le soir et le week-end car les distances des transports seront plus courtes. Ce sera une difficulté en moins liée à ce métier. Par contre cette évolution ne correspond pas aux envies des jeunes qui recherchent le voyage et l'évasion dans ce métier.

**Seul un nombre limité de conducteurs ne rentre pas certains soirs à leur domicile et celui-ci ira en diminuant.**

## 6. REMUNERATION ET HORAIRE

*« D'après le grand public bas-normand, un conducteur routier travaille en moyenne 52,4 heures par semaine. 74% estiment que le métier est peu ou très peu rémunéré (8.332F en moyenne).*

*D'après vous, comment est composé le revenu d'un conducteur ? »*

- ✓ Salaire fixe
- ✓ Primes, par exemple si les routiers n'ont pas d'accidents
- ✓ Heures supplémentaires
- ✓ Indemnités lorsqu'ils sont loin de leur domicile, frais de déplacements.

Les rémunérations dépendent de l'entreprise et des politiques qualité mises en place.

*« Pourquoi les routiers semblent-ils peu rémunérés ? »*

### Conducteurs routiers de marchandises :

- ✓ Les nombreuses contraintes ne semblent pas être rémunérées à leur juste valeur. Ont été cités : l'absence du foyer, le faible salaire en comparaison du nombre d'heures effectuées, les heures d'attentes non rémunérées.
- ✓ Les contrats sont précaires : CDD, Intérim et il n'existe pas d'échelons qui permettraient une évolution de carrière. Les participants n'imaginaient pas d'autres métiers après celui de conducteur.
- ✓ Une personne a fait remarquer que, dans certaines entreprises, le patron demande à ses salariés de supporter l'achat et l'entretien des camions.
- ✓ En tout état de cause, le contenu de la rémunération apparaît extrêmement flou et compliqué.

### Conducteurs routiers de voyageurs :

Il a été opéré une distinction entre les conducteurs urbains et interurbains.

- ✓ Les conducteurs urbains semblent mieux payés, sont plus souvent employés en C.D.I. et disposent de plus de perspectives d'évolution de carrière que les autres conducteurs.
- ✓ Les conducteurs interurbains bénéficieraient d'une rémunération pour leurs temps d'attentes (toutefois les avis semblent divergents). Leurs salaires sont aussi agrémentés de pourboires.

#### *« Au sein de l'Europe, existe-t-il des écarts sur les horaires réalisés par les conducteurs routiers ? »*

Il existe des écarts avec les rémunérations des autres pays européens. Les pays du Sud et de l'Est de l'Europe seraient moins bien payés que les Français. Au contraire, les Allemands et les conducteurs des pays du Nord de l'Europe seraient mieux payés. Mais il a été souligné que si les conducteurs sont mieux payés dans d'autres pays, les conditions sociales apparaissent meilleures en France.

#### *« Évolution ? »*

- ✓ Malgré les grèves, il n'y a pas eu d'amélioration généralisée des salaires, les changements ont plutôt été opérés par la négociation « au cas par cas ». Ceci est sans doute dû au fait que la syndicalisation semble très faible chez les conducteurs routiers. De plus, lors des barrages routiers dus aux grèves, seule une minorité de conducteurs bloquait de force ou menaçait les autres conducteurs qui ne souhaitaient pas faire grève.
- ✓ Les salaires n'augmenteront pas tant qu'il n'y aura pas de nouvelles grèves.

**En ce qui concerne les conducteurs de marchandises, les revenus semblent globalement faibles, même si cela dépend beaucoup de l'entreprise. Il apparaît que les nombreuses difficultés liées au métier de conducteur ne sont pas rémunérées à leur juste valeur, voire pas rémunérées du tout. Au contraire, les conducteurs de voyageurs sont mieux payés et travaillent dans de meilleures conditions.**

**En Europe, les disparités de salaires sont très importantes. Les revenus relativement bas en France semblent être compensés par des avantages sociaux et par une meilleure convention collective.**

**Les revenus n'augmenteront pas sans grèves et l'impossibilité d'évolution de carrière a été soulignée.**

## 7. REGLEMENTATIONS

*« 77% estiment que les entreprises françaises et étrangères ne respectent pas la réglementation des heures de conduite et 92% pour les entreprises étrangères. Pourquoi les entreprises françaises et étrangères ne respecteraient-elles pas la réglementation des heures de conduite ? »*

- ✓ Du fait de la concurrence, les délais sont de plus en plus courts. Les conducteurs doivent donc rouler plus vite.
- ✓ Les profits des entreprises de transport sont faits sur les heures supplémentaires, ils roulent donc plus longtemps et ils ne respectent pas les temps de pause obligatoires .
- ✓ Les contrôles sont insuffisants. Ils n'ont donc pas d'incidences sur la conduite. L'absence de contrôles montre le laxisme des pouvoirs publics. De plus, les contraventions semblent être à la charge du conducteur et non pas de son patron. Les petits camions ne subissent aucun contrôle, n'ont ni limitation de vitesse (pas de tachymètre), ni temps de pause obligatoire, de ce fait, ils respectent moins les réglementations.
- ✓ « La profession n'a pas su faire son ménage ». Certaines entreprises ne respectent aucune réglementation, mais elles continuent de fonctionner parce que la demande est très importante.

*« Quelles ont été et quelles seront les conséquences de l'Europe sur le secteur du transport en France ? »*

On ouvre les marchés, mais on ne change pas les réglementations des différents pays. Ils pensent donc que le secteur va au devant de nombreuses difficultés.

**Les entreprises de transport routier semblent ne pas respecter les réglementations du fait de la concurrence et de l'insuffisance des contrôles. L'Europe sera une source de conflits supplémentaires pour les transporteurs car les réglementations ne sont pas harmonisées et la concurrence ira en augmentant.**

## 8. FORMATION

*« 21% pensent qu'il n'existe pas de formation initiale obligatoire pour être conducteur routier et 44% qu'il n'existe pas de formation continue obligatoire. Quelle est la formation d'un conducteur routier ? »*

Les réponses à cette question ont été très floues, malgré le fait qu'une majorité des participants soit des professionnels de l'insertion et de l'orientation. Ils ont tout d'abord évoqué :

- un âge minimum : 21 ans
- les permis de conduire
- des visites médicales régulières (tous les 5 ans)

La F.I.M.O. n'a été évoquée que timidement par une personne. Les autres participants ne connaissent pas le contenu de cette formation. Ils estiment qu'elle est composée principalement d'heures de conduite, qu'elle est très récente et uniquement valable pour les camions de taille importante.

Le B.E.P. et le C.A.P. de conducteur permettent de passer le permis sans avoir 21 ans. Les participants s'interrogeaient sur la différence entre la F.I.M.O. et ces diplômes.

Une personne a évoqué le C.Q.P. (Certificat de Qualification Professionnelle) en tant que formation continue.

Enfin, lorsqu'on aborde la F.C.O.S (inconnue de la majorité des participants), ils estiment que c'est une attestation à repasser tous les 10 ou 20 ans et n'en connaissent pas le contenu.

Une participante nous a signalé que les jeunes pouvaient avoir des problèmes de budget pour financer cette formation.

**Il est surprenant de voir que les participants qui sont, pour la plupart, en contact direct avec des jeunes ou des demandeurs d'emploi, ne connaissent que très peu (voire pas du tout) les formations liées au métier de conducteur routier.**

## 9. CLIMAT SOCIAL

*« 41% estiment que le climat social est médiocre au sein des entreprises de transport en Basse-Normandie.*

*Quelles sont les causes et les conséquences de ce climat social médiocre ? »*

Pour les conducteurs de marchandises :

- ✓ Les conditions de travail sont pénibles. A cause de la concurrence européenne, les heures supplémentaires ne sont pas payées.
- ✓ Pour une personne, tant qu'il n'y a pas de rapports de force, personne ne s'intéresse aux conducteurs routiers. Ils ne sont pas reconnus à moins de faire grève.
- ✓ Dans les grosses sociétés, il n'existerait que très peu de conflits sociaux, par contre, dans les petites entreprises, même les dirigeants feraient grève.

Pour les conducteurs urbains de personnes :

- ✓ Ils sont mieux organisés. Ils se voient plus souvent du fait du caractère local de leur activité. Ils gèrent mieux les conflits et les négociations.
- ✓ La plupart du temps, lorsqu'il y a une avancée sociale dans une ville, les conducteurs des autres régions veulent l'obtenir. C'est ce qui crée les grèves généralisées partout dans le pays.

**Les conducteurs en transport de marchandises ont des conditions de travail pénibles et ne sont pas reconnus. C'est pourquoi le climat social apparaît comme mauvais. Au contraire, en ce qui concerne les conducteurs urbains de personnes, ils sont mieux organisés et bénéficient d'un meilleur climat social grâce à un meilleur dialogue.**

## 10.GREVES

*« Les grèves de l'année 2000 sont aussi bien attribuées aux organisations patronales qu'aux syndicats de salariés.  
Quelles images conservez-vous des grèves patronales ? »*

- ✓ Les revendications patronales manquaient de lisibilité. Mais certains se rappellent qu'il y avait des problèmes de retraite et de législations européennes.
- ✓ Cette grève s'est soldée par une pénurie et une hausse du prix du fuel.
- ✓ Il n'y avait pas de concordance entre les revendications des patrons et celles des salariés. Il est ressorti de cette grève que les patrons « faisaient passer le véhicule avant l'individu » et respectaient peu les salariés.

*« Quelles images conservez-vous des grèves salariales ? »*

- ✓ Les participants à la table ronde se souviennent surtout des images de « solidarité pour le petit » (le routier semblait peu respecté par son employeur). La population française aidait les routiers et ceux-ci sont « redevenus sympa » car leur travail semble difficile. Il était impossible de rester indifférent à ces grèves.
- ✓ Au contraire, la solidarité n'existait pas entre les conducteurs routiers eux-mêmes. Les pressions étaient nombreuses entre les chauffeurs et les camions des non-grévistes étaient bloqués. Les syndicats étaient très peu présents, voire rejetés par les conducteurs.
- ✓ Certaines personnes ont noté un problème de communication des grévistes qui ont véhiculé une certaine image par le biais de « Tarzan », c'est-à-dire de « gros bras » qui veulent régler les conflits davantage par la force que pas par la négociation.
- ✓ Ils pensent que les accords conclus pendant ces grèves n'ont pas été appliqués, mais que la négociation s'est faite au cas par cas.

- ✓ D'après les participants, les jeunes ne se sont pas intéressés à l'événement. Une personne pense que certains ont vu que les conducteurs n'étaient pas reconnus dans leur profession. Pour d'autres, il faut faire une distinction entre les lycéens et les autres jeunes, car les lycéens n'ont aucune notion de ce que représente un salaire ou des conditions de travail. Ils n'ont donc pas compris les problèmes des conducteurs routiers.

**Concernant les grèves, il existait un gros problème de communication autant du côté des employeurs que des conducteurs. Les revendications n'étaient pas très claires. Les individus ont été marqués par la solidarité des français avec les routiers mais ont déploré le manque de solidarité des routiers entre eux.**

## 11.COMPORTEMENT SUR LA ROUTE

*« L'amélioration de l'image de la profession est liée au respect, par les conducteurs, des autres usagers de la route (17 citations spontanées).  
Comment définiriez-vous le profil du conducteur routier en tant qu'homme ? »*

### Conducteurs routiers de marchandises :

L'image est très contrastée.

#### profil négatif (réponses spontanées) :

- Fachos/extrême droite.
- Machos, ils poursuivent les jeunes filles .
- Ils sont associés à la bière et au tabac.
- Tatoués.
- Ils sont des « gros bras », qui portent des « marcel » et sont qualifiés de « bourrins ».
- Les femmes ne les imaginent pas comme de « bons pères de famille ».
- Pressés.
- Ils ne sont plus « mécanos ».

Il faut souligner qu'une personne présente est choquée par la description négative faite des conducteurs routiers et se déclare « pas du tout d'accord ».

#### profil positif (réponses spontanées) :

- Sympas.
- Ils sont associés aux bons repas et semblent « bons vivants ».
- Ils doivent avoir un minimum d'instruction car ils remplissent de nombreux documents administratifs. Ils ont besoin d'être au courant des réglementations et doivent parfois savoir parler des langues étrangères.
- Malgré ce qui a été dit dans le paragraphe sur les grèves, les routiers sont qualifiés de solidaires : ils utilisent la C.B. et se font des petits signes entre eux quand ils sont sur la route.

### Conducteurs routiers de voyageurs :

Seules des images positives ont été émises.

- Les chauffeurs de bus ont un bon sens relationnel.
- Ils sont serviables et présentables. Ils doivent être capables de renseigner les gens.
- Ils ont changé de nom. Le conducteur routier n'est plus un simple chauffeur, mais un agent de conduite commerciale.

### *« Évolution ? »*

Les routiers devront être de plus en plus instruits pour pouvoir gérer leurs livraisons de manière autonome.

**L'image du conducteur routier en transport de marchandises en tant qu'homme semble encore très stéréotypée (« gros bras ») avec des qualités de sympathie et de solidarité. Les participants notent aussi une évolution en termes de compétences car ils sont amenés à remplir des rôles parfois administratifs ou commerciaux.**

**Concernant le conducteur en transport routier de voyageurs, l'image n'est plus du tout la même. Il apparaît comme « présentable » et ne présente plus les caractéristiques négatives du conducteur routier en transport de marchandises.**

## 12.PRESCRIPTION

*« 62% du grand public ne conseilleraient pas à un proche de choisir le métier de conducteur routier.*

*Pensez-vous que certains conducteurs passent du secteur du transport de marchandises au transport de voyageurs ou plutôt l'inverse? »*

La mutation se ferait plutôt du conducteur routier de marchandises vers le transport de voyageurs et vraisemblablement pas le contraire.

*« Conseilleriez-vous à une femme de choisir le métier de conducteur routier ? Pourquoi ? »*

### Conducteur routier de marchandises :

Les participants à la table ronde pensent qu'il est possible pour une femme d'exercer ce métier, mais globalement ne le lui conseilleraient pas.

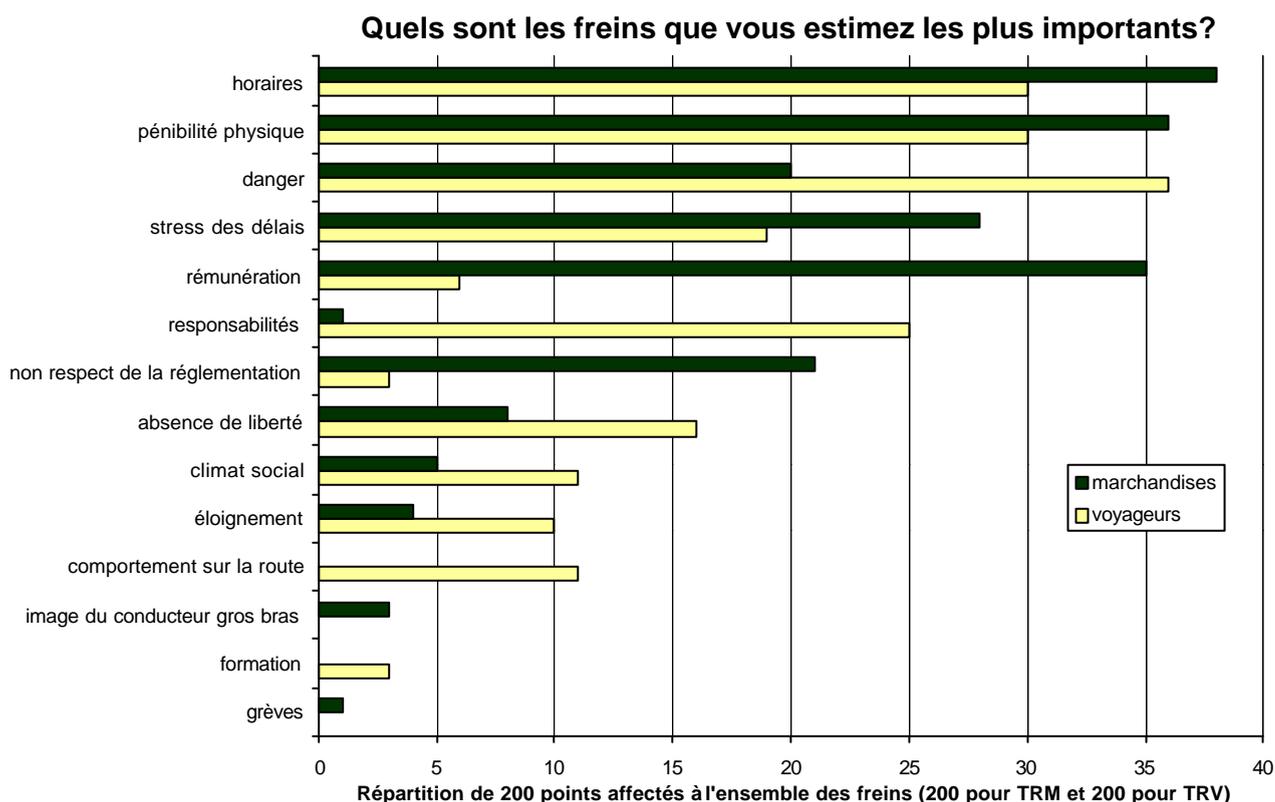
Les raisons évoquées sont les suivantes :

- Les patrons sont plutôt réticents pour employer une femme. Ils pensent que la présence de femmes dans des équipes d'hommes est un facteur de problèmes. De plus, elles ont des difficultés physiques liées au métier car elles ne sont pas aptes à faire de la manutention. Elles seront aussi absentes du fait des grossesses.
- Les infrastructures ne sont pas adaptées aux besoins des femmes.
- La femme qui choisit d'être routier a une image de « baroudeuse ».

#### Conducteur routier de voyageurs :

Pour ce type de transport, la femme ne rencontre aucun problème. En effet, il n'y a pas de manutention, «pas de cambouis» et pour le transport urbain, elle n'a pas à laisser ses enfants seuls pendant la semaine.

*« Quels sont les freins les plus importants pour conseiller à un proche de choisir le métier de conducteur routier ? »*



#### Commentaires :

Les horaires importants et la pénibilité physique apparaissent comme des freins très importants et communs au transport de marchandises et au transport de voyageurs.

On peut noter de grandes différences entre les deux professions pour les autres freins. Les conducteurs en transport de voyageurs seraient confrontés à de fortes responsabilités, à l'absence de liberté et aux dangers (agressions, accidents, ...).

En ce qui concerne le transport de marchandises, le stress des délais, la faiblesse des rémunérations et le non respect de la réglementation sont les principaux freins au conseil à un proche du métier de conducteur routier.

**Être conducteur routier en transport de marchandises est possible pour une femme, mais cela reste perçu comme difficile et peu valorisant. Au contraire, en ce qui concerne le transport de voyageurs, cela ne pose pas de problème pour les femmes. Comme nous avons pu le noter, ces deux métiers ne sont pas perçus de la même manière. Les freins au conseil à un proche du métier de conducteur ne sont pas les mêmes pour les deux professions. La pénibilité physique et les horaires sont présents chez les deux. Le danger est le frein le plus cité pour le transport de voyageurs, alors que la rémunération faible et le stress des délais sont, eux, liés au transport de marchandises.**

### 13.COMMUNICATION

#### *« Quelles émissions sur les conducteurs vous ont marqué ? »*

- Une personne a un souvenir très positif d'un reportage sur « une femme au volant d'un camion ».
- Un reportage sur les routiers la nuit était très bien fait.
- Un reportage sur les réactions des conducteurs routiers français et étrangers qui étaient bloqués soulignait le manque de solidarité entre routiers.

#### *« Comment feriez-vous pour améliorer l'image des transporteurs routiers ? »*

- Il faudrait avant tout augmenter les salaires et respecter les horaires.
- Il conviendrait de montrer que le routier est autre chose qu'un homme « à gros bras », en effet il peut être une femme, quelqu'un d'intelligent ou de sympa.

#### *« Comment améliorer cette image auprès des jeunes ? »*

- Il faut que les employeurs viennent dans les établissements scolaires ou dans les cellules emplois pour présenter les avantages liés à la profession et qu'ils tiennent leurs engagements après l'embauche des jeunes. Un participant pense que l'action serait mieux perçue si c'est un routier qui vient faire la présentation de son emploi. Des opérations « portes ouvertes » dans les entreprises de transport seraient appréciées par les jeunes.

- Il faudrait aussi parler aux jeunes des métiers annexes au transport de marchandises ou de voyageurs tels que les emplois administratifs ou les conducteurs de convois exceptionnels (les conditions de travail et les rémunérations ne sont pas les mêmes).
- Le problème est qu'il est difficile d'établir des liens entre les entreprises et les collégiens ou les lycéens. De plus, les jeunes ne sont pas spécialement attirés par des stages dans les entreprises de transport.

**Certains reportages peuvent changer l'image que se fait le public du métier de conducteur routier. Pour rendre ce métier plus attractif, il faudrait augmenter les salaires et donner une image plus valorisante des routiers. Même si le lien avec les jeunes n'est pas toujours facile à établir, des employeurs et des conducteurs devraient présenter le métier dans les établissements scolaires, ou lors de journées « portes ouvertes ».**