

N° 18

OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

L e t t r e t r i m e s t r i e l l e d e l ' O b s e r v a t o i r e

SOMMAIRE

ÉDITORIAL-BRÈVES

Aides aux entreprises pour la réduction du temps de travail 1

STATISTIQUES 2-4

ENQUÊTE TRM 5

INFORMATIONS-ÉTUDES 6

Difficultés de recrutement de conducteurs dans le TRM

Brèves

• TRM : Dérogation au calcul de la durée hebdomadaire de travail des conducteurs

Le Décret n°2000-69 du 27 janvier 2000 offre la possibilité aux entreprises qui, pour des raisons techniques d'exploitation, ne peuvent organiser le travail des personnels roulants marchandises, de solliciter auprès de l'Inspecteur du Travail des Transports géographiquement compétent l'autorisation de calculer la durée du travail sur deux ou trois semaines consécutives ou au plus au mois.

Le dossier simplifié de demande est à la disposition des entreprises dans les inspections du Travail des Transports et celles qui sont concernées sont invitées à engager au plus tôt les démarches nécessaires. Pour tenir compte des observations formulées par les partenaires sociaux au plan régional, la date butoir est fixée au 31 décembre 2000 en Aquitaine et Poitou-Charentes.

Ce délai échu, les infractions constatées pourront donner lieu à l'engagement de poursuites pénales.

Contact : Gaël LE GORREC Directeur Régional du Travail des Transports ☎ 05-56-94-55-28

• Nouvelle adresse :

Inspection du Travail des Transports de Charente
84, avenue de la gare I 6400 LA COURONNE
☎ 05-45-61-84-26 Télécopie : 05-45-61-84-20

• L'Observatoire Régional des Transports (ORT) du Poitou-Charentes, devenu association loi 1901 depuis le 06 janvier 2000, a le plaisir de vous présenter son logo, qui se positionnera désormais en bas de page de la publication.

• Afin d'améliorer les conditions d'accueil, d'attente et d'information des voyageurs, tout en renforçant l'effet réseau de gares en Poitou-Charentes, un programme de rénovation des gares des lignes Niort-Saintes et Angoulême-Saintes-Royan est en cours d'achèvement. Ce programme, financé par le Conseil Régional et la SNCF, représente un investissement global de 3,18 millions de francs. Il porte sur l'amélioration des bâtiments voyageurs et des abris, la signalétique et le mobilier. Ce dossier fera l'objet d'un article dans le prochain numéro.

Contact Conseil Régional Poitou-Charentes : Emmanuel MIALHE ☎ 05-49-55-77-96

Aides aux entreprises de TRM pour la réduction du temps de travail

Le décret n° 2000-69 du 27 janvier 2000 a fixé un nouveau cadre réglementaire à la durée du travail dans le transport routier de marchandises. Ce décret détermine de nouvelles normes de durées maximales des temps de service, de repos et de majorations d'heures supplémentaires, tout en fournissant aux partenaires sociaux d'importants sujets de négociations (comme les classifications, les temps de coupures, les compensations au travail de nuit, les repos...).

Dans le cadre de ce décret et de la circulaire d'application du 23 mars 2000, il est prévu un dispositif d'aides incitant les entreprises à s'engager dans une démarche progressive de réduction du temps de travail dans la perspective de la durée légale du travail de 35 heures.

Un premier régime existait déjà depuis 1997, pour les employeurs de conducteurs « longue distance » qui appliquaient l'accord du 23 novembre 1994, limitant la durée maximale du travail à 230 heures mensuelles. Ce régime est pérennisé.

Pour bénéficier de la réduction de charges, l'entreprise devra respecter les dispositions prévues par le décret du 27 janvier 2000 (paiement des heures supplémentaires, attribution de repos compensateurs ou récupérateurs, respect des durées maximales) ainsi que les dispositions en vigueur sur la transparence des heures et des rémunérations (décret n° 83.40 du 26 janvier 1983).

Un autre régime est instauré, lié à l'application de la loi du 19 janvier 2000 relative à la réduction du temps de travail.

Pour en bénéficier, l'entreprise doit non seulement respecter les dispositions des décrets rappelés ci-dessus, mais aussi avoir passé un accord paritaire prévoyant une clause sur l'emploi et une durée maximale de temps de service qui ne peut être supérieure à 48 heures/semaine (ou à 208 heures/mois) pour les conducteurs « longue distance » et à 37 heures/semaine (ou à 160 heures/mois) pour les conducteurs « courte distance ». Cependant, les accords conclus avant le 1^{er} janvier 2002 pourront prévoir une durée de temps de service allant jusqu'à 180 heures/mois pour les

conducteurs « courte distance ». Dans ce cas, l'aide sera accordée pour une durée de 5 ans.

L'allègement de charges comprendra une partie forfaitaire de 4 000 francs/an et une partie dégressive en fonction de la rémunération du salarié elle-même variable selon le nombre d'heures travaillées. Compte tenu des rémunérations minimales conventionnelles prévues par l'accord du 7 novembre 1997, au 1^{er} juillet 2000, l'aide atteindra 21 500 F pour un temps de service de 39 heures en « longue distance » et 21 122 F pour un temps de service de 37 heures en « courte distance ». En cas d'accord sur une durée de service de 35 heures, une surprime forfaitaire de 3 500 F sera accordée.

Au moment où nous mettons sous presse, une circulaire conjointe du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et de la Ministre de l'Emploi et de la Solidarité est attendue pour préciser les conditions d'octroi de ces aides.

On peut d'ores et déjà annoncer que les dossiers seront à retirer auprès de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Inspection du Travail des Transports ou sur le site Internet* du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et à adresser à la DRE.

Les entreprises sont fortement encouragées à recourir, avant la mise au point de l'accord ou à l'occasion de sa mise en œuvre, au dispositif d'appui-conseil ouvert aux entreprises de moins de 500 salariés pour lequel elles pourront recueillir tout renseignement auprès de l'Inspection du Travail des Transports. ■

* www.equipement.gouv.fr

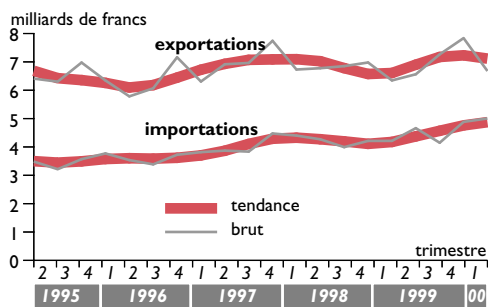
Didier GOMME
Direction Régionale de l'Équipement
Inspecteur régional des transports

Gaël LE GORREC
Directeur régional du travail des transports
Aquitaine Poitou-Charentes



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

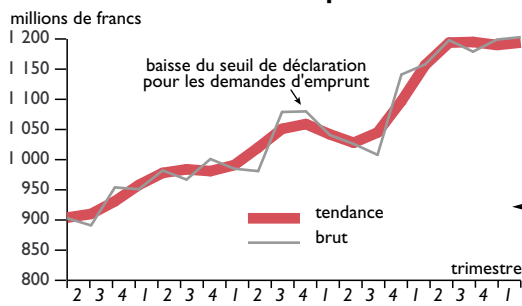


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Exportations	+12,3 %	+5,2 %
Importations	+15,9 %	+18,8 %

Le démarrage de début d'année est de bon augure, au regard du dynamisme de la demande intérieure conforté par la bonne tenue des exportations. Si les importations sont plus élevées en 2000 qu'en 1999, c'est principalement dû à la hausse significative des entrées de produits en bois, papier ou carton et à la poursuite de la croissance des entrées de combustibles et de carburants.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

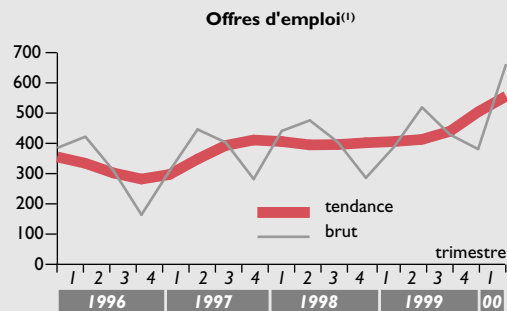


Source : Banque de France

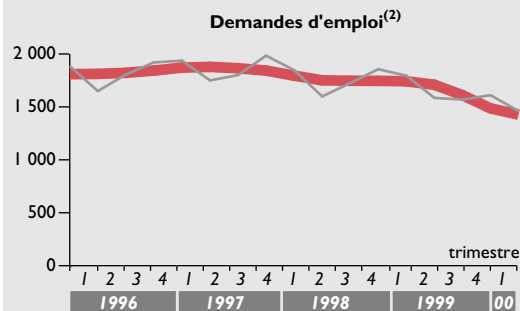
EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Poitou-Charentes	+5,0 %	+3,9 %

Le ralentissement du rythme de croissance du niveau d'endettement des entreprises de transport, observé le trimestre précédent, se confirme durant le premier trimestre 2000. En comparaison avec le premier trimestre 1999, par secteur d'activité, on constate que toutes les entreprises augmentent leurs encours bancaires, hormis les auxiliaires des transports.

Marché de l'emploi dans les transports



⁽¹⁾ OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



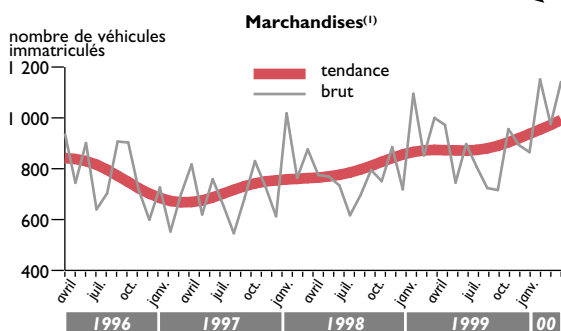
⁽²⁾ DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

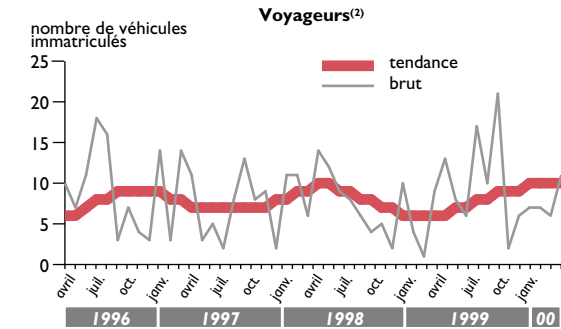
EVOLUTION		4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Tous secteurs	Offres	+11,5 %	+18,6 %
	Demandes	-12,0 %	-17,2 %
Secteur transport	Offres	+33,2 %	+70,6 %
	Demandes	-13,2 %	-18,6 %

Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes en fin de mois (= stock).

Immatriculations de véhicules neufs



⁽¹⁾ les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.



⁽²⁾ les autobus et les autocars.

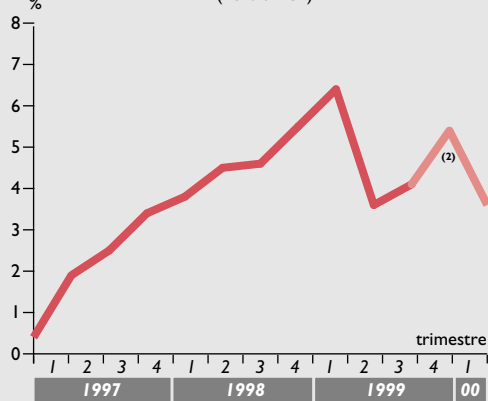
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Marchandises	+15,2 %	+11,0 %
Voyageurs	-11,8 %	+71,4 %

La tendance à la hausse des achats de véhicules de transport de marchandises se confirme en début d'année 2000. Selon les résultats de l'enquête régionale menée en janvier par l'ORT, la moitié des entreprises répondantes déclarent avoir investi dans du matériel de transport pour renouveler leur parc, 1/4 pour motif d'extension et le dernier 1/4 pour ces deux raisons à la fois.

La croissance soutenue de l'économie continue d'être bénéfique au marché de l'emploi qui s'améliore de nouveau durant les trois premiers mois de l'année 2000. L'augmentation des offres d'emploi est à rapprocher de la diminution sensible des demandes d'emploi comptabilisées en fin de mois. Le rythme de croissance de l'emploi salarié tend à se ralentir en début d'année mais reste élevé en Charente et dans les Deux-Sèvres.

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports⁽¹⁾ (hors SNCF)



⁽¹⁾ Données trimestrielles suivies en glissement annuel afin de corriger les effets saisonniers

⁽²⁾ Données provisoires

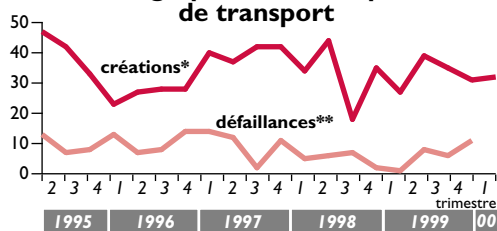
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/01/98 01/01/99	01/04/98 01/04/99	01/07/98 01/07/99	01/10/98 01/10/99	01/01/99 01/01/00*	01/04/99 01/04/00*
Poitou-Charentes	+5,5	+6,4	+3,6	+4,1	+5,4	+3,6
Charente	+2,1	+2,4	+2,7	+4,3	+7,4	+7,2
Charente-Marienne	+4,4	+5,8	+1,3	+1,4	+3,7	-0,1
Deux-Sèvres	+8,0	+11,5	+10,3	+10,5	+9,6	+5,7
Vienne	+7,3	+4,9	-0,6	+0,4	+1,4	+3,0

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



Source : INSEE

* données corrigées des variations saisonnières (CVS)

** défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes

Le relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession (relèvement du niveau de l'examen notamment) explique en partie la baisse progressive du nombre d'entreprises de transports terrestres. On note cependant un nombre de créations d'entreprises légèrement plus élevé en 2000 qu'en 1999 et 1998 (cumul sur les 3 premiers mois).

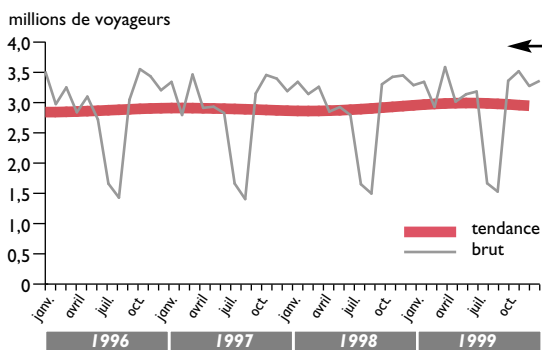
Nombre d'entreprises de transport

	Au 01/07/98	Au 01/07/99	Au 01/09/99	Au 01/10/00	Au 01/04/00
Transports terrestres	939	1 031	1 019	1 011	987
Transports par eau	20	22	22	22	22
Transports aériens	2	2	2	1	1
Services auxiliaires des transports	153	178	178	177	175
Total	1 114	1 233	1 221	1 211	1 185

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



⁽¹⁾ Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

Source : Sociétés d'exploitation

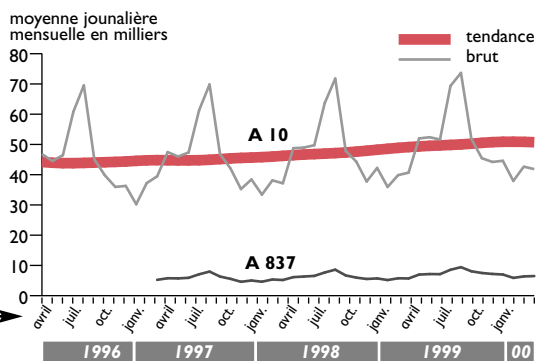
EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Poitou-Charentes	-1,3 %	ND

Les chiffres du premier trimestre 2000 ne sont pas encore disponibles. Une mise à jour sera effectuée dès que possible.

La fréquentation des transports collectifs urbains augmente de 3 % en 1999. La progression du nombre de voyages effectués sur le réseau urbain de Poitiers (+ 10 % sur 11 mois) rattrape la légère baisse d'activité observée sur les autres réseaux de la région (de - 0,1 à - 1,4 %).

Le trafic de véhicules légers enregistré aux péages autoroutiers de Poitou-Charentes continue d'être à la hausse (+ 5 % sur l'A10 et + 13 % sur l'A 837 Saintes-Rochefort par rapport à 1999).

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Source : ASF et Cofiroute

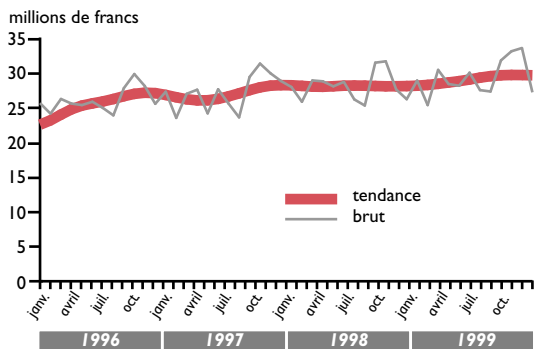
EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Poitou-Charentes	+10,2 %	+6,1 %

Depuis le 1^{er} janvier 2000, la vente des billets pour les groupes s'effectue dans des agences commerciales spécifiques et n'entre plus dans les recettes des gares SNCF. Par conséquent, à compter du prochain numéro, une nouvelle série de chiffres, n'incluant pas la vente des billets pour les groupes, sera suivie.

La SNCF fait part d'un démarrage satisfaisant en début d'année 2000 de l'activité voyageurs, les recettes augmentant sensiblement en comparaison avec le premier trimestre 1999.

La croissance du trafic aérien, durant l'hiver 2000 en comparaison avec l'hiver 1999, est imputable à la hausse du nombre de passagers transportés au départ de l'aéroport de La Rochelle (+ 36 %) qui compense la baisse d'activité enregistrée à Poitiers-Biard (-15 %). Les bons résultats de La Rochelle-Laleu, qui génère le plus important trafic de la région, reposent sur la connexion au hub de Clermont-Ferrand (2 allers retours quotidiens depuis la fin mars 1999).

Activité ferroviaire recettes nettes dans les principales gares⁽¹⁾ de Poitou-Charentes

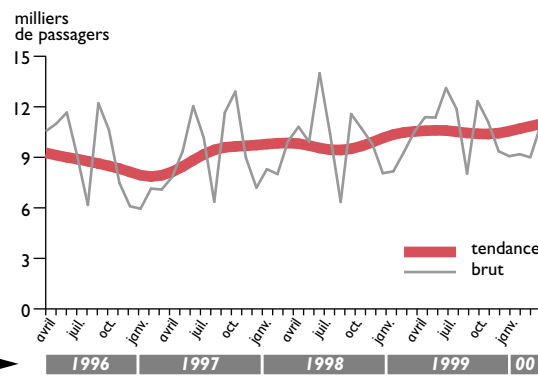


⁽¹⁾ Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+4,4 %	+9,8 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾



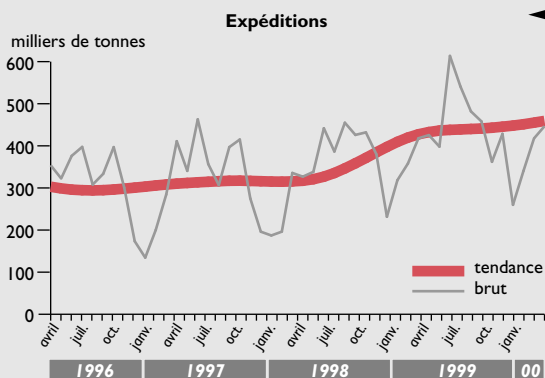
⁽¹⁾ Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

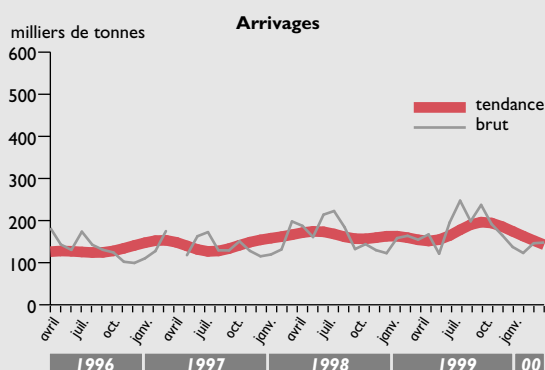
EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Poitou-Charentes	+3,4 %	+4,0 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Le bon démarrage de l'activité fret de la SNCF en 2000 s'explique par l'augmentation confirmée des expéditions, qui représentent les 3/4 du trafic de la région. C'est le transport de céréales et de matériaux de construction (90 % des expéditions) qui continue de s'accroître. En revanche, les arrivages de ces marchandises ont tendance à se réduire.

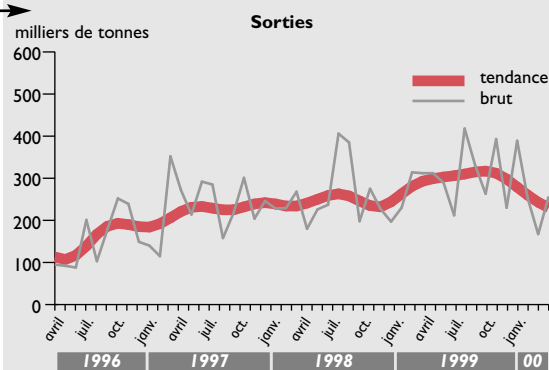
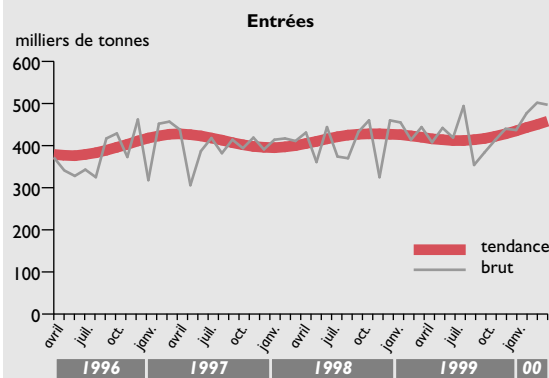


Le trafic des ports maritimes de la région fléchit légèrement durant les trois premiers mois de l'année, l'augmentation des entrées de marchandises ne parvenant pas à combler le ralentissement des sorties. Le port de La Rochelle-Pallice, qui représente 86 % du trafic régional, maintient son activité à un bon niveau, malgré le repli sensible des flux sortants de céréales. En comparaison avec le premier trimestre 1999, le trafic du port de Rochefort s'esouffle (-7 %) alors que celui du port de Tonny-Charente croît de près de 2 %.

Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Expéditions	+0,7 %	+10,1 %
Arrivages	+24,7 %	-12,5 %
TOTAL	+7,3 %	+3,2 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

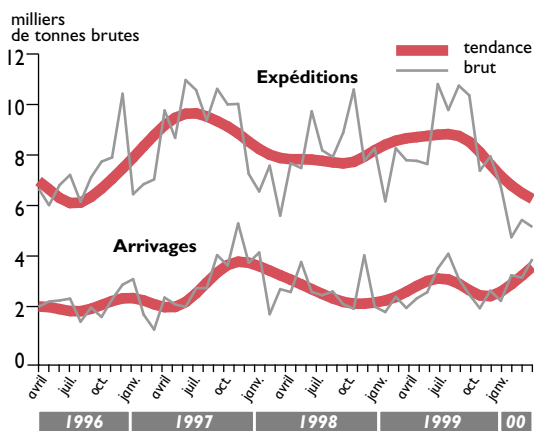


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Source : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Entrées	+3,6 %	+12,4 %
Sorties	+44,6 %	-20,9 %
TOTAL	+18,4 %	-0,7 %

Transport combiné⁽¹⁾



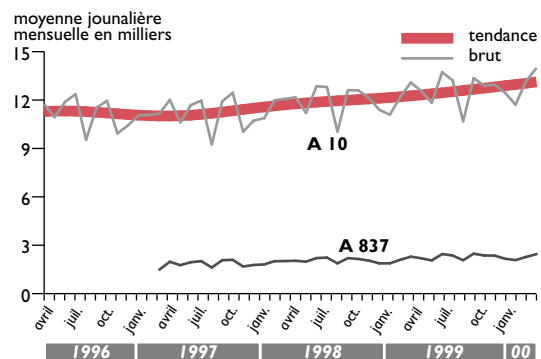
Sur les trois premiers mois de l'année 2000, le transport combiné présente un léger retrait par rapport à l'année précédente. Si les résultats du centre de Cognac apparaissent moins bons durant l'hiver 2000, la CNC fait part d'une remontée du tonnage transporté les mois suivants en raison de la bonne tenue du trafic destiné à l'exportation. L'accroissement des arrivages sur Angoulême est imputable à la forte hausse ponctuelle du trafic des matériaux de construction (tuiles...) qui fait suite à la tempête de décembre 1999.

⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Source : CNC

EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Expéditions	-16,5 %	-29,8 %
Arrivages	-12,9 %	+58,7 %
TOTAL	-15,6 %	-9,1 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Source : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99
Poitou-Charentes	+7,1 %	+7,1 %

ENQUETE DE CONJONCTURE

Résultats du 1^{er} trimestre 2000 et perspectives pour le 2^e trimestre 2000

RÉSULTATS D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE D'OPINION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES RÉGIONAUX

	Question	1 ^{er} trimestre 2000 Réalizations		2 ^e trimestre 2000 Prévisions
		En niveau *	Evolution **	Evolution **
Situation des entreprises	trésorerie			***
	délais de paiement			***
	achats de véhicules			
	effectifs de conducteurs			
Trafic intérieur	activité			
	prix des marchés			***
Trafic international	activité			
	utilisation des véhicules			***

A compter du prochain numéro, l'enquête de conjoncture sera remplacée par un volet d'observation sociale et économique dans le transport routier de marchandises. Cette enquête, qui continuera d'être nourrie trimestriellement, fera l'objet d'une analyse plus détaillée et approfondie et sera publiée au début de chaque année.

- * Le niveau d'opinion des transporteurs régionaux est mesuré par l'écart entre les opinions « en hausse » et les opinions « en baisse » (situation excellente caractérisée par un soleil et une situation moyenne ou défavorable caractérisée par des nuages et de la pluie)
- ** Les évolutions indiquent la tendance de ce solde comparé à celui de l'enquête précédente
- *** Question non posée

Bonne tenue des trafics, en national et à l'international

Le ralentissement du rythme de la croissance des trafics nationaux, constaté au trimestre précédent, se confirme en début d'année 2000, sans toutefois remettre en cause la croissance elle-même. La distribution urbaine semble se positionner plus favorablement qu'en fin d'année 1999, ce qui n'est pas le cas pour la courte et la longue distance.

Cette situation concerne plus les entreprises de moins de 20 salariés, pour lesquelles la distribution urbaine et la longue distance ne décollent pas tandis que la courte distance semble marquer le pas après un bon quatrième trimestre 1999. En revanche, les plus grosses structures font part d'un rythme accru de croissance de tous leurs trafics, par rapport au trimestre précédent, sans pour autant retrouver celui du troisième trimestre 1999. En fin de compte, les entreprises de moins de 20 salariés semblent moins profiter de la croissance, excepté peut-être sur la courte distance. Les prévisions pour le second trimestre 2000 sont favorables, hormis pour la longue distance, et reproduisent le différentiel d'évolution de l'activité constaté entre les grosses et les petites entreprises. Cependant, ces dernières semblent assez confiantes sur les trafics de la distribution urbaine et de la longue distance, alors que leurs prévisions sur la courte distance sont assez pessimistes.

En international, l'accroissement du rythme de la croissance se rapproche de celui du troisième trimestre 1999. Le trafic avec l'Espagne augmente, celui avec l'Allemagne, la Grande-Bretagne et dans une moindre mesure la Belgique, apparaît stationnaire, alors que celui avec les Pays-Bas et l'Italie semble connaître une décélération.

Les prévisions prolongent ces résultats, à l'exception d'une reprise envisagée des échanges avec l'Italie.

Prix des transports à la hausse et amélioration des trésoreries encore fragiles

Le prix des transports confirme sa très nette amélioration au quatrième trimestre 1999. 29 % des entreprises estiment leurs prix orientés à

la hausse, 10 % les déclarent orientés à la baisse. Les entreprises de moins de 20 salariés atteignent enfin un solde équilibré d'opinion (19 % des répondants font part d'une hausse des prix et 19 % font part d'une baisse). Par rapport au premier trimestre 1999, le taux des entreprises qui estiment les répercussions de leurs prix de revient plus faciles passe de 1 à 16 %. Celles qui considèrent que cette répercussion est plus difficile restent stables (65 %). Ceci renvoie au climat économique général, que 34 % des entreprises estiment bon alors que 41 % l'estiment mauvais.

La trésorerie des entreprises semble s'être améliorée par rapport au quatrième trimestre 1999, tout en restant très fragile. Cela est essentiellement le cas pour les entreprises de moins de 20 salariés.

Les délais de paiement semblent avoir augmenté, de l'avis des entreprises, quelle que soit leur taille.

Croissance continue des effectifs et légère progression des investissements en matériel de transport

Les effectifs de conducteurs continuent de s'accroître à un rythme soutenu, le mouvement étant plus sensible encore dans les PME qui annoncent une recrudescence des embauches.

Les prévisions sont globalement optimistes, surtout dans les entreprises de plus de 20 salariés.

La profession s'installe donc dans la croissance par un ajustement de ses effectifs et de son parc de véhicules. S'agissant du parc de véhicules, l'ajustement se fait par son utilisation accrue et son extension. Les achats sont en effet en légère progression (36 % déclarent avoir acheté des véhicules, contre 32 et 33 % les deux trimestres précédents) et se font davantage pour motif d'extension. Ce phénomène est principalement observé dans les entreprises de plus de 20 salariés, mais les prévisions des petites et moyennes entreprises, tout en restant inférieures à celles des grosses structures, manifestent un regain d'optimisme. ■

P.B.

Une commission régionale chargée du suivi du nouveau cadre réglementaire à la durée du travail dans le TRM

Par la circulaire du 3 mai 2000, des Commissions de Suivi Régionales de l'application du décret du 27 janvier 2000 ont été mises en place. En Poitou-Charentes, cette commission reprend les attributions du comité de suivi « marchandises » du contrat de progrès. Sont également intégrées les réflexions menées sur le secteur d'activité voyageurs. La commission régionale est présidée par le directeur régional du travail des transports, assisté du directeur régional de l'équipement, et est composée des représentants des organisations professionnelles et syndicales de la branche.

Elle est « chargée d'observer l'application du décret du 27 janvier 2000 et de l'ensemble des dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles concernant la durée du travail dans la branche, et notamment la mise en œuvre de la réduction du temps de travail et ses conséquences sur le fonctionnement des entreprises ». En Poitou-Charentes, la première réunion de la commission de suivi devrait avoir lieu à la rentrée. ■

Contact DRE : Didier GOMME ☎ 05-49-55-65-90

TRM : Une coopération d'acteurs pour sortir des difficultés de recrutement

Le secteur des transports publics de marchandises pour compte d'autrui, qui regroupe 80 % des salariés de la branche, connaît depuis ces dernières années certaines difficultés de recrutement de personnels qualifiés, principalement dans les métiers de la conduite. Il s'agit d'un secteur qui continue de recruter, les effectifs globaux en Poitou-Charentes ayant augmenté de 4 % entre 1998 et 1999, ouvert à une concurrence européenne et en restructuration depuis près de 6 années dans le cadre d'un contrat de progrès économique et social. Pour sortir durablement des difficultés de recrutement, il s'agit de mettre en action une coopération d'acteurs. Explication.

Le contexte des difficultés de recrutement*

Les difficultés de recrutement sur les métiers de conducteur s'expliquent par plusieurs raisons :

✓ d'ordre quantitatif et de contexte :

- le contexte de réduction du temps de travail ;
- des besoins quantitatifs plus importants en raison de la reprise économique ;
- un métier que l'on n'exerce pas toute sa vie (environ 15 ans en moyenne).

✓ d'ordre qualitatif, liées à l'inadéquation entre l'offre et la demande d'emploi

- du fait de la diversité des profils de métiers et des entreprises et de la complexité de l'appariement ;
- en raison des difficultés à recruter liées aux facteurs de motivation, de qualification et d'expérience ;
- du fait des difficultés d'accès à la formation (coût et pré requis) et de la fragilité de l'accompagnement dans l'entreprise ;
- du fait du manque d'attractivité du métier (conditions de travail et pénibilité) ;
- de la méconnaissance du rôle des acteurs du service public de l'emploi et d'une circulation défailante de l'information.

Enjeux évaluation et nature des besoins du recrutement*

Favoriser une bonne fluidité du marché de l'emploi dans cette branche professionnelle permet de contribuer à son développement économique en favorisant un meilleur positionnement dans la sphère concurrentielle des entreprises qui recrutent des personnels plus qualifiés. L'enrichissement des compétences des candidats à l'emploi a vocation à participer par ailleurs fortement à l'amélioration de l'insertion durable et massive de ces derniers, dans le secteur du transport routier de marchandises.

En effet, de l'enquête menée début 2000 par le cabinet d'études auprès d'un échantillon d'entreprises régionales sur les intentions d'embauche, il ressort que les **besoins de recrutement s'établissent à 10 % de l'effectif actuel de conducteurs** évalué à 8800 conducteurs, soit environ 880 personnes nouvelles, à former très rapidement.

Si l'approche quantitative des besoins des entreprises est relativement aisée à mener, les chefs d'entreprises interrogés dans l'enquête précitée font état d'une **grande diversité de besoins**. Savoir théorique et savoir faire doivent se conjuguer au savoir être, le tout dans un contexte d'exigence plus accentuée des entreprises.

La **conduite reste bien sûr le cœur du métier de conducteur**, à conjuguer avec une composante comportementale fortement appréciée des entreprises voire à une certaine expérience. A ce cœur de métier, correspondent **trois profils type de conducteurs** : le conducteur « centré conduite », le conducteur évoluant vers le « commercial », le conducteur « top » présentant un niveau de maîtrise maximal de toutes les compétences. En outre, à ces profils s'ajoutent des demandes de compétences additionnelles différentes selon la nature, le rayon d'action et l'activité de l'entreprise de transport qui recrute.

Le cadre de prise en compte de la problématique du recrutement : le contrat d'objectifs de la branche Transport

Face à ce diagnostic partagé sur les difficultés de recrutement, il est aujourd'hui proposé à l'ensemble des partenaires concernés de donner une nouvelle cohérence et une nouvelle impulsion à leurs initiatives et leurs projets, en s'accordant sur une démarche et un plan d'action. Le cadre de mise en œuvre de ce plan sera le contrat d'ob-

jectifs de la branche, s'inscrivant en cela dans les dispositions du 12^e contrat de plan Etat - région signé le 13 janvier.

Les 6 axes d'évolution qui pourraient figurer au contrat d'objectifs sur la problématique de l'emploi dans le transport routier de marchandises seraient mis en discussion entre les partenaires institutionnels et professionnels comme suit :

- ✓ Favoriser l'explicitation des besoins des entreprises de la branche en matière d'emploi et de qualification ;
- ✓ Mieux apprécier le potentiel, les compétences des demandeurs d'emploi ;
- ✓ Développer un dispositif ajusté de formation et d'adaptation professionnelle bien en lien avec les entreprises et favoriser les parcours d'intégration durable ;
- ✓ Développer l'attractivité et l'image d'un secteur en évolution et donner du contenu à la promotion de l'image ;
- ✓ Promouvoir les groupements d'entreprises et les groupements d'employeurs ;
- ✓ Améliorer la connaissance du rôle des différents acteurs et la circulation de l'information entre eux.

Le contrat d'objectifs de la branche Transport, qui pourrait voir le jour à l'automne, a vocation aussi à intégrer les problématiques relevant du secteur du transport de voyageurs, dont on sait qu'il connaît également, mais dans une moindre proportion, une pénurie de conducteurs.■

* Principaux résultats de l'étude menée de novembre 1999 à avril 2000 par le Cabinet JONCTION, à la demande de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) de Poitou-Charentes. Etude consultable à la DRE.

M.B.

Contact DRE : Michèle BONNET
☎ 05-49-55-65-81