



LA FORMATION PROFESSIONNELLE OBLIGATOIRE DES CONDUCTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES : IMPACT SUR L'EMPLOI, LA SÉCURITÉ ET L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

François JEGER, Claude VAUCLARE

Deux dispositifs de formations obligatoires, la formation initiale minimum obligatoire (FIMO) et la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) ont fait l'objet d'une enquête évaluative à la fois auprès des employeurs et des anciens stagiaires. L'appréciation globale sur la FIMO est positive et son bien-fondé est rarement remis en cause. Du point de vue des entreprises, l'enquête montre que les critiques portent davantage sur le fonctionnement du dispositif (financement, évaluation, conditions de stage...) que sur le cursus proposé (contenu, durée...).

En ce qui concerne la FCOS, l'étude ne fait que confirmer la part très importante prise par ce dispositif en matière de formation continue des conducteurs. On notera cependant qu'elle se déroule à la fin d'une première période de mise en conformité des entreprises par rapport à cette nouvelle obligation et que la période qui s'ouvre permettra sans doute d'appréhender de manière différente ces FCOS de « deuxième génération ».

Les conducteurs se déclarent globalement plus satisfaits que leurs employeurs du fonctionnement et du contenu des deux dispositifs de formations obligatoires.

A la demande de la direction des transports terrestres, une étude à caractère évaluatif a été réalisée par le cabinet Ithaque¹ dans trois régions : Alsace, Pays de la Loire et Rhône-Alpes (cf. encadré). 350 entrepreneurs et 700 conducteurs ont été interrogés sur les dispositifs de formation obligatoire mis en place par le Contrat de Progrès : formation initiale (FIMO) et formation continue (FCOS).

Le point de vue des entreprises

Des difficultés pour recruter des conducteurs

L'enquête réalisée (cf. encadré) confirme l'importance des embauches réalisées par les entreprises. Ainsi, 93 % des entreprises interrogées déclarent avoir eu besoin d'embaucher des conducteurs durant l'année précédant l'enquête.

Ces besoins croissants de conducteurs sont dus à l'augmentation de l'activité (33 % des répondants), puis au remplacement des conducteurs démissionnaires (29 %) et, enfin, à la réduction du temps de travail (22 %).

Les employeurs déclarent éprouver des difficultés pour embaucher des conducteurs. Les raisons majoritairement invoquées sont celles qui sont liées au fonctionnement même du secteur du transport routier de marchandises : conditions de vie et de travail difficiles (30 % des réponses), réglementation de l'accès à la profession (22 % des réponses), mauvaise image de marque de la profession (21 %), rémunérations insuffisantes (13 %). Elles sont plus rarement liées au fonctionnement global du marché du travail national ou local (8 %) ou à la reprise de l'activité économique (7 %).

¹ Cette étude a été réalisée par Claude VAUCLARE (Ithaque), avec la collaboration de Frédérique RIVIALE et Jehanne-Antide CARRARD.

FORMATION

Les modes de recrutement demeurent traditionnels. Ainsi, pour plus de la moitié de leurs embauches, les entreprises recrutent directement : bouche-à-oreille, candidature spontanée et recours aux conducteurs de l'entreprise représentent 55 % des réponses ; petites annonces et ANPE viennent ensuite.

L'expérience professionnelle est le principal critère de sélection pour l'embauche des conducteurs (29 % des réponses) ; viennent ensuite la possession des attestations de formations obligatoires : FCOS (24 %) et FIMO (12 %). La domiciliation (avec 12 % de réponses) arrive avant le niveau de culture générale (7 %) et l'âge (4 %). 33 % des chefs d'entreprise déclarent avoir signé une promesse d'embauche pour qu'un futur conducteur puisse plus facilement avoir accès à une FIMO. Ce résultat masque cependant des écarts entre les pratiques des petites et des grandes entreprises : 90 % des moins de dix salariés n'ont pas signé de telles promesses alors que 63 % des entreprises de plus de cent salariés l'ont fait.

En ce qui concerne la prise en charge du financement des formations obligatoires, le pourcentage de réponses positives est de 36 % pour la FIMO (pratiquement le même que pour la promesse d'embauche) et de 58 % pour la FCOS. Le pourcentage de prise en charge de ces formations s'accroît avec la taille des entreprises.

Une préférence pour le CFP dans les recrutements

La réponse à la question de la formation professionnelle initiale la mieux adaptée au profil de conducteurs recherché fait apparaître, pour l'ensemble des répondants, une nette préférence pour le certificat de formation professionnelle CFP M148 (43 %). Le CAP arrive ensuite, avec 32 % des répondants ; il a la préférence des chefs d'entreprise dans l'une des trois régions étudiées : Rhône-Alpes. Le BEP se situe juste après (22 %). On notera le faible pourcentage de répondants favorables au CFP M128 (7 %). La FIMO, avec 19 % de répondants, reste donc pour la profession une formation minimum qui ne se substitue pas aux autres formations plus qualifiantes.

Des appréciations positives sur la plupart des items de la FIMO...

L'évaluation porte non pas sur la façon dont est dispensée la formation mais sur les garanties de savoir-faire minimum qu'elle offre à la sortie à des conducteurs débutants. Il apparaît, à la lecture du tableau 1, qu'environ 20 % des répondants ne se prononcent pas sur la garantie qu'offre l'ensemble du cursus.

Les appréciations les plus positives portent globalement sur les règles de circulation (67 % de satisfaits) et la connaissance de la réglementation économique et sociale (60 % de satisfaits). Les appréciations plus partagées portent sur la qualité du service (50 % d'insatisfaits), la connaissance, l'entretien et le suivi du véhicule (51 % d'insatisfaits) et la connaissance de l'environnement de l'entreprise (47 % d'insatisfaits).

... mais un impact sur la sinistralité difficile à évaluer

Près de la moitié des répondants à la question relative à l'impact de la FIMO sur le taux de sinistralité sur route et à l'arrêt ne se prononcent pas. Parmi ceux qui se prononcent, les réponses positives sont minoritaires (16 % des répondants) et les réponses négatives majoritaires (33 %). Près de la moitié des entreprises répondantes déclarent ne pas savoir si la FIMO a contribué à améliorer leur image de marque, via leurs conducteurs, auprès de leurs clients. Elles sont 36 % à répondre négativement et 17 % à fournir une réponse positive.

FORMATION

Tableau 1 : L'opinion des entreprises sur la FIMO

Considérez-vous que la FIMO est, pour les conducteurs qui ne possèdent que cette formation, une garantie suffisante de savoir-faire dans les domaines suivants ?

	oui	non	non réponse
Les règles de circulation	67 %	12 %	21 %
La connaissance de la RES	60 %	20 %	20 %
La prévention des accidents de la circulation	49 %	29 %	22 %
Le comportement au poste de travail	43 %	33 %	24 %
La conduite rationnelle	42 %	38 %	19 %
La prévention des accidents du travail	40 %	38 %	23 %
Les techniques de chargement et d'arrimage des marchandises	38 %	41 %	21 %
Les manœuvres	35 %	44 %	21 %
Les matières dangereuses	35 %	36 %	30 %
La connaissance de l'environnement de l'entreprise de transports	29 %	47 %	24 %
La connaissance, l'entretien et le suivi du véhicule	27 %	51 %	22 %
La qualité du service	26 %	50 %	24 %

Tableau 2 : Les modifications au dispositif FIMO souhaitées par les entreprises

	% de répondants (*)
Sa prise en charge financière	67 %
L'évaluation des candidats à leur sortie de formation	46 %
Son contenu	42 %
L'évaluation des candidats à leur entrée en formation	37 %
Sa durée	28 %
Autres	4 %

(*) répondants : 312 ; plusieurs réponses possibles

Parmi les attentes des entreprises, la prise en charge financière de la FIMO vient en première position

Une forte implication financière des entreprises dans la formation continue

L'impact financier de la FCOS sur le « plan de formation » des entreprises a été important ces dernières années : le budget FCOS représentant plus des trois quarts du budget formation pour au moins 39 % des entreprises répondantes. La part du budget formation consacrée à la FCOS décroît avec la taille de l'entreprise.

On notera par ailleurs que, sur l'ensemble de la population enquêtée, une entreprise répondante sur deux déclare dépasser ses obligations légales en matière de formation professionnelle continue (75 % des plus de cinquante salariés et près de 90 % des plus de cent salariés).

En ce qui concerne le poids de la FCOS dans la formation continue, l'enquête montre qu'elle représente 49 % des formations à la conduite, sauf pour les entreprises de plus de cent salariés où ce pourcentage est plus faible. Les autres formations proposées sont le transport des matières dangereuses (19 % des réponses), le maniement du chronotachygraphe (14 %) et le perfectionnement de la conduite (11 %).

67 % des entreprises de plus de cent salariés ont eu recours à des moniteurs agréés pour faire réaliser leurs FCOS en interne ; les entreprises de plus petite taille ne recourent que beaucoup plus marginalement à cette pratique.

La FCOS : une bonne formation à la réglementation sociale

En ce qui concerne l'opinion des entreprises sur la FCOS, les réponses présentées au tableau 3 montrent que ce sont les modules de formation sur la réglementation sociale du travail (64 % de réponses positives), la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos (62 %) et la sensibilisation à la sécurité routière et au respect des usagers (57 %) qui sont le plus appréciés. A contrario, le module sur la conduite rationnelle en situation difficile (46 %) paraît avoir un impact plus faible.

FORMATION

58 % des répondants à la question sur la durée de la formation FCOS la jugent bien adaptée, 33 % trop longue et 9 % trop courte. On notera que ceux qui estiment qu'elle est trop courte viennent plutôt de Rhône-Alpes. Ce sont les petites entreprises qui la jugent plutôt trop longue. Les entreprises de plus de cent salariés sont plus partagées puisque 17 % la jugent trop longue et qu'elles sont une même proportion à l'estimer trop courte.

Tableau 3 : Opinion des entreprises sur la FCOS

Pensez-vous que la FCOS a eu un impact sur la pratique professionnelle de vos conducteurs dans les domaines suivants ?

	OUI	NON	NE SAIT PAS
L'utilisation des documents de transport	42 %	38 %	9 %
La réglementation sociale du travail	64 %	17 %	9 %
La réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos	62 %	18 %	9 %
La conduite rationnelle en situation difficile	24 %	46 %	16 %
La prévention des accidents du travail	33 %	36 %	19 %
La sensibilisation à la sécurité routière et au respect des autres usagers	57 %	18 %	14 %

A l'analyse, les résultats tant de l'enquête directe que de l'enquête courrier font apparaître « *qu'il faut améliorer le contenu de cette formation jugée par ailleurs utile* ». Plusieurs chefs d'entreprise ont d'ailleurs parlé des FCOS de la « seconde génération », qui poseront moins de problème de calendrier tant pour les entreprises que pour les centres de formation. L'idée d'une anticipation de certains passages en FCOS avant la durée légale des cinq ans, en fonction du taux d'infraction du conducteur, a également été émise tout comme celle d'une harmonisation des calendriers FCOS et des formations aux transports de matières dangereuses.

Le point de vue des stagiaires de la formation initiale minimum obligatoire

Un grand nombre de demandeurs d'emploi parmi les entrants en formation

Près de la moitié des répondants à l'enquête (48 %) étaient demandeurs d'emploi avant leur entrée en formation. Près de 30 % étaient employés d'un autre secteur et 20 % déjà conducteurs routiers. L'enquête montre en outre que les secteurs de plus forte attractivité pour une reconversion dans le transport sont la construction (23 % des réponses), le transport de voyageurs et les industries manufacturières. L'ANPE est le principal canal d'entrée en formation initiale minimum obligatoire (42 % des répondants). Viennent ensuite la promesse d'embauche (29 %), l'entreprise de transport employeuse (20 %) et enfin les démarches personnelles (9 %).

La plupart des FIMO (plus de 70 % des réponses) sont prises en charge totalement ou partiellement par les Assedic, des fonds publics, fonds d'assurance formation... La prise en charge par les entreprises représente un peu plus de 20 % des FIMO financées et la prise en charge par les stagiaires eux-mêmes atteint 10 %.

88 % des répondants déclarent être titulaires d'un permis C et 44 % d'un permis E(C). Une minorité de répondants (36 %) déclarent avoir obtenu leur permis de conduire au cours de leur service national, parmi lesquels figurent 35 % de demandeurs d'emploi, 68 % de conducteurs ayant leur permis C et 51 % leur permis E(C) depuis plus de cinq ans.

FORMATION

Plus de la moitié des stagiaires ont une formation initiale de type CAP ou BEP. Si l'on ajoute les stagiaires titulaires d'un baccalauréat ou d'un brevet de technicien, 75 % des stagiaires ont un niveau de formation initiale égal à un « niveau V » ou plus.

Pratiquement tous les stagiaires qui étaient conducteurs souhaitent le rester ; 66 % de ceux qui ont déjà un emploi souhaitent le quitter pour devenir conducteur.

Une appréciation positive des stagiaires de la FIMO

Après leur formation initiale, 86 % des stagiaires se sentent suffisamment formés pour se lancer dans le métier de conducteur ; 7 % ne se sentent pas prêts et 7 % ne se prononcent pas.

Ce sont les thèmes : prévention des accidents du travail et de la circulation, application de la réglementation et comportement au poste de travail qui enregistrent les taux de satisfaction les plus élevés.

Tableau 4 : Opinion des stagiaires sur la FIMO

Quels sont les enseignements qui vous ont paru particulièrement satisfaisants (ou insuffisants) pour exercer le métier de conducteur ?

	Satisfaisant	Insuffisant	Non réponses
Prévention des accidents du travail et de la circulation	93 %	3 %	3 %
Application de la réglementation sociale	90 %	6 %	3 %
Comportement au poste de travail	89 %	5 %	6 %
Environnement économique et social du TRM	86 %	9 %	5 %
Qualité du service	86 %	8 %	6 %
Matières dangereuses	83 %	14 %	3 %
Perfectionnement de la conduite rationnelle	82 %	15 %	2 %
Règles de chargement et d'arrimage des marchandises	75 %	21 %	4 %

Pour les autres items, ce taux dépasse les 80 %, à l'exception du module sur les règles de chargement et d'arrimage des marchandises qui fait apparaître 21 % d'insatisfaits. Il est alors logique que les aménagements de la formation évoqués par les stagiaires portent principalement sur cette partie plus technique de la formation.

Le point de vue des stagiaires de la formation continue obligatoire de sécurité

Les deux tiers des conducteurs ont travaillé dans un autre secteur avant d'entrer dans le TRM

Le transport routier de marchandises n'est pas, pour les deux tiers des conducteurs, le premier secteur de leur carrière. La construction (39 % des répondants), l'agriculture (18 %) et la réparation automobile (15 %) sont les principaux secteurs d'origine des conducteurs. Les résultats de cette réponse sont à mettre en parallèle avec ceux obtenus pour la FIMO.

Le diplôme le plus courant est le CAP ou le BEP : 46 % des répondants. 53 % des conducteurs ont un niveau cinq ou plus (CAP/BEP, Bac Pro, Bac, BT), contre 75 % dans l'enquête FIMO.

Le pourcentage de détenteurs d'un permis E(C) est important : 85 %. Si l'on compare ce résultat avec celui de l'enquête FIMO, soit 44 % de permis E(C), on peut dire que ce permis se passe également en cours de carrière. Quant à l'ancienneté des permis, 90 % des permis C et 75 % des permis E(C) ont été obtenus il y a plus de cinq ans. 31 % des conducteurs ont passé leur permis de conduire pendant leur service national.

FORMATION

91 % des répondants manifestent le souhait de rester conducteur routier. 11 % des conducteurs seulement souhaitent quitter leur entreprise. Ce résultat peut paraître surprenant dans une profession décrite comme à fort « turn-over ».

Des appréciations analogues à celles sur la FIMO

Les trois quarts des conducteurs déclarent que le module de formation « Sensibilisation à la sécurité routière et au respect des usagers » est celui qui aura le plus fort impact sur leur pratique professionnelle (tableau 5). Les modules sur « La réglementation sociale du travail » et « La réglementation européenne sur les temps de conduite/repos » atteignent des résultats analogues.

Tableau 5 : l'opinion des stagiaires FCOS

Pensez-vous que cette formation aura un impact sur votre pratique professionnelle quotidienne dans les domaines suivants ?

	Oui	Non	Non réponse
La sensibilisation à la sécurité routière et au respect des autres usagers	76 %	10 %	14 %
La réglementation sociale du travail	74 %	11 %	15 %
La réglementation européenne sur temps conduite/repos	73 %	13 %	14 %
L'utilisation des documents de transport	65 %	20 %	15 %
La prévention des accidents du travail	62 %	17 %	21 %
La conduite rationnelle en situation difficile	60 %	19 %	22 %

Près de 90 % des conducteurs ne se prononcent pas sur la nature des enseignements qui pourraient être ajoutés et/ou améliorés. Quant à ceux qui le font, ils souhaiteraient que soient développés les aspects suivants : conduite (conduite rationnelle, conduites difficiles ; 24 % des réponses), réglementation sur la sécurité (22 %), arrimage des chargements (22 %), mécanique/entretien (12 %).

Une durée de la formation bien adaptée

La formation est majoritairement jugée bien adaptée dans sa durée (69 % des réponses). Le pourcentage de conducteurs estimant que la durée en est trop longue (11 %) est sensiblement égal à celui des conducteurs déclarant qu'elle n'est pas assez longue (12 %).

Les conditions de déroulement de l'enquête

Cette étude a été réalisée par le cabinet Ithaque à la demande de la direction des transports terrestres et en collaboration avec trois directions régionales de l'équipement : Alsace, Pays de la Loire et Rhône-Alpes. Plusieurs enquêtes ont été menées de manière concomitante dans les trois régions, ayant rassemblé les points de vue de plus d'un millier de professionnels :

- Une quinzaine d'enquêtes approfondies et directes menées auprès de chefs d'entreprises de transport routier de marchandises, qui ont permis d'élaborer un questionnaire pour une enquête par courrier auprès des entreprises. Les 362 réponses sont bien réparties par tiers entre les trois régions. En ce qui concerne la taille des entreprises, 25 % des entreprises répondantes ont moins de dix salariés, 65 % ont entre dix et cent salariés et un peu moins de 10 % plus de cent. Le traitement des réponses à l'enquête a donné lieu à plusieurs sortes de tris : des tris à plat mais aussi des tris croisés sur la région et sur la taille des entreprises, ces derniers étant ceux qui font apparaître le plus d'écart quant à la répartition des réponses.
- Une enquête menée auprès de futurs conducteurs en fin de stage FIMO réalisée avec le concours des centres de formation concernés (177 réponses). Près de la moitié des stagiaires se situent en Rhône-Alpes (48 %), 32 % en Pays de la Loire et 20 % en Alsace.
- Une enquête menée auprès de conducteurs en fin de stage FCOS réalisée avec le concours des centres de formation. La population totale enquêtée représente 535 personnes dont plus de la moitié sont originaires des Pays de la Loire, l'autre moitié se partageant, à parts égales, entre l'Alsace et Rhône-Alpes.