

# TRANSPORTS

EN LANGUEDOC-ROUSSILLON



- 
- Emploi
  - Qualification
  - Métier
  - Formation
  - Développement
  - Prospective

## ÉDITORIAL

Avec cette publication, l'observatoire régional de l'emploi et de la formation du Languedoc-Roussillon inaugure une collection de diagnostics sectoriels. Il propose une vision des liens qui s'établissent entre qualifications et développement des activités économiques en région.

Les analyses qui suivent, ont été débattues, dans le cadre de l'élaboration du plan régional de développement des formations professionnelles - PRDFP, avec les principaux acteurs des branches professionnelles et les pouvoirs publics régionaux concernés. Elles s'appuient sur un important appareillage statistique et poursuivent une double ambition d'objectivité et de facilitation du dialogue entre partenaires.

A cet effet, l'OREF se tient à votre disposition pour vous accompagner dans l'exploitation de cet outil. Son utilisation constitue pour nous le meilleur moyen de l'enrichir. Nous espérons que ce travail ne soit qu'une première étape et qu'il puisse ouvrir d'autres pistes de réflexions et d'actions.

Alain CWICK

## SOMMAIRE

EN RÉSUMÉ.....	P. 3
INTRODUCTION.....	P. 4
DÉLIMITATION DU SECTEUR.....	P. 5
<b>1 ORGANISATION DE L'APPAREIL ÉCONOMIQUE</b>	<b>P. 6</b>
UN SECTEUR À FORTE DIMENSION INTRA-RÉGIONALE, ESSENTIELLEMENT TIRÉ PAR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET STRUCTURÉ EN UN TISSU D'ÉTABLISSEMENTS DE TAILLE MOYENNE	
<b>2 PRATIQUES DE GESTION DE MAIN D'OEUVRE</b>	<b>P. 9</b>
UN SECTEUR FORTEMENT EXPOSÉ AU VIEILLISSEMENT DE SA RESSOURCE HUMAINE, ENCORE TRÈS PEU FÉMINISÉ, QUI OFFRE DES CONDITIONS DE TRAVAIL RELATIVEMENT FAVORABLES	
<b>3 MÉTIERS ET QUALIFICATIONS</b>	<b>P. 11</b>
UNE DEMANDE ÉCONOMIQUE EN QUALIFICATION ESSENTIELLEMENT ORIENTÉE VERS LES NIVEAUX DE BASE, DANS UN SECTEUR QUI CONNAÎT PEU DE DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT	
<b>4 APPAREIL DE FORMATION RÉGIONAL</b>	<b>P.13</b>
UNE OFFRE DE FORMATION RESSERRÉE, OÙ LA PRÉPARATION AUX MÉTIERS DE LA CONDUITE EST ESSENTIELLEMENT ASSURÉE PAR LA FORMATION CONTINUE	
ELÉMENTS DE PROSPECTIVE.....	P. 14
BIBLIOGRAPHIE .....	P. 15

## EN RÉSUMÉ

*En région, le secteur des transports est très lié à l'économie résidentielle, mais les projets de développement des ports régionaux pourraient accroître son importance. Aujourd'hui, l'activité est portée par des PME, de taille relativement grande, et qui œuvrent principalement dans les transports terrestres de proximité et la logistique. Présent de façon différenciée dans les bassins d'emploi de la région, l'emploi est plus particulièrement développé autour des principales agglomérations de la façade littorale.*

*A l'instar des autres secteurs, celui des transports est aujourd'hui confronté au vieillissement de ses actifs et au problème de leur renouvellement. Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité que les départs massifs à la retraite concernent, en premier lieu, les conducteurs routiers. Ceux-ci représentent la majeure partie de l'emploi et font l'objet d'exigences très élevées en termes de qualification et de maturité professionnelle. Néanmoins, le secteur des transports en Languedoc-Roussillon tend d'ores et déjà à fidéliser sa main d'œuvre grâce à des conditions d'emploi relativement favorables.*

*La demande en qualification se situe principalement sur les niveaux de base, notamment pour les métiers de la conduite. Pour un certain nombre de métiers liés à l'encadrement ou à l'organisation de la gestion logistique, encore faiblement représentés en région, cette demande tend à se déplacer vers les niveaux de formation intermédiaires.*

*Le secteur des transports en Languedoc-Roussillon connaît actuellement peu de difficultés de recrutement. Mais la faible orientation de l'appareil de formation initiale sur les métiers de la conduite (marchandises et voyageurs) pose question, compte tenu du vieillissement des conducteurs et de la croissance continue du secteur en région.*

Directeur de publication : **Alain CWICK**  
Chef de projet : **Bruno BERENGUEL**  
Rédacteur : **Azzedine BOUSLIMANI**  
Traitement des données : **Bruno BERENGUEL, Maryline VILLAIN**  
Relecture : **Marie-agnès LUGAZ (Région), Azzedine BOUSLIMANI,**  
**Annie BRICMAN, Hélène COUGNENC**  
Conception graphique : **Matthieu REDON**

## QUALIFICATIONS ET RICHESSES ECONOMIQUES

Si la formation, dans sa vocation, dépasse les enjeux du développement économique, elle demeure néanmoins une condition majeure **de la modernisation et de la professionnalisation des entreprises**. L'identification de la demande économique en qualification est ainsi une dimension essentielle de la réflexion sur l'évolution de l'appareil d'éducation et de formation en région. Il importe de repérer les qualifications professionnelles qu'exigent la fabrication des produits ou la mise en œuvre des prestations de services, qui font la richesse économique régionale. C'est pour outiller cette réflexion que l'OREF a élaboré des dossiers par secteur d'activités.

## VERS UNE VISION CONCERTÉE DU SECTEUR

Les résultats qui sont présentés ici ne constituent qu'une étape dans la construction collective des connaissances du secteur des « transports » en région. Ils tiennent compte notamment des enrichissements apportés par les réunions de concertation et des **rencontres sectorielles**<sup>1</sup> organisées par la Région dans le cadre de l'élaboration de PRDFP (Plan régional de développement des formations professionnelles). Ils s'appuient aussi sur une première exploitation, par l'OREF, des ressources statistiques régionales par secteur d'activités.

## SINGULARISER LES BESOINS EN QUALIFICATION

La méthode d'analyse, les sources de données et les indicateurs utilisés sont communs à chacun d'eux. Cela autorise une mise en perspective systématique des secteurs d'activité **les uns par rapport aux autres**. Il en ressort une différenciation plus fine des besoins en qualifications qui leur sont propres et du contexte sectoriel (dynamiques de développement en région, pratiques de gestion de la main d'œuvre) dans lequel ils se situent. Ces singularités sectorielles se déclinent sur plusieurs registres.

## LES PARAMÈTRES DU DIAGNOSTIC SECTORIEL

Le premier chapitre présente les éléments sur la structure et l'évolution de l'emploi. Il situe le secteur en région, ses dynamiques **d'évolution et l'organisation de l'appareil économique**. Le deuxième chapitre fait état des paramètres liés aux **pratiques de gestion de la main d'œuvre**, c'est-à-dire aux caractéristiques des individus employés et aux conditions d'emploi qui leur sont proposées. Le troisième chapitre met en évidence les **qualifications et métiers** exigés par le fonctionnement du secteur. La quatrième partie livre une analyse des équilibres de **l'appareil de formation régional** qui préparent aux métiers « cœur de cible » du secteur. Enfin, le dossier se conclut par des premiers éléments de prospective liés au développement du secteur en mettant en évidence les facteurs qui conditionnent son devenir et leurs effets sur la demande en qualifications.

<sup>1</sup>-Rencontres organisées par la Région avec les administrations en charge des politiques d'emploi et de formation (Région, Rectorat – DAET-DAFCO, DRTEFP, ANPE) et les acteurs régionaux et partenaires sociaux du secteur d'activités (FNTV-FNTR Languedoc-Roussillon, UNOSTRA Languedoc-Roussillon, AFT- Délégation Régionale). Les éléments qui suivent prennent en compte les échanges et les contributions des participants.

## DÉLIMITATION DU SECTEUR

Le transport est défini par l'INSEE comme « tout mouvement de marchandises ou de voyageurs à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien... ». Ce secteur économique couvre les activités correspondant aux codes 60 à 63 de la Nomenclature d'Activités Françaises (NAF). La délimitation du secteur des transports telle qu'elle est envisagée ici inclut l'activité de logistique (manutention, entreposage, messagerie...) tout en tenant compte du fait que le champ de la logistique comporte une dimension complexe, difficile à saisir, dans la mesure où cette activité est transverse à d'autres secteurs (agroalimentaire, BTP, grande distribution...). La délimitation du secteur par la branche professionnelle<sup>2</sup> intègre d'autres activités liées aux transports telles que la location de véhicules industriels ou le transport par ambulance. Afin de préserver une cohérence d'ensemble nécessaire à l'analyse, ces dernières activités classées par l'INSEE dans les champs des services opérationnels et du sanitaire et social n'ont pu être retenues dans le présent diagnostic sectoriel<sup>3</sup>. Néanmoins, les activités communes aux deux délimitations regroupent l'essentiel de l'emploi dans le secteur.

NES 36	Codes APE	Activités	Activités couvertes par le diagnostic sectoriel	Activités couvertes par la branche professionnelle
Ko Transports	601	Transports ferroviaires		
	602	Transports urbains et routiers		
	603	Transports par conduites		
	611	Transports maritimes et côtiers		
	612	Transports fluviaux		
	621	Transports aériens réguliers		
	622	Transports aériens non réguliers		
	623	Transports spatiaux		
	631	Manutention et entreposage		
	632	Gestion d'infrastructures de transports		
	633	Agences de voyage		
634	Organisation du transport de fret			
N1 Postes et Télécommunication	641C	Autres activités de courrier		
N3 Services opérationnels	712A	Location d'autres matériels de transports terrestres		
	746Z	Enquêtes et sécurité (partie transport de fonds)		
Q2 Santé et action sociale	851J	Ambulances		

2-Le champ d'activité tel qu'il est défini par la branche professionnelle est celui relevant de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

3-Les activités de transport par ambulance (NAF 851J) et de « location d'autres matériels de transport » (NAF 712A) comptabilisaient respectivement 1960 et 224 salariés à la fin 2004 (données Assedic au 31/12).

## 1

### UN SECTEUR À FORTE DIMENSION INTRA-RÉGIONALE, ESSENTIELLEMENT TIRÉ PAR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET STRUCTURÉ EN UN TISSU D'ÉTABLISSEMENTS DE TAILLE MOYENNE.

Le secteur des transports en Languedoc-Roussillon concentre plus de 27 000 salariés<sup>4</sup>. Ce secteur représente près de 4% de l'emploi salarié régional pour une moyenne nationale de 5%. Celui-ci occupe le 10ème rang en région sur le plan de l'emploi salarié après la fonction publique, la santé - action sociale, le commerce de détail-réparation, l'éducation, la construction, le commerce de gros et intermédiaire, les services opérationnels, les hôtels restaurants et le conseil et assistance.

#### DES TRANSPORTS DE PROXIMITÉ À FORTE DIMENSION INTRA-RÉGIONALE

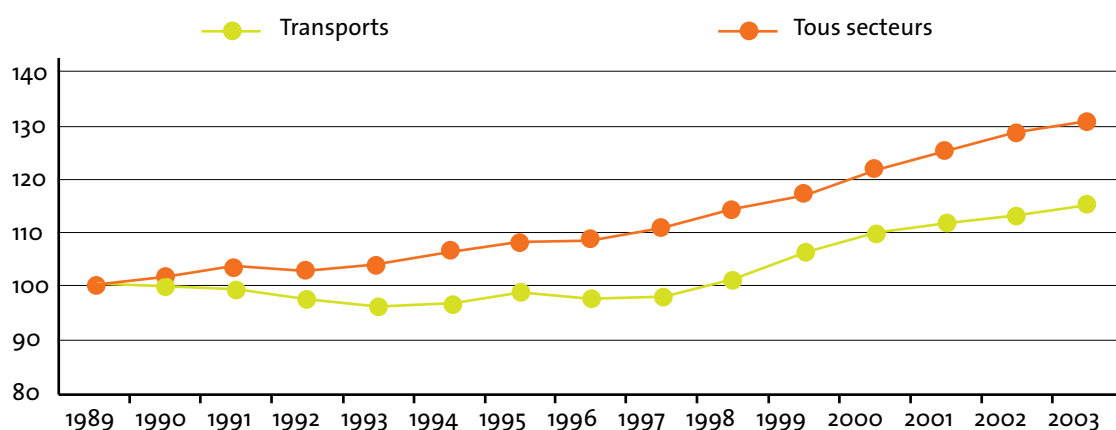
Le secteur des transports en Languedoc-Roussillon se caractérise par une forte dimension intra-régionale. Avec près de 14 800 salariés en 2004<sup>5</sup>, ce sont les transports routiers et urbains qui concentrent la majeure partie de l'emploi salarié du secteur. Les autres modes de transports, notamment le transport aérien et par eau, ne représentaient en 2004 que 1,2% de l'emploi salarié du secteur avec respectivement 203 et 69 salariés.

Plus particulièrement, les transports routiers de marchandises, interurbains et de proximité, emploient à eux seuls 8 300 salariés et une part substantielle du transport de marchandises se fait sur courte distance au sein de la région. Selon l'Observatoire régional des transports<sup>6</sup>, trois mouvements de marchandises sur cinq seraient en effet internes à la région et la distance moyenne parcourue est d'un peu moins de 30km. Ceci expliquerait en partie le faible recours à d'autres moyens de transport que le transport routier.

#### UNE PROGRESSION DE L'EMPLOI DANS LES ACTIVITÉS DU TRANSPORT TERRESTRE ET LA LOGISTIQUE.

De façon générale, l'évolution des activités du secteur « transports » est fortement influencée par la conjoncture économique et l'évolution démographique régionale. Entre 1990 et 2003, l'emploi salarié dans le secteur des transports affiche une progression de près de 16%.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ ENTRE 1990 ET 2003  
(INDICE 100 = 1989)



Source : INSEE, Estimations d'emploi 2003, traitement OREF

4-INSEE - Estimations de l'emploi salarié, 2003.

5-Donnée Assedic au 31/12.

6-Observatoire Régional des Transports - ARTEA-DRE Languedoc-Roussillon.

Cette évolution reste tout de même moins prononcée comparée à celle de l'ensemble des secteurs d'activités (30%). Une observation plus affinée sur la période 1997-2003 indique que la progression globale de l'emploi salarié dans le secteur résulte d'une forte croissance dans les activités de logistique (41%) et les transports terrestres (23%). Cette progression compense statistiquement la chute de l'emploi dans les transports maritimes et aériens (respectivement 40% et -14%)<sup>7</sup>.

Dans le même temps, le tassement de la progression du nombre d'établissements indique que ce sont essentiellement les entreprises déjà existantes qui font l'emploi dans le secteur.

### ÉVOLUTION DE L'EMPLOI ET DES ÉTABLISSEMENTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS (LANGUEDOC-ROUSSILLON 1997-2003)

Activités économiques (naf 114 révisée)	Salariés		Etablissements	
	Evolution entre 1997 et 2003	Nombre en 2003	Evolution entre 1997 et 2003	Nombre en 2003
60 Transports terrestres	23 %	14535	12 %	1216
61 Transports par eau	-40 %	72	7 %	15
62 Transports aériens	-14 %	730	-36 %	7
63 Services auxiliaires des transports	41 %	6927	19 %	552
<b>Total secteur Transports</b>	<b>25,7 %</b>	<b>22264</b>	<b>13,57 %</b>	<b>1790</b>
<b>Tous secteurs</b>	<b>24 %</b>	<b>473975</b>	<b>14 %</b>	<b>63191</b>

Source : ASSEDEC au 31/12 2003, traitement OREF

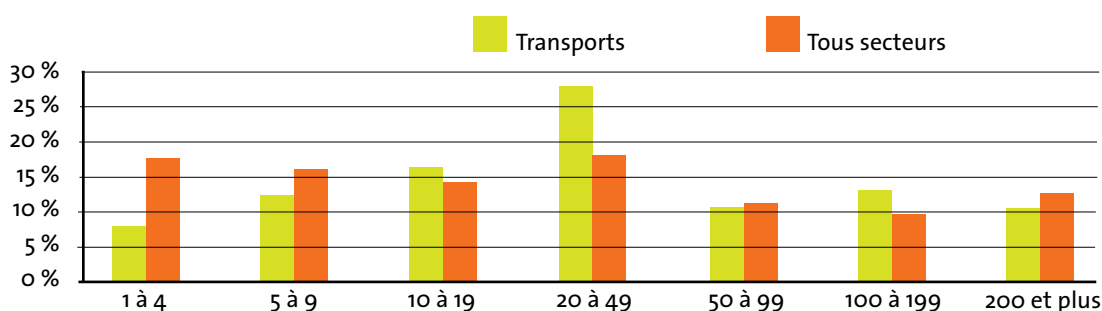
Le secteur des transports accompagne ainsi le développement économique régional en s'appuyant notamment sur une plus grande mobilité des marchandises et une accélération de la circulation des échanges liées à des changements dans les pratiques de gestion logistique.

### UN MOUVEMENT DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI DANS LES PME

En Languedoc-Roussillon, les entreprises de moins de 50 salariés totalisent 66% des effectifs du secteur et les entreprises de 20 à 49 salariés regroupent, à elles-seules, près du tiers (28%) de l'emploi du secteur. Cette importante concentration de l'emploi dans les PME apparaît comme une caractéristique forte du secteur, celle-ci est en effet plus affirmée que dans l'ensemble des secteurs d'activités.

<sup>7</sup>-Le nombre de salariés dans les transports aériens en Languedoc-Roussillon est passé de 730 en 2003 à 110 en 2004 (données Assedic), soit une chute drastique due pour l'essentiel à la cessation d'activité de la société Air Littoral.

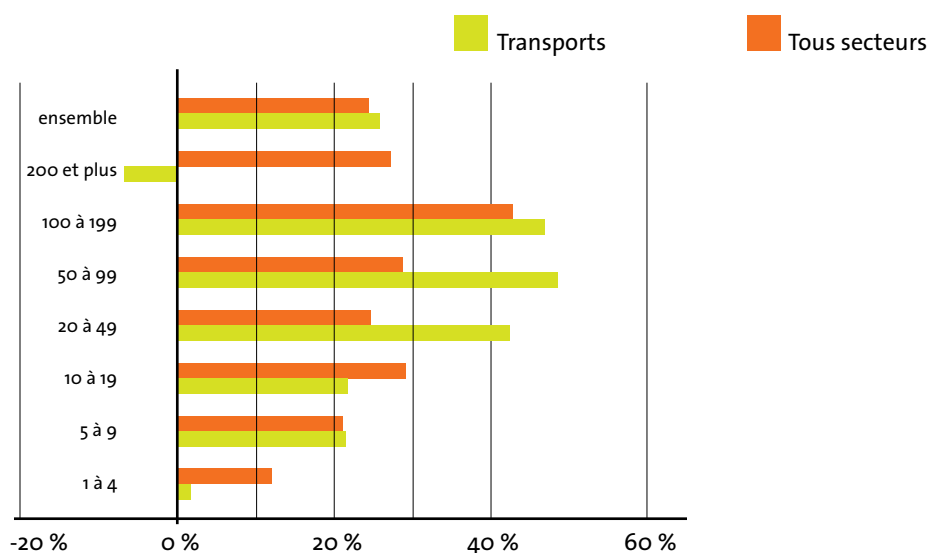
### RÉPARTITION DE L'EMPLOI SALARIÉ PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT (LANGUEDOC-ROUSSILLON)



Source : ASSEDIC au 31/12 2003, traitement OREF

Le secteur des transports en région étant essentiellement constitué par un tissu de PME, ce sont aussi les entreprises de cette dimension qui ont enregistré la plus forte expansion de l'emploi salarié au cours de la période 1997-2003. A l'inverse, les TPE voient leur part dans l'emploi régresser sur la même période.

### ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT (LANGUEDOC-ROUSSILLON 1997-2003)



Source : ASSEDIC au 31/12, traitement OREF

Ce mouvement de regroupement de l'emploi dans des établissements de taille plus importante indique une réelle transformation dans un secteur économique qui tend à s'organiser et à se structurer davantage sur le modèle des secteurs industriels. Par conséquent, le statut de non salarié dans le secteur des transports (indépendants, employeurs, aides familiaux) est peu développé. La part des emplois non salariés (près de 9% en 1999) est inférieure à celle des autres secteurs pris dans leur ensemble (plus de 16%)<sup>8</sup>. Cette configuration s'explique également en partie par le fait que ce secteur est particulièrement utilisateur de main d'œuvre.

8-Données INSEE RP 1999.

## UN SECTEUR PARTICULIÈREMENT PRÉSENT DANS LES ZONES LITTORALES

La répartition de l'emploi dans le secteur des transports sur le territoire régional est doublement influencée par le positionnement géographique et les spécificités économiques des bassins d'emploi.

Les emplois liés aux flux internationaux de marchandises concernent plus particulièrement les bassins de la frontière pyrénéenne (Perpignan, Céret). Les bassins de la façade maritime (Sète, Narbonne) concentrent l'emploi salarié associé aux activités portuaires (transport de marchandises et de voyageurs, manutention, organisation du fret dans les ports de Sète et de Port-la-Nouvelle). Dans le bassin d'emploi de Prades, l'importance du poids des transports est notamment due à la présence d'infrastructures touristiques (remontées mécaniques, téléphériques).

Néanmoins, en volume, les effectifs salariés se localisent autour des grandes villes (Montpellier, Nîmes, Perpignan, Béziers), en étroite relation avec le développement démographique de ces aires urbaines et l'essor de l'activité économique qui en découle.

## 2

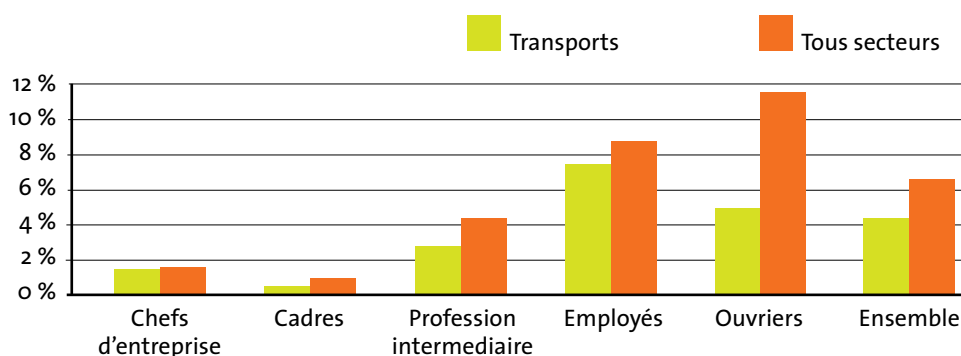
## UN SECTEUR CONFRONTÉ AU VIEILLISSEMENT DE SA MAIN D'ŒUVRE, ENCORE TRÈS PEU FÉMINISÉE, ET QUI OFFRE DES CONDITIONS D'EMPLOI FAVORABLES

Le secteur des transports se distingue de la plupart des autres secteurs d'activité par une concentration de plus des trois quarts de ses effectifs salariés dans les classes d'âge situées entre 26 et 50 ans. Cette caractéristique, également observée à l'échelle nationale<sup>9</sup>, nécessite une approche différenciée de l'analyse des pratiques de gestion de la main d'œuvre tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

## UN VIEILLISSEMENT DES ACTIFS QUI CONCERNE PARTICULIÈREMENT LES OUVRIERS

Comparé à l'ensemble des secteurs économiques, le secteur des transports en Languedoc-Roussillon est moins ouvert aux jeunes. La part des jeunes dans l'emploi n'y représente que 4% contre 7% tous secteurs confondus. Les jeunes sont sous-représentés parmi les « ouvriers » ce qui rend cette catégorie socioprofessionnelle particulièrement exposée aux effets du vieillissement de la population active.

PART DES JEUNES DE MOINS DE 25 ANS PAR CSP (LANGUEDOC-ROUSSILLON)



Source : INSEE RP 99, traitement OREF

9-D'après les données de l'Institut Pédagogique du Transport et de la Logistique – IPTL - Département Etudes et Recherches.

La question du vieillissement des actifs de la catégorie « ouvriers » et de leur remplacement se pose avec d'autant plus d'acuité dans le secteur des transports que les départs massifs à la retraite concernent en premier lieu les conducteurs routiers qui occupent la majeure partie de l'emploi du secteur. L'ouverture du secteur aux jeunes devrait ainsi s'accroître pour répondre au besoin de renouvellement de la main d'œuvre suscité par ces importants départs à la retraite.

### EXIGENCES DE QUALIFICATION ET D'EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

La faiblesse relative de la classe d'âge « 25 ans et moins » s'expliquerait en partie par le fait que les métiers des transports, notamment celui de conducteur de véhicules, requièrent davantage des travailleurs expérimentés dotés d'un sens des responsabilités particulièrement élevé. Cette exigence en expérience professionnelle de la part des entreprises est aujourd'hui de plus en plus associée à une amélioration des qualifications et des compétences requises pour accéder à certains métiers du transport et de la logistique. A ce titre, le métier de conducteur routier, confronté aux évolutions techniques, économiques et réglementaires, nécessite en effet une formation de plus en plus exigeante, tant sur le plan des connaissances à assimiler (mécanique, informatique embarquée, autonomie, sens commercial) que sur le plan du temps nécessaire à cette formation.

### UN SECTEUR D'ACTIVITÉS ENCORE FAIBLEMENT FÉMINISÉ

Le secteur des transports est très peu féminisé. La proportion de femmes dans l'emploi y est faible par rapport aux autres secteurs d'activités. Celle-ci s'élève à 19% contre 44,5% en moyenne régionale<sup>10</sup> pour l'ensemble des secteurs. Les femmes occupent principalement des emplois administratifs et seules 8% d'entre elles se positionnent sur les métiers de conducteurs de véhicule.

### DES CONDITIONS FAVORABLES EN TERMES DE SALAIRE ET DE STABILITÉ DE L'EMPLOI

Comparativement à l'ensemble des secteurs d'activités en région, celui des transports offre des conditions d'emploi relativement favorables en termes de statut du contrat de travail et de salaire. La part des salariés en emploi stable y atteint en effet près de 82% contre 68% tous secteurs confondus et la proportion de contrats de travail de courte durée (inférieure à trois mois) se situe en deçà de la moyenne régionale.

#### CONDITIONS D'EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS (LANGUEDOC-ROUSSILLON)

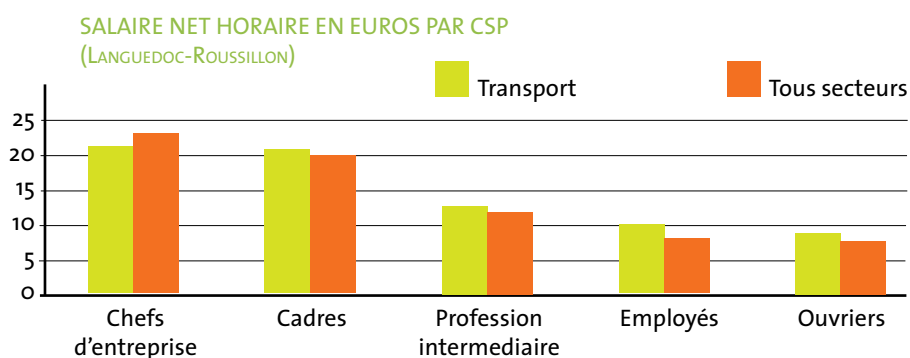
	Transports	Tous secteurs
Part des salariés en emploi stable	81,9%	68,1%
Part des salariés sous contrats aidés	1,5%	3,6%
Part des apprentis dans l'emploi	0,4%	1,4%
Part des emplois de moins de trois mois	11,6%	15,8%
Part des salariés à temps partiel	17,9%	28,2%

Source : INSEE RP 99 – DADS 2003, traitement OREF

Si l'on se réfère au salaire horaire net accordé dans le secteur des transports, les conditions de rémunérations apparaissent aussi plus favorables qu'ailleurs pour toutes les catégories socioprofessionnelles, à l'exception de la catégorie « chefs d'entreprises » salariés.

<sup>10</sup>-Données INSEE RP 99, traitement OREF.

# METIERS ET QUALIFICATIONS



Source : DADS 2003, traitement OREF

Par ailleurs, la saisonnalité de l'emploi dans le secteur n'apparaît pas comme une caractéristique majeure dans la mesure où celle-ci est sensiblement identique à la moyenne des secteurs d'activité : l'activité de transport suit le mouvement général de l'économie régionale.

## UN RECOURS MOINS FRÉQUENT À L'APPRENTISSAGE

L'apprentissage, eu égard à d'autres secteurs d'activité, apparaît relativement peu développé dans les métiers du transport et de la logistique. Les apprentis dans le secteur ne représentent en effet que 0,4% des effectifs salariés contre 1,4% pour l'ensemble des secteurs. Cette faiblesse relative, couplée à la tendance au vieillissement des actifs, laisse cependant supposer qu'il existe un fort potentiel de développement de l'apprentissage dans le secteur en région : les effectifs du CFA de la profession ont d'ailleurs tendance à augmenter ces dernières années.

## 3

## UNE DEMANDE EN QUALIFICATION ESSENTIELLEMENT ORIENTÉE SUR LE PREMIER NIVEAU, DANS UN SECTEUR QUI CONNAÎT PEU DE DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENTS

La majeure partie de l'emploi dans le secteur des transports en Languedoc-Roussillon est concentrée dans la catégorie socioprofessionnelle « ouvriers ». Les emplois de cette catégorie sont principalement occupés par les conducteurs de véhicules (conducteurs routiers de marchandises, conducteurs de transports en commun, conducteurs livreurs) et, dans une mesure moindre, par les magasiniers et manutentionnaires-caristes.

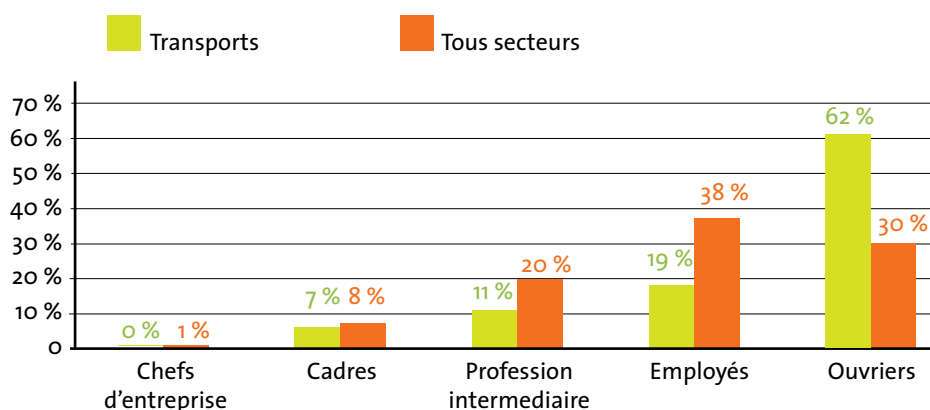
Aussi, bien que pour l'accès à un certain nombre de professions des transports et de la logistique (techniciens, cadres des transports et de la logistique) les niveaux de qualification intermédiaire (niveau IV, III) soient de plus en plus exigés, la demande économique en qualification dans le secteur concerne en premier lieu les conducteurs et porte, de ce fait, principalement sur les premiers niveaux de qualifications (niveau V)<sup>11</sup>.

## LES OUVRIERS, UNE CATÉGORIE PRÉDOMINANTE DANS LE SECTEUR

La ventilation de l'emploi salarié dans le secteur des transports par catégories socioprofessionnelles indique d'une part, une faiblesse relative des cadres et des professions intermédiaires par rapport aux autres secteurs d'activité et, d'autre part, un poids prépondérant de la catégorie « ouvriers ». De l'ordre de 62%, le poids des ouvriers dans l'emploi salarié du secteur est nettement supérieur à la moyenne régionale tous secteurs confondus (30%).

<sup>11</sup>-La Nomenclature interministérielle des niveaux de formation distingue cinq niveaux de formation : le niveau V (équivalent au brevet d'études professionnelles - BEP, ou au certificat d'aptitude professionnelle - CAP), le niveau IV (équivalent au baccalauréat), le niveau III (équivalent au brevet de technicien supérieur - BTS) et les niveaux I et II pour les diplômés de rang supérieur. On rajoute fréquemment les niveaux V bis et VI pour marquer l'éloignement des individus vis-à-vis du niveau V.

### RÉPARTITION DE L'EMPLOI SALARIÉ PAR CSP (LANGUEDOC-ROUSSILLON)



Source : INSEE-DADS, flux d'emplois en 2003, traitement OREF

### UNE DEMANDE EN QUALIFICATION CENTRÉE SUR LES PREMIERS NIVEAUX

Le secteur des transports en Languedoc-Roussillon demeure encore largement ouvert aux salariés peu formés, la part des niveaux Vbis et VI dans l'emploi (36%) y est en effet supérieure à celle de l'ensemble des secteurs d'activité (29%).

Dans le même temps, les salariés ouvriers et employés sont, dans ce secteur, en moyenne plus formés que dans les autres secteurs : 54% des actifs des catégories « ouvriers » et « employés » sont dotés d'une qualification de niveau V ou de niveau IV, contre 52,5% en moyenne régionale, tous secteurs confondus<sup>12</sup>.

L'exigence d'un niveau de qualification au moins équivalent au niveau de base pour accéder à l'emploi dans les catégories « ouvriers » ou « employés » est ainsi plus marquée dans le secteur des transports qu'ailleurs. Ceci s'explique notamment par les spécificités des métiers de conducteurs (conducteurs routiers, de transports en commun, conducteurs-livreurs) sur lesquels se focalise la grande majorité de l'emploi salarié dans le secteur en région.

Aussi, mis à part pour certains métiers d'encadrement et d'organisation logistique (techniciens des transports et cadres de la logistique et des transports) qui exigent une qualification qui se situe davantage sur les niveaux intermédiaires (niveau IV et III), la demande économique en qualification dans le secteur des transports en région est essentiellement dirigée vers les niveaux de qualification de base (niveau V et IV).

### MOINDRES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT EN RÉGION

Alors que le secteur ne contrôle pas la totalité des emplois dans les métiers qui lui sont associés (les autres secteurs économiques emploient près du tiers des effectifs en exercice dans ces métiers), les informations les plus récentes sur le marché du travail et les métiers des transports en région indiquent que la demande d'emploi est excédentaire pour pratiquement toutes les familles professionnelles.

Dans la configuration actuelle du marché du travail régional, les métiers du transport et de la logistique ne sont pas en tension bien que des difficultés de recrutement puissent se poser pour les conducteurs-livreurs ou les conducteurs de transport en commun. Le risque de pénurie de conducteurs routiers qu'ont connu d'autres régions semble également écarté en Languedoc-Roussillon.

<sup>12</sup>-Données INSEE RP 99, traitement OREF. Éléments statistiques disponibles sur [www.oref-lr.org](http://www.oref-lr.org), rubrique Boîte à outils – Analyse sectorielle.

## 4

### UNE OFFRE DE FORMATION RESSERRÉE, OÙ LA PRÉPARATION AUX MÉTIERS DE LA CONDUITE EST ESSENTIELLEMENT ASSURÉE PAR LA FORMATION CONTINUE

En région Languedoc Roussillon c'est plus de 1 200 jeunes ou adultes<sup>13</sup> qui sont inscrits dans les formations professionnelles préparant aux métiers des transports et de la logistique.

#### UNE OFFRE DE FORMATION INITIALE RELATIVEMENT MODESTE

Au regard des quelques 47 000 effectifs en emploi dans ces métiers, en région, il ressort que la taille de l'offre de formation, initiale notamment, est relativement peu développée : les flux de formés contribuent à un renouvellement théorique annuel de 3% des emplois correspondants, contre 8% en moyenne pour les autres spécialités. Il est cependant difficile d'affirmer que ces capacités de formation sont insuffisantes ou non pour satisfaire aux besoins de développement du secteur en région.

#### UNE FORTE PARTICIPATION DES DISPOSITIFS DE FORMATION CONTINUE

Les dispositifs de formation initiale et ceux de la formation continue des demandeurs d'emploi concourent à parts égales à la constitution de ces flux régionaux, assez resserrés, de formés. L'apprentissage apparaît relativement moins développé que dans l'ensemble des spécialités de formation. En revanche, les dispositifs de formation continue interviennent dans des proportions trois fois plus importantes qu'en moyenne : les actions du PRQ (Programme régional qualifiant) équivalent pratiquement aux flux de formés des lycées publics.

#### UNE MAJORITÉ DE FORMATIONS DIPLÔMANTES

Quelles soient initiales ou continues, les formations suivies sont majoritairement diplômantes. Un tiers néanmoins des effectifs en formation continue se situe sur des actions de perfectionnement (formations à la sécurité pour l'essentiel).

#### PEU DE FORMATION INITIALE AUX MÉTIERS DE LA CONDUITE

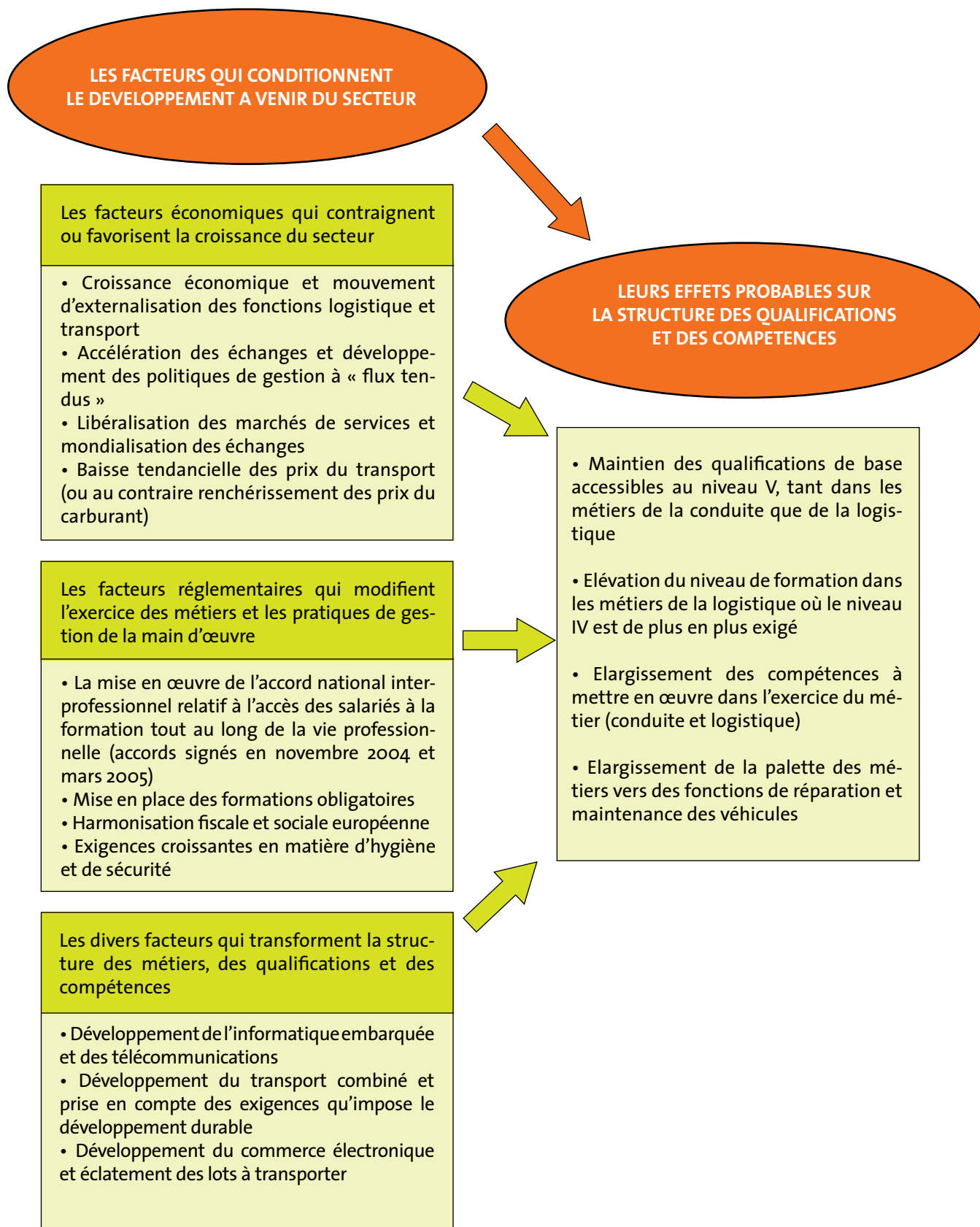
La répartition des effectifs en formation initiale par niveau se focalise plus particulièrement sur les niveaux IV et plus : deux tiers des effectifs sont dans ce cas. Les demandeurs d'emploi inscrits en formation continue, en revanche, sont à plus de 90% inscrits sur des formations de niveau V. Ces positionnements différenciés sont en fait relativement cohérents vis-à-vis de la structure de l'emploi : la majorité des effectifs en formation continue sont inscrits sur des formations aux métiers de la conduite, alors que ceux de la formation initiale sont plus souvent sur les métiers de la logistique.

On peut néanmoins s'interroger sur la faiblesse quantitative des formations initiales aux métiers de la conduite (marchandises et voyageurs), compte tenu du vieillissement des conducteurs et de la croissance continue du secteur en région.

#### UNE OFFRE DE FORMATION INITIALE CONCENTRÉE SUR NARBONNE ET MONTPELLIER

Les bassins d'emploi de Montpellier et de Narbonne représentent les trois quarts des effectifs en formation initiale de la région. Cet équilibre indique une très forte polarisation de l'offre de formation initiale. Les offres de formation continue apparaissent quant à elles, plus largement diffusées sur le territoire régional. On relève néanmoins une quasi absence de formation initiale, ou continue, sur le bassin de Sète, comme de formation initiale sur le bassin de Perpignan : ces absences ne reflètent pas l'orientation très marquée de l'emploi de ces bassins sur les métiers du transport.

13-Cf. [www.oref-lr.org](http://www.oref-lr.org) rubrique Boite à outils – Analyse sectorielle.



## BIBLIOGRAPHIE

- **INSEE**  
« *La dynamique des métiers en Languedoc-Roussillon. Conducteurs de véhicules* »  
Repères – Chiffres pour l'économie du Languedoc-Roussillon, n°7  
décembre 2003
  
- **INSEE**  
*Tableau des l'Economie du Languedoc-Roussillon 2004*  
octobre 2005
  
- **INSEE**  
*L'année économique et sociale en Languedoc-Roussillon, édition 2005*  
2006
  
- **IPTL**  
*Etude démographique dans le secteur des transports*  
IPTL-Département Etudes Recherches
  
- **Ivars L.**  
*Tableau de bord régional de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport*  
AFT IFTIM,  
2004
  
- **Observatoire économique et social des transports routiers en Languedoc-Roussillon**  
« *La conjoncture sociale du transport routier de marchandises* »  
Observatoire n°18,  
mai 2005.
  
- **Observatoire Prospectif des Métiers et Qualifications dans les Transports et la Logistique**  
*Tableau de bord régional de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport*  
2004
  
- **Pallez D., Grès G.**  
« *Transport de marchandises : 95% du trafic pour la route* »  
Les cahiers transport et aménagement en Languedoc-Roussillon, DRE LR/ARTEA, n°22  
octobre 2005
  
- **Tounsi Y., Calmettes V.**  
*Le suivi des salariés issus de la mise en œuvre de la Méthode des Habiletés vers les formations à la conduite routière*  
juin 2003



DOSSIERS SECTORIELS PUBLIÉS :

-  Agriculture
-  Industries agricoles et alimentaires
-  Artisanat
-  Construction
-  Hôtels Restaurants
-  Commerce et réparation Automobile
-  Transports
-  Métallurgie

www.redongraphik.com