



HAL
open science

Les candidats aux permis "lourds" et "transport en commun" en 1999 : Leur devenir et leurs intentions vis-à-vis des professions de conducteur

Patrick Hamelin, Marie Lebaudy

► To cite this version:

Patrick Hamelin, Marie Lebaudy. Les candidats aux permis "lourds" et "transport en commun" en 1999 : Leur devenir et leurs intentions vis-à-vis des professions de conducteur. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2007, 93p. hal-03522875

HAL Id: hal-03522875

<https://hal.science/hal-03522875>

Submitted on 12 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les candidats aux permis « lourds » et « transport en commun » en 1999.

**Leur devenir et leurs intentions vis-à-vis des
professions de conducteur**

Patrick Hamelin
Marie Lebaudy

Les candidats aux permis « lourds » et « transport en commun » en 1999.

Leur devenir et leurs intentions vis-à-vis des professions de conducteur

Patrick Hamelin
Marie Lebaudy

Lettre de commande de la Direction des Transports Terrestre
du 16 décembre 2002 : « *Etudier les conditions d'entrée dans
la profession de conducteur professionnel en interrogeant un
échantillon de personnes ayant passé des permis poids lourds
ou transport en commun, durant l'année 1999* ».

Références :

N° de code ministère : 226
N° de code département : 75
N° de code ordonnateur : 01
Année de gestion : 2002
Chapitre : 53-47
Article : 10

Fiche bibliographique :

1 UR (1er auteur) Laboratoire de Psychologie de la Conduite	2 Projet n°	3 INRETS
4 Titre Les candidats aux permis « lourds » et « transport en commun » en 1999		
5 Sous-titre Leur devenir et leurs intentions vis-à-vis des professions de conduite	6 Langue Française	
7 Auteur(s) P. Hamelin, M. Lebaudy	8 Rattachement ext.	
9 Nom adresse financeur, co-éditeur	10 N° contrat, conv.	
	11 Date de publication Juillet 2007	
12 Remarques		
13 Résumé Le rapport rend compte de trois enquêtes menées auprès de candidats aux permis lourds ou transports en communs. Les caractéristiques des candidats échantillonnés (n = 4205) et interrogés une première fois en 1999 sont ainsi connues. Lors de cette prise de contact, il leur était demandé s'ils seraient d'accords pour participer à d'autres enquêtes. Un petit tiers d'entre eux acceptèrent et donnèrent leur adresse pour être joint à nouveau (n = 1300). Les 1300 volontaires ont été sollicités en 2003 afin de faire une enquête sur leur devenir professionnel. En fait, une forte perte d'effectif a été enregistrée et seuls 451 candidats ont été retrouvés et enquêtés. En 2004, les 189 candidats devenus conducteurs de poids lourds ont été recherchés pour participer à une enquête avec « carnet de temps » sur leurs conditions de travail. Seuls 65 d'entre eux ont accepté de participer à l'enquête. Quatre points essentiels sortent de cet ensemble de travaux : <ul style="list-style-type: none"> • Les candidats aux permis lourds est une population jeune, • Une grande partie d'entre eux veulent devenir conducteurs professionnels. Ils le deviennent d'autant plus souvent qu'ils sont déjà actifs. Les femmes sont plus âgées que les hommes et ont un taux de « souhait d'entrée dans la profession » plus élevé. • Les itinéraires professionnels des candidats aux permis lourds montrent une très grande proximité de la grande majorité des individus avec les métiers de conduite. • Les conditions de travail des conducteurs présentent des caractéristiques assez semblables à ce que d'autres enquêtes de l'INRETS ont déjà montré. Ainsi, les conducteurs ayant de faibles anciennetés dans la profession ne semblent pas vivre des conditions de travail différentes de celles de leurs aînés. Certains résultats indiquent la nécessité d'engager des travaux méthodologiques sur les itinéraires professionnels et sur la partie du travail des conducteurs qui s'effectue « à l'arrêt » ou « travail sédentaire ».		
14 Mots clés itinéraires professionnels, permis de conduire, conducteurs de poids lourds, durée de travail	15 Diffusion	
16 Nombre de pages	17 Prix	18 Confidentiel jusqu'au
		19 Bibliographie

Table des matières

Fiche bibliographique :	1
INTRODUCTION	9
1. Les candidats aux permis lourds et transport de personnes	11
1.1. L'âge de la population :	11
1.2. Le statut:	12
1.3. La profession	13
1.4. Les statuts « socio professionnels » des candidats	14
1.5. Les intentions des candidats vis-à-vis du métier de conducteur professionnel :	17
1.6. Le passage du permis :	19
1.7. Conclusion partielle:	22
2. Les candidats de 1999 acceptant le principe d'une nouvelle enquête	25
2.1. À peine un petit tiers de candidats d'accords pour être enquêtés une nouvelle fois:	25
2.2. Les candidats ayant l'intention de devenir conducteurs professionnels sont plus souvent enclins à vouloir participer à une nouvelle enquête:	25
2.3. Caractéristiques socio démographiques des volontaires à une nouvelle enquête : ..	26
3. La population enquêtée en 2003	29
3.1. Conditions de terrain de l'enquête	29
3.2. Caractéristiques socio-démographiques générales des 451 enquêtés en 2003	30
3.3. Distribution des âges des candidats enquêtés en 2003 :	31
3.4. Les candidats et les métiers de conduite :	32
3.5. Les candidats de 1999, devenus conducteurs de poids-lourds ou d'autocar en 2003	37
3.6. Les candidats de 1999 ayant un emploi en 2003, autre que conducteur PL ou CAR :	39
3.7. Les candidats de 1999 : Sans emploi en 2003	42
3.8. Conclusion partielle	44
4. Les candidats aux permis lourds, devenus conducteurs de poids lourds et participant à l'enquête avec « carnets de temps »	45
4.1. Propriétés des échantillons :	45
4.2. Caractéristiques des conducteurs ayant participé à l'enquête avec « carnets de temps » :	46
4.3. Le temps d'activité des candidats devenus conducteurs, les « carnets de temps » : ..	47
4.4. Le devenir des conducteurs :	50
Conclusion	51

Table des tableaux et graphiques

Graphique 1 : Distribution selon les âges, des hommes et des femmes candidats aux permis lourds en 1999	11
Tableau 1 : Activité en 1999 selon le genre, des candidats aux permis lourds	12
Tableau 2 : Activité en 1999 et âge moyen, des candidats aux permis lourds selon le genre :	13
Tableau 3 : Profession en 1999 des candidats aux permis lourds	14
Tableau 4 : Répartition des candidats selon leur situation socio professionnelle et le genre ..	16
Tableau 5 Répartition résumée des candidats selon leur situation socio professionnelle et le genre	16
Tableau 6 Répartition des candidats selon leur situation socio professionnelle et l'activité principale de leur entreprise	17
Tableau 7 : Répartition selon le taux de candidats désirant devenir conducteurs professionnels de camions ou de cars.....	18
Tableau 8 Répartition résumée selon le taux de candidats désirant devenir conducteurs professionnels de camions ou de car	19
Tableau 9 : Environnement de la préparation du permis selon la situation socioprofessionnelle du candidat : (Champs de ceux qui répondent à la question, c.à.d. sans les rebuts et les inclassables)	20
Tableau 10 : Environnement de la préparation du permis selon l'intention d'embrasser le métier de conducteur de poids lourd ou d'autocar	21
Tableau 11: Accepte ou non de poursuivre l'enquête selon leur intention sur le métier de conducteurs de poids lourds ou d'autocars	25
Graphique 2 : Distribution des âges des hommes et des femmes candidats aux permis lourds en 1999 et acceptant de poursuivre l'enquête	26
Tableau 12: Activité en 1999 selon le sexe, des candidats aux permis lourds.....	27
Tableau 13 TAUX de réponse positive à l'idée de participer à l'enquête de 2003.....	27
Tableau 14 : Moyenne d'âge selon la structure des situations socioprofessionnelles	27
Tableau 15 : Différence de la moyenne d'âge entre les 4205 candidats en 1999 et les 1312 personnes acceptant le principe d'une nouvelle enquête	28
Tableau 16: Intention des candidats de 1999 acceptant le principe d'une seconde enquête sur le métier de conducteurs de poids-lourds ou d'autocars selon le sexe.....	28
Tableau 17: TAUX de réponse positive à l'idée de participer à l'enquête de 2003	28
Tableau 18 : Situations socio-professionnelles en 2003	30
Tableau 19: Ages en 1999 des enquêtés selon la situation professionnelle en 2003 :	31
<i>Pourcentages colonnes</i>	31
<i>Pourcentages lignes</i>	31
Tableau 20 : Ages en 1999 des enquêtés selon le genre :	32
Tableau 21: Ages qu'avaient les enquêtés en 1999 selon le genre :	32
Tableau 22 :Démarches pour se faire embaucher comme conducteur selon l'emploi en 2003	33
Tableau 23: Nombre de démarches de types différents pour se faire embaucher comme conducteur selon l'emploi occupé en 2003	34
Tableau 24: Taux de conducteurs ayant entrepris différents types de démarches selon qu'ils ambitionnaient un poste de conducteur poids-lourds ou de conducteur d'autocars.....	34
Graphique 3: proportion de titulaires de chacun des permis lourds :.....	35
Tableau 25: Permis possédé selon la situation professionnelle.....	36

Tableau 26: Année d'obtention des permis.....	36
Tableau 27 : Année d'entrée dans le métier de conducteur :	37
Tableau 28 : Année d'entrée dans l'entreprise.....	37
Tableau 29: Répartition des types de postes selon le métier de conducteur de PL ou de Car :37	
Tableau 30:.....	38
Tableau 31 : l'expérience comme conducteur depuis 1999	39
Tableau 32 : Durée comme conducteur depuis 1999	39
Graphique 4: Candidats ayant un emploi en 2003 : intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non	40
Tableau 33: antécédents vis-à-vis du métier pour les personnes sans emploi en 2003.....	42
Graphique 5: Intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non.....	43
Tableau 34 : Répartition des conducteurs selon les classe d'âges pour les différentes enquêtes :.....	45
Tableau 35 : Structure de la population de l'enquête avec « carnet de temps » :	46
Tableau 36 : Les établissements et entreprises des conducteurs :.....	46
Tableau 37 : Les anciennetés comme conducteurs de poids lourds :.....	46
Tableau 38 : Taux de conducteurs seuls à conduire le camion qui leur est affecté :	46
Tableau 39 : Candidats conducteurs ayant rempli les « carnets de temps »	48
Tableau 40 : Taux de conducteurs ayant un projet de changement dans les six mois :.....	50
Graphique 6: Intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non.....	77
Graphique 7: Intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non.....	78

Table des annexes

A.	Le questionnaire « auto-administré » des visites médicales en 1999.....	55
B.	Le questionnaire « auto-administré » de 2003	59
C.	Recodage de la profession, variable Q4B, visites médicales	65
D.	Recodage de la situation actuelle, variables Q3B1 et Q3B3, visites médicales.....	67
E.	Recodage de la situation actuelle avec profession, variables Q3B1R et Q4BR1, visites médicales	69
F.	Tableau de fréquence de la variable Q3B2R (Situation socioprofessionnelle).....	73
G.	Environnement de la préparation du permis selon la situation socioprofessionnelle	75
H.	Graphiques sur les intentions sur le métier	77
I.	Données des carnets-temps pour les conducteurs du transport, absents	79
J.	Valeurs statistiques des carnets-temps	81

INTRODUCTION

Les conditions concrètes d'entrée dans les professions de la conduite des véhicules lourds se sont transformées au gré des changements affectant les transports routiers d'une part, la société dans son ensemble, d'autre part. Pour éclairer les phénomènes liés à l'entrée dans les professions de conducteurs de poids lourds ou d'autocars, nous avons pu organiser une prise d'information spécifique.

Lors de la préparation de l'enquête INRETS de 1999, concernant les conditions de travail des conducteurs professionnels, comme il en fut réalisé en 1983 et 1993, un questionnaire a été proposé aux personnes qui se présentaient à la visite médicale préfectorale obligatoire pour la réactualisation tous les cinq ans ou l'obtention d'un permis de conduire les poids lourds et / ou les autocars.

Inclus dans la procédure visant à repérer parmi les personnes se présentant à la visite médicale, les conducteurs professionnels de l'échantillon de l'enquête sur les conditions de travail, les candidats à l'obtention d'un permis lourd remplissaient eux aussi une fiche statistique. Le but de cette fiche était de repérer les caractéristiques des personnes ayant l'intention de se diriger vers la profession de conducteur de véhicules lourds ou de transport en commun. L'idée était de pouvoir suivre dans quelles conditions cela se réalisait ou non.

Ainsi, durant les deux mois d'enquête dans les centres de visite médicale 4205 personnes, candidates à un permis poids-lourds (PL) ou transports en commun (TC), se sont présentées.

Quatre ans après, les 1300 candidats ayant remplis la fiche statistique et acceptant le principe de répondre à un autre questionnaire ont été contactés à nouveau.

Un peu plus de 450 d'entre eux ont pu être retrouvé et participer à une enquête plus complète sur leurs itinéraires professionnels.

Une première partie consistera à analyser les caractéristiques des candidats aux permis lourds du point de vue de leurs propriétés d'âges, de genre, de métier et d'intérêt pour le métier de conducteur professionnel de camion ou de car. Par ailleurs, il leur était demandé s'ils voulaient bien participer à une enquête plus approfondie, plus tard.

Une seconde partie sera consacrée à une analyse des conditions de passation des permis, des démarches effectuées pour entrer dans une profession de conduite et des conditions de ces premiers emplois lorsque l'individu devient un professionnel.

Une troisième partie sera consacrée à l'analyse des résultats de l'enquête auprès des 451 candidats acceptés de répondre aux questions sur leur devenir professionnel.

Enfin, la quatrième partie sera consacrée à l'analyse des résultats de l'enquête avec « carnet-temps » menée en 2004.

1. Les candidats aux permis lourds et transport de personnes

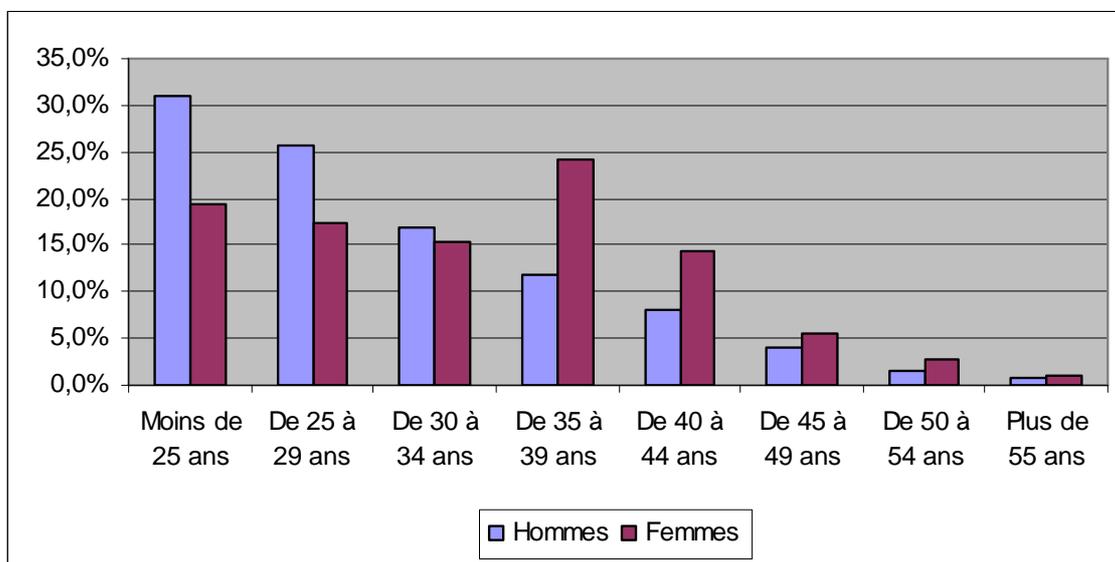
Durant une partie de l'année 1999, un échantillon représentatif des centres de visites médicales préfectorales a été inclus dans une enquête auprès des candidats aux permis de conduire les véhicules lourds ou de transport en commun et auprès des titulaires de ces mêmes permis devant se présenter tous les cinq ans devant la Commission Médicale pour les valider. Les caractéristiques principales de 4205 candidats à ces permis ont été enregistrées.

1.1. L'âge de la population :

La population est jeune puisque 55% des individus n'ont pas trente ans, 30% ont entre trente et trente-neuf ans et seulement 15% ont quarante ans ou plus. La moyenne des âges est de 30,2 ans.

Les femmes (7,9% des 4205 candidats, soit 326 personnes) sont en moyenne plus âgées que les hommes, 33,2 ans pour 30,0 ans. Elles passent les permis à un âge plus avancé, 57% des hommes ont moins de trente ans pour seulement 37% des femmes ! En fait, les personnes d'âge mûr, entre trente-cinq et trente-neuf ans, sont 12% parmi les hommes pour 24% parmi les femmes (et respectivement 20% et 39% dans la tranche de 35 à 44 ans).

Graphique 1 : Distribution selon les âges, des hommes et des femmes candidats aux permis lourds en 1999



Population jeune, les candidats aux permis lourds sont pour la plupart des hommes. Néanmoins, le premier résultat montre que les femmes se présentent au permis lourd à un âge plus avancé que les hommes. Faut-il qu'elles aient connu d'autres expériences professionnelles ou qu'elles aient pris le temps de s'occuper de leurs jeunes enfants avant d'acquiescer les permis lourds nécessaires à l'activité de conducteur professionnel ?

1.2. Le statut:

Les distinctions que permettait le questionnaire « auto administré »¹ étaient peu nombreuses. Néanmoins, il fallait distinguer les chômeurs des actifs et les gens en formation des personnes dans des situations d'activité précaires. Globalement, plus de la moitié de la population a un travail (58,2%, soit la somme de 51,7% de salariés + 3,6% d'indépendants + 2,9% d'emplois précaires) et 28,3% des individus sont au chômage, presque un sur sept (13,5%) est soit « en formation » (12,3%) soit est inactif (1,2%).

Un peu plus d'un tiers des femmes a une activité salariée alors que plus d'un homme sur deux est actif salarié (53,3%). A contrario, le taux de femmes « à la recherche d'un emploi » est globalement plus important que celui des hommes (45,9% pour 26,8%). Et la proportion de femmes « chômeurs de longue durée » (plus de six mois) est deux fois plus importante que celle des hommes (28,8% pour 14,1%).

Tableau 1 : Activité en 1999 selon le genre, des candidats aux permis lourds

	TOTAL	Homme	Femme
Salarié en activité	51,7%	53,3%	34,5%
A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	13,1%	12,7%	17,1%
A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	15,2%	14,1%	28,8%
Indépendant/employeur	3,6%	3,6%	4,1%
En formation	12,3%	12,4%	11,1%
Contrats précaires	2,9%	2,9%	2,2%
Autre	1,2%	1,1%	2,2%
	100%	100%	100%
	<i>Effectifs</i> 4065	3707	316

Globalement et précisément pour chaque catégorie de situation, les femmes sont plus âgées que les hommes, à l'exception des gens « en formation ». La différence de trois ans signifie à quel point le rapport à l'emploi est différent entre les hommes et les femmes. Ainsi, les femmes actives sont plus âgées de 2,6 ans quand elles sont salariées, de 3,4 ans pour les femmes au chômage depuis moins de 6 mois et de 4,1 ans pour celles dont le chômage dure depuis plus de 6 mois (cf. tableau 2)

¹ Le questionnaire se trouve en annexes

Tableau 2 : Activité en 1999 et âge moyen, des candidats aux permis lourds selon le genre :

	<i>N</i>	Age moyen	Ecart- type	<i>N</i>	Age moyen	Ecart- type	<i>N</i>	Age moyen	Ecart- type
	Ensemble			Hommes			Femmes		
Salarié en activité	2079	30,8	8,2	1966	30,6	8,2	109	33,2	8,0
A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	522	31,2	8,9	466	30,9	8,9	54	34,3	9,0
A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	611	32,9	8,6	519	32,2	8,6	91	36,3	7,7
Travailleur indépendant/employeur	144	34,9	8,5	131	34,7	8,4	13(*)	36,9	9,4
En formation	493	23,1	7,0	458	23,1	7,1	35	23,6	5,8
CES, contrats précaires	116	28,6	8,8	108	27,6	5,7	7(*)	34,1	8,0
Autres	48	31,4	12,0	41	31,3	12,7	7(*)	32,1	6,8
TOTAL	4107	30,2	8,9	3773	30,0	8,7	326	33,2	8,8

(*) : Les effectifs sont trop faibles pour que ces moyennes soient significatives, elles ne sont ici qu'indicatives

1.3. La profession

Le codage des professions a été réalisé en tenant compte en partie des nomenclatures habituelles de l'INSEE (notamment de la CS) et d'une recherche systématique des emplois dénommés plus précisément, notamment de ceux qui auraient une « proximité » avec le métier de conducteur professionnel.

Ainsi, les « professions intermédiaires » se décomposent en plusieurs sous catégories, « profession intermédiaire sai² », « techniciens, enseignants », « agent de maîtrise ou chefs de chantiers », « agents technico-commerciaux ». De même il a été tenté de décliner les professions d'employés et d'ouvriers ayant un lien avec le transport, la mécanique ou la conduite. Il s'est trouvé aussi des situations difficiles à décrire dans une catégorie de métiers. Mais plus encore un nombre significatif d'individus ne parvenaient pas à se classer en terme de « profession » alors que la question qui leur était posée était ouverte.

² Sai : sans autre information plus précise

Tableau 3 : Profession en 1999 des candidats aux permis lourds

Q4BR1: codage de la profession des candidats	TOTAL	Effectifs	Taux de femmes (*)
Agriculteur	0,7%	31	
Travailleur indépendant/commerçant/chef entreprise	2,1%	88	
Cadres et prof. libérales	1,5%	61	
Professions intermédiaires sai	3,5%	147	
Techniciens	2,3%	95	
Enseignants	0,6%	24	
BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)	0,7%	31	
Technico-commercial	1,4%	58	
Employés sai	6,1%	256	0,215
Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages	0,7%	31	
Employés administratifs et collectivités territoriales	2,6%	110	
Ouvriers sai	21,3%	894	0,031
Ouvriers agricoles	1,8%	75	
Manutentionnaires, caristes	4,8%	202	
Conducteurs engins de chantiers	1,3%	56	
Chauffeurs	10,9%	460	0,078
Mécaniciens	4,6%	193	
Autres agents des collectivités et sécurité civile	1,8%	75	
Inactifs sai	1,1%	46	
Etudiants ou en formation	4,3%	181	
CES, contrats précaires, semi-activité	1,6%	69	
REBUT	24,3%	1022	0,0109
TOTAL	100%	4205	0,078

(*) : Ce taux n'est donné que s'il est significatif, c'est-à-dire lorsque l'effectif des femmes est suffisamment important.

Les professions dites voisines des métiers de conduite, où se développent des qualités recherchées dans les métiers du transport et de la conduite représentent presque trois répondants positifs sur dix. Il s'agit des métiers voisins tels que « BTP, mécanique, transport et logistique » des professions intermédiaires (0,7%), les « employés du transport de marchandises et de voyageurs » (0,7%) plus les différentes strates de la catégorie ouvriers comme les « manutentionnaires, caristes » (4,8%), les « conducteurs d'engins de chantiers » (1,3%), les « chauffeurs » (10,9%) et les « mécaniciens » (4,6%). L'ensemble totalise 23% des réponses à savoir presque autant que les non-réponses à cette question. Ces dernières sont tellement nombreuses qu'elles impliquent qu'un découpage plus astucieux de la population des candidats soit réalisé.

1.4. Les statuts « socio professionnels » des candidats

1.4.1. Remarques sur la nomenclature utilisée :

La difficulté des questionnaires courts réside dans la maîtrise de la qualité de l'information alors que le nombre de questions par thème est très restreint.

S'agissant des questions relatives au « statut social et/ou professionnel » des candidats aux permis, deux questions étaient posées. L'une avait pour but de distinguer les salariés des chômeurs et des indépendants tandis que l'autre voulait distinguer les métiers exercés.

Autant les salariés et les indépendants ou employeurs répondent bien à ces deux questions, autant ceux qui sont en formation, au chômage ou dans des emplois plus ou moins précaires sont plus souvent dans une situation ne permettant pas de se situer dans la nomenclature des professions, d'où le nombre élevé de « non réponse » (cf. les parties 1.2 et 1.3 ci-dessus).

Ainsi près du quart des candidats (24,3%) ne se situe pas dans la nomenclature des professions stricto sensu alors qu'un peu plus d'un candidat sur cent (1,2%) seulement ne se reconnaît pas dans les situations proposées (travailleur indépendant ou employeur, salarié, chômeur, en formation, contrat précaire ou autre). Un recodage a été effectué à partir des deux variables mentionnées « statut » (ou situation) et « profession ». Il permet de qualifier le statut et/ou le métier du candidat et de produire une nouvelle nomenclature rendant compte des « catégorisations » plus ou moins explicites auxquelles les individus sont « évalués » dans le cours quotidien de la vie sociale. Ce travail en apparence technique engage des choix, donc des hypothèses. La partie technique est décrite en annexes C, D E et F.

Lorsque la formation ou le chômage étaient présents, nous avons privilégié la situation ou le statut du moment, à la « profession » habituelle dans la hiérarchie des choix. En effet, les individus inactifs ou au chômage sont nombreux à ne rien indiquer et lorsqu'ils mentionnent une profession, le font-ils en pensant à la profession qu'ils exerçaient avant de perdre leur emploi ou à celle qu'ils espèrent trouver pour quitter l'état de chômeur ? L'hypothèse s'articulait sur l'idée que, compte tenu du taux important de « non-réponses » des inactifs sur la question des « professions » d'une part, compte tenu du fait que l'opportunité de passer des permis lourds est favorisée par l'activité partielle ou la non-activité, d'autre part, la nouvelle nomenclature devait privilégier la description de la « situation » ou statut avant de prendre en compte celle de la « profession ».

1.4.2. La population des candidats est à majorité salariée :

Les salariés installés dans leur emploi sont de loin les plus nombreux (52,1%). Si l'on ajoute à ces salariés, les « salariés précaires » (3,0%) (personnes en contrats aidés (CES) et / ou en activité partielle) et les indépendants (3,7%), les « actifs » additionnent 58,8% des candidats et les « inactifs » en regroupent 41,1%, (addition des chômeurs -28,6%- et des gens « en formation » -12,5%-).

1.4.3. Parmi les salariés, les ouvriers sont majoritaires :

Parmi ces salariés, les ouvriers sont largement majoritaires (59% des salariés). Ils se répartissent en deux sous catégories, dont la plus importante est celle des « ouvriers en général », regroupant les agents d'entretien ou de surface, les ouvriers agricoles et les ouvriers d'industries diverses (17,7% des candidats), et les « ouvriers dont l'activité est en lien avec des savoirs faire mis en œuvre dans les activités de transport », en mécanique, en conduite ou en manutention (14,8% des candidats). Les salariés restants, soit 22,6% des candidats, se répartissent entre ceux, issus des catégories « cadres » (1%), « professions intermédiaires » (5,8%), « employés (7,1%), et en « contrats précaires » (3,0%), soit au total 16,9%. Restent ceux qui, indiquant qu'ils sont « salariés », ne donnent pas de « profession » soit 5,8% du total des candidats.

Tableau 4 : Répartition des candidats selon leur situation socio professionnelle et le genre

	Ensemble	Hommes	Femmes
1/Agriculteurs, artisans, patrons, commerçants	3,7%	3,7%	4,1%
2/Cadres & Prof libérales	1,0%	0,8%	2,5%
3/Professions intermédiaires	5,8%	5,8%	6,3%
4/Employés	7,1%	7,1%	8,2%
5/Salariés (sai)	5,8%	5,8%	3,4%
61/Ouvriers	17,7%	18,8%	6,0%
62/Ouv. (trpt, conduite, mécanique)	14,8%	15,3%	9,4%
7/CES, précaires, en semi activité	3,0%	3,0%	2,2%
8/Chômeurs	28,6%	27,0%	47,0%
9/En formation	12,5%	12,7%	11,0%
	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	4100	3738	319

Tableau 5 Répartition résumée des candidats selon leur situation socio professionnelle et le genre

	Ensemble	Hommes	Femmes
Salariés (2, 3, 4, 5, 6, 7)	55,1%	56,6%	37,9%
Indépendants (1)	3,7%	3,7%	4,1%
Chomage + formation (8+9)	41,1%	39,7%	58,0%
	100%	91,2%	7,8%
<i>Effectifs</i>	4100	3738	319

1.4.4. Hommes et femmes, deux structures inversées :

Très majoritaires, les hommes (92,1%) se répartissent selon une structure globale très proche de celle qui vient d'être décrite. Ainsi, les « actifs » représentent 60,3% de la population masculine, et les « inactifs » 39,7%, catégorie composée de chômeurs (27,0%) et d'hommes en formation (12,5%).

Les femmes, 7,9% de l'ensemble des candidats, représentent 12,8% de la population des « chômeurs ». Les femmes se répartissent selon une structure quasiment inversée de celle des hommes. Ainsi les « salariées » (37,9%) et « indépendantes » (4,1%) s'ajoutant, c'est 42,0% des femmes qui sont « actives » pour 58,0% « d'inactives », groupe composé, de « chômeuse » (47,0%) et de femmes « en formation » (11,0%).

Les « chômeuses » sont plus de 1,7 fois plus nombreuses parmi les femmes que ne le sont les « chômeurs » parmi les hommes, tandis que les proportions de personnes « en formation » sont presque équivalentes dans les deux populations. Parmi les femmes ayant une activité salariée, les femmes ouvrières (15,4%) sont moins nombreuses que les femmes ayant d'autres emplois salariés (22,5%), alors que pour les hommes, les salariés en activité regroupent respectivement 34,1% d'ouvriers et 22,5% d'autres salariés. Mais les ouvrières sont plus souvent dans des activités en lien avec le transport, la conduite ou la mécanique (61,2% des ouvrières), que ne le sont les ouvriers masculins (44,9% des ouvriers).

1.4.5. Les secteurs d'activité économique où travaillent les candidats :

La question concernant le secteur d'activité de l'entreprise employant ou ayant employé les candidats a particulièrement mal fonctionné puisqu'elle totalise 43% de « non-réponse » et de « ne sait pas ». Les taux les plus bas de « non répondant » se trouvent parmi les candidats salariés « cadres » (10,3%), les « professions intermédiaires » (17,3%) et les « ouvriers en lien avec le transport, la conduite ou la mécanique » (22,1%).

Parmi les répondants, plus du quart (27,2%) des candidats serait issu d'entreprises de transport ou de déménagement et 72,8% des entreprises des autres secteurs. Seuls les « ouvriers en lien avec le transport, la conduite ou la mécanique » (49,1%) et les personnes « en formation » (38,9%) ont des taux d'appartenance à des sociétés de transports ou de déménagements supérieurs à la moyenne

Tableau 6 Répartition des candidats selon leur situation socio professionnelle et l'activité principale de leur entreprise

	<i>Transports</i>	<i>Déménagements</i>	<i>Transports et déménagements</i>	<i>Autres secteurs</i>		<i>Effectifs répondants</i>
Cadres et professions libérales	28,6%	0,0%	28,6%	71,4%	100%	35
Professions intermédiaires	9,2%	1,5%	10,7%	89,3%	100%	196
Ouvriers en lien trpt, conduite, mécanique	44,9%	4,2%	49,1%	50,9%	100%	479
En formation	35,1%	3,8%	38,9%	61,1%	100%	211
<i>Ensemble</i>	<i>24,3%</i>	<i>2,9%</i>	<i>27,2%</i>	<i>72,8%</i>	<i>100%</i>	<i>2410</i>

1.5. Les intentions des candidats vis-à-vis du métier de conducteur professionnel :

Globalement, la population des candidats aux permis lourds est très différente de la population totale qui, heureusement, ne compte pas une telle proportion de personnes au chômage et qui serait composée d'une proportion beaucoup plus importante de retraités, par exemple. Plus jeune cette population contient une proportion beaucoup plus importante de personnes en formation ou inactive en quête d'un emploi.

1.5.1. Candidats aux permis lourds ou transports en commun pour devenir conducteur professionnel ?

Sans nécessairement tous passer les permis lourds pour ne se consacrer qu'à la conduite, le permis étant un complément, une possibilité supplémentaire pour faire son métier d'éleveur, de maraîcher, de jardinier, d'artisan menuisier, charpentier, maçon, ou autre, il reste que près des deux tiers des candidats, 64,7%, comptent devenir conducteurs professionnels de camions ou d'autocars après avoir obtenu leur permis. Mais cette proportion est fort différente selon les situations et les professions.

1.5.2. Situations socioprofessionnelles d'origine et intentions de devenir conducteur ?

Les taux les plus élevés de personnes désirant embrasser un métier de conduite, sont dans l'ordre décroissant, les « chômeurs » 84,6%, soit l'addition de 57,1% de la catégorie comme conducteurs de PL et 27,5% d'autocars et les personnes « en formation », 81,3%, (72,0% PL et de 9,6% cars). Deux catégories de salariés atteignent des taux comparables, les « ouvriers dont l'activité est proche du transport, de la manutention ou de la mécanique » 68,4% (59,0% PL et 9,5% cars), les « salariés précaires, CES ou en semi-activité » 67,8% (52,1% PL et 15,7% cars). Les autres catégories se situent nettement en dessous de la moyenne, 41,1% des indépendants seulement envisagent de devenir conducteurs de PL pour 31,1% ou de cars pour 9,9%, le taux tombe à 31,5% (17,9% PL et 13,6% cars) dans les professions intermédiaires, à 47,1% (29,2% PL et 17,9% cars) et à 45,3% (38,6% PL et 6,6% cars) pour les « employés » et les « ouvriers *sai* ».

Un contraste saisissant existe entre les hommes et les femmes. Les taux de « chômeurs » désirants devenir conducteurs sont très élevés, respectivement 84,0% et 88,7%, mais le taux des hommes additionne 63,8% de PL pour 20,2% de cars, tandis que pour les femmes le taux global a une structure inverse avec 12,0% de PL et 76,7% de cars !

Tableau 7 : Répartition selon le taux de candidats désirant devenir conducteurs professionnels de camions ou de cars

	Taux Ensemble candidats voulant être conducteurs	Taux hommes voulant être conducteurs	Taux femmes voulant être conducteurs
1/Agriculteurs, artisans, patrons, commerçants	0,41	0,42	0,31
2/Cadres & Prof libérales	0,18	0,23	0,00
3/Professions intermédiaires	0,31	0,32	0,25
4/Employés	0,47	0,45	0,65
5/Salariés (sai)	0,57	0,56	0,64
61/Ouvriers	0,45	0,45	0,74
62/Ouv. (trpt, conduite, mécanique)	0,68	0,70	0,43
7/CES, précaires, en semi activité	0,68	0,66	1,00
8/Chômeurs	0,85	0,84	0,89
9/En formation	0,81	0,82	0,77
<i>Ensemble</i>	<i>0,65</i>	<i>0,64</i>	<i>0,71</i>

Tableau 8 Répartition résumée selon le taux de candidats désirant devenir conducteurs professionnels de camions ou de car

	Taux Ens candidats voulant être conducteurs	Taux hommes voulant être conducteurs	Taux femmes voulant être conducteurs
Salariés (2, 3, 4, 5, 6, 7)	0,49	0,52	0,52
Indépendants (1)	0,41	0,42	0,31
Chômage + formation (8+9)	0,84	0,83	0,86
<i>Ensemble</i>	<i>0,65</i>	<i>0,64</i>	<i>0,71</i>

1.5.3. Intentions de devenir conducteurs professionnels et générations :

Les populations ont été divisées en deux catégories d'âge, les moins de trente ans et les trentenaires ou plus âgés.

Les conducteurs de moins de trente ans aspirent plus fréquemment que leurs aînés à devenir professionnels. Ainsi, 66,7% des moins de trente ans pour 62,1% des trentenaires ou plus ont l'intention de devenir professionnels.

Ce résultat global cache une différence essentielle entre les hommes et les femmes candidats aux permis lourds ou transports en communs. Ainsi, l'intention de devenir conducteur professionnel est plus fréquent chez les femmes que chez les hommes (71% d'intention pour 64%). Les hommes de moins de trente ans, soit 56,7% des hommes, ont plus souvent l'intention de devenir professionnels de la conduite (66,9%) que les candidats trentenaires ou plus (60,4%). Tandis que les femmes de moins de trente ans, soit 37,3% des candidates, sont beaucoup moins nombreuses que les femmes trentenaires ou plus à vouloir devenir professionnelles de la conduite, respectivement 61,7% et 76,7%.

Les hommes « au chômage ou en formation » représentant 39,1% des candidats masculins sont, 42,4% parmi les moins de trente ans, et 35,3% parmi les trentenaires ou plus. Ils ont les plus fort taux d'intention de devenir « conducteurs professionnels » et cela est un peu plus marqué pour les moins de trente ans que pour leurs aînés, respectivement 83% et 81%.

Les femmes « au chômage ou en formation », soit 56,7% des femmes, 57,5% parmi les moins de trente ans et 56,7% parmi les trentenaires ou plus, ont le plus fort taux d'intention de devenir « conductrices professionnelles » 86,5%. C'est parmi ces femmes chômeuses ou en formation de plus de trente ans que le taux d'intention de devenir « conducteur professionnel » est le plus élevé 93,1% soit l'addition de 83,0% de ceux voulant devenir conductrices d'autocars pour 10,1% voulant devenir conductrices de poids lourds. Les candidates de moins de trente ans représentent 37,3% de l'ensemble veulent être « conductrices professionnelles » dans 75,3% des cas se partageant en 33,3% et 42% des intentions à devenir conductrice de poids lourds et d'autocar.

1.6. Le passage du permis :

Les candidats aux permis lourds ou transport en commun sont formés à la conduite dans différents types d'institutions. Les auto-écoles fournissent des prestations payées directement par le public ou des institutions, les lycées, les centres CFPA, l'armée et les autres centres de formations du type AFT, PROMOTRANS fournissent des prestations plus orientées vers la professionnalisation dont les modes de financements sont, générés et gérés,

par des institutions professionnelles ou étatiques diverses et, beaucoup plus rarement, par les individus eux-mêmes.

Les catégories d'organismes dispensant un enseignement d'apprentissage de la conduite sont difficiles à construire de façon à recueillir des réponses univoques. En effet, les candidats peuvent recevoir une formation dans le cadre de la formation pour adultes dans un centre ou même une « auto-école », habilités à recevoir des fonds de formation professionnelle, sans que pour autant il s'agisse d'un centre CFPA. À l'inverse, un candidat peut dire « CFPA » quand, apprenant à conduire dans un centre de type AFT ou PROMOTRANS, ou même une auto-école, il sait que les fonds qui soutiennent sa formation sont liés à la formation pour adulte. Enfin, le terme « auto-école » est tellement banalisé qu'il peut avoir une propriété générique dans le langage de beaucoup dès lors qu'il s'agit de formation à la conduite. Le classement donc, des candidats dans les catégories d'environnements dans lesquels ils ont suivi une formation résulte de multiples phénomènes d'interprétation différents. Néanmoins les résultats montrent qu'une majorité se situe bien sur cette nomenclature qui permet de décrire au moins quatre sous-groupes d'opposition entre « auto-école », institutions de « formation pour adultes », regroupant l'armée, l'entreprise et le CFPA, les « centres de type AFT ou PROMOTRANS » spécialisés dans la formation professionnalisant et enfin les « collègues et lycées techniques ».

Les environnements de préparation des permis sont très différenciés selon la situation socioprofessionnelle des candidats. Ainsi, les artisans, commerçants, cadres et les professions intermédiaires qui passent ces permis pour des raisons liées à leurs activités plutôt que pour devenir conducteurs professionnels se forment à la conduite dans des « auto-écoles » et assez peu dans un environnement « professionnalisé ». Il en est de même pour les ouvriers en général et les précaires. Les « salariés sai » et les ouvriers, en lien avec le transport et la manutention, ont des taux de candidats se formant en « auto-école » proches de la moyenne générale. Ce sont les chômeurs et personnes en formation qui se préparent les plus souvent aux permis dans un environnement de formation professionnalisée. C'est bien sûr parmi les personnes en formation, 13,3% des candidats, que se trouvent les plus fortes proportions d'individus en relation avec un lycée ou collège, un CFPA ou un centre professionnalisé. Moins d'un tiers des candidats, en formation, est passé par des « auto-écoles ».

Tableau 9 : Environnement de la préparation du permis selon la situation socioprofessionnelle du candidat : (Champs de ceux qui répondent à la question, c.à.d. sans les rebuts et les inclassables)

Proportions par colonne	Indépendants et sal. cadre et intermédiaires	Salariés sai et employés	Ouvriers et précaires	Ouvr trpt, conduite, mécanique	Chômeurs	En formation	Ensemble moins Rebut et « autres »	Effectifs moins Rebut et « autres »
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
... auto-école	81,1%	69,6%	79,9%	67,2%	57,7%	30,5%	64,0%	2168
... lycée ou collège technique	0,0%	1,2%	0,3%	0,2%	1,0%	20,0%	3,2%	108
... CFPA, armée, entreprise	15,6%	26,5%	16,1%	27,7%	32,6%	34,3%	26,2%	886
... Autres Centres AFT PROMOTRANS...	3,3%	2,7%	3,6%	4,8%	8,7%	15,1%	6,6%	224
<i>% ligne</i>	<i>10,8%</i>	<i>12,0%</i>	<i>20,3%</i>	<i>15,2%</i>	<i>28,3%</i>	<i>13,3%</i>	<i>100%</i>	<i>3386</i>

Presque 18% des conducteurs (16% de rebut et 2% de « autres sai » à la question de savoir comment ils s'étaient formés pour le permis) ne disent pas dans quelles institutions ils ont été formés à la conduite. L'analyse des réponses montre que les « auto-écoles » sont largement majoritaires. Elles forment plus de six candidats sur dix, viennent ensuite les centres CFPA, plus d'un candidat sur quatre, puis les centres professionnalisés du type AFT et PROMOTRANS, environ un candidat sur quinze.

Tableau 10 : Environnement de la préparation du permis selon l'intention d'embrasser le métier de conducteur de poids lourd ou d'autocar

Q7B1R: préparation du permis	TOTAL	Compte devenir conducteur de poids lourd	Compte devenir conducteur d'autocar (ou PL+CAR)	Non, ne compte pas devenir conducteur professionnel
... dans une auto-école	64,0%	52,9%	59,2%	84,3%
... dans un lycée ou collège technique	3,5%	5,5%	1,1%	0,8%
... dans un centre CFPA	20,0%	26,4%	24,5%	7,7%
... dans une entreprise	1,9%	2,1%	1,5%	1,9%
... à l'armée	4,0%	5,0%	1,7%	3,4%
... dans un centre spécialisé (type, AFT-IFTIM, PROMOTRANS et autres)	6,5%	8,0%	11,9%	1,9%
	100%	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	3430	1744	522	1026

Les distributions diffèrent selon que les intentions des candidats soient d'embrasser ou non l'un des métiers de la conduite (conducteur de poids lourd -CPL- ou conducteur d'autocar -CCar-) ou au contraire de ne se servir de son permis lourd ou TC que dans le cadre d'une profession dont l'activité principale n'est pas nécessairement la conduite.

Ceux qui n'ont pas l'intention de devenir conducteurs professionnels se forment à la conduite dans les auto-écoles pour plus de huit sur dix d'entre eux (84,3%), dans un centre CFPA pour un sur treize (7,7%) ou à l'armée pour trois sur cent (3,4%).

Ceux, qui ont l'intention de devenir conducteur de poids lourd, CPL, s'adressent un peu plus d'une fois sur deux à une auto-école pour se former (52,9%), plus du quart est formé dans les CFPA (26,4%), un douzième dans les centres spécialisés du type AFT ou PROMOTRANS (8,0%), un vingtième dans les lycées ou collèges techniques (5,5%) et un autre à l'armée (5,0%).

Ceux qui ont l'intention de devenir conducteurs d'autocars, CCar, sont plus nombreux que leurs collègues CPL à passer par les « auto-écoles » (59,2%), un petit quart se forment au CFPA (24,5%) et une proportion plus importante que les CPL, dans des centres spécialisés types AFT et PROMOTRANS (11,9%).

Les plus jeunes font moins souvent appel aux « auto-écoles », pour être formés que les plus anciens. Globalement, 58,7% des moins de trente ans passent par les « auto-écoles » pour 70,7% des trentenaires ou plus.

Par ailleurs, 54,9% des gens passant dans les « auto-écoles » ont l'intention de devenir conducteur professionnel quand ils ont moins de trente ans, les trentenaires et plus passant par les auto-écoles sont 57,3% à en avoir l'intention.

Parmi les moins de 30 ans, les candidats ayant l'intention de devenir CPL ou CCar représentent :

- ✓ 85% de ceux qui se forment en CFPA
- ✓ 92,5% de ceux qui se forment à l'armée
- ✓ 85% de ceux qui se forment en entreprises
- ✓ 92,5% de ceux qui se forment dans les autres centres spécialisés types AFT ou PROMOTRANS
- ✓ 91,3% de ceux qui se forment dans les lycées et collèges

Pour les plus de 30 ans, ces proportions sont de :

- ✓ 77% pour ceux qui se forment en CFPA, à l'armée, en entreprises
- ✓ 85,7% pour ceux qui se forment dans les autres centres spécialisés types AFT ou PROMOTRANS
- ✓ 57,1% pour ceux qui se forment dans les lycées et collèges (*ce chiffre est donné pour mémoire car il est établi sur seulement 14 observations*).

Ces chiffres montrent à l'envie que l'intention de professionnalisation est plus fréquente pour les populations passant par les formes institutionnalisées de la formation et que celles-ci s'ancrent de plus en plus comme en témoignent les différences entre les jeunes et leurs aînés.

1.7. Conclusion partielle:

Population assez différente de la population globale, notamment parce qu'elle se compose d'individus jeunes, les candidats et candidates aux permis lourds et transport en commun se distinguent entre eux sur beaucoup de propriétés.

Les candidates sont plus âgées que les candidats et majoritairement « chômeuses », « en formation » ou dans les « emplois précaires ». Elles ont plus souvent l'intention de devenir « conductrice professionnelle » que les candidats. Une proportion majoritaire des envies de devenir professionnelles se dirige vers la conduite des autocars plutôt que des poids lourds, encore que pour les candidates de moins de trente ans, moins nombreuses que les trentenaires et plus, les proportions d'intentions de devenir conductrices de poids lourds tendent à s'équilibrer avec celles de devenir conductrices d'autocars. C'est parmi les trentenaires et plus que se trouvent les plus fortes proportions des futures conductrices d'autocars. Pour se former, les femmes fréquentent plus souvent que les hommes les centres professionnalisés, types AFT PROMOTRANS et les lycées et collèges techniques, dans des proportions équivalentes ou très proches des hommes les CFPA et les auto-écoles.

Les candidats masculins, de loin les plus nombreux, ont moins souvent l'intention de devenir conducteur professionnel que les candidates, quoiqu'une majorité d'entre eux le veuillent. C'est la conduite des poids lourds qui est le plus souvent envisagée. Les hommes « en formation », les « ouvriers en lien avec le transport, la mécanique ou la conduite » et les « chômeurs » fournissent les gros bataillons de ceux qui veulent devenir « conducteurs de

poids lourds » et « conducteurs d'autocars ». Les « chômeurs » dominent la population de ceux dont l'intention est de devenir conducteurs d'autocars. Caractéristique qui rapproche les hommes voulant devenir conducteurs d'autocars de la population féminine. Néanmoins, on ne peut limiter l'usage du permis à la seule activité de conducteur professionnel à plein temps. Beaucoup d'hommes, notamment lorsqu'ils ont des métiers nécessitant d'emporter du matériel ou de déplacer des choses ou des objets lourds ou encombrants, passent leurs permis lourds à seule fin, d'être plurifonctionnels dans l'exercice de leur métier. Le CFPA, l'armée et l'entreprise sont les moyens principaux en dehors de l'auto-école, encore majoritaire, par lesquels les hommes se forment.

2. Les candidats de 1999 acceptant le principe d'une nouvelle enquête

2.1. À peine un petit tiers de candidats d'accords pour être enquêtés une nouvelle fois:

À la fin du questionnaire de l'enquête lors des visites médicales en 1999, il était demandé aux candidats s'ils voulaient bien, dans le futur, participer à une enquête sur leur évolution professionnelle.

Parmi les 4205 individus enquêtés, lors de ces visites médicales en 1999, 1312 candidats acceptaient le principe d'une prochaine entrevue avec un enquêteur et 2879 refusaient d'envisager une telle rencontre (14 ne se prononçaient pas). Le taux de réponse positive à cette demande d'entrevue était de 31%.

2.2. Les candidats ayant l'intention de devenir conducteurs professionnels sont plus souvent enclins à vouloir participer à une nouvelle enquête:

Le taux de personnes d'accords pour faire un entretien n'est pas homogène. Il est intéressant, de remarquer que 13% de ceux qui n'ont pas l'intention de devenir conducteurs professionnels ont accepté de poursuivre l'enquête, s'agit-il de personnes qui, ayant un autre métier, envisagent malgré tout de beaucoup se servir de leurs permis ? Le pourcentage de volontaires à être enquêté est beaucoup plus élevé parmi ceux qui, en 1999, envisageaient d'être conducteur d'autocar (45%) que parmi ceux qui lui préféreraient le métier de conducteur de PL (40%).

Tableau 11: Accepte ou non de poursuivre l'enquête selon leur intention sur le métier de conducteurs de poids lourds ou d'autocars

	<i>TOTAL</i>	Oui, je compte devenir conducteur de poids lourd	Oui, je compte devenir conducteur d'autobus ou d'autocar	Non, je ne compte pas devenir conducteur professionnel
Accepte l'enquête	31,3%	40,2%	44,8%	13,4%
Refuse l'enquête	68,7%	59,8%	55,2%	86,6%
	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
<i>Effectifs</i>	<i>4191</i>	<i>2043</i>	<i>603</i>	<i>1212</i>

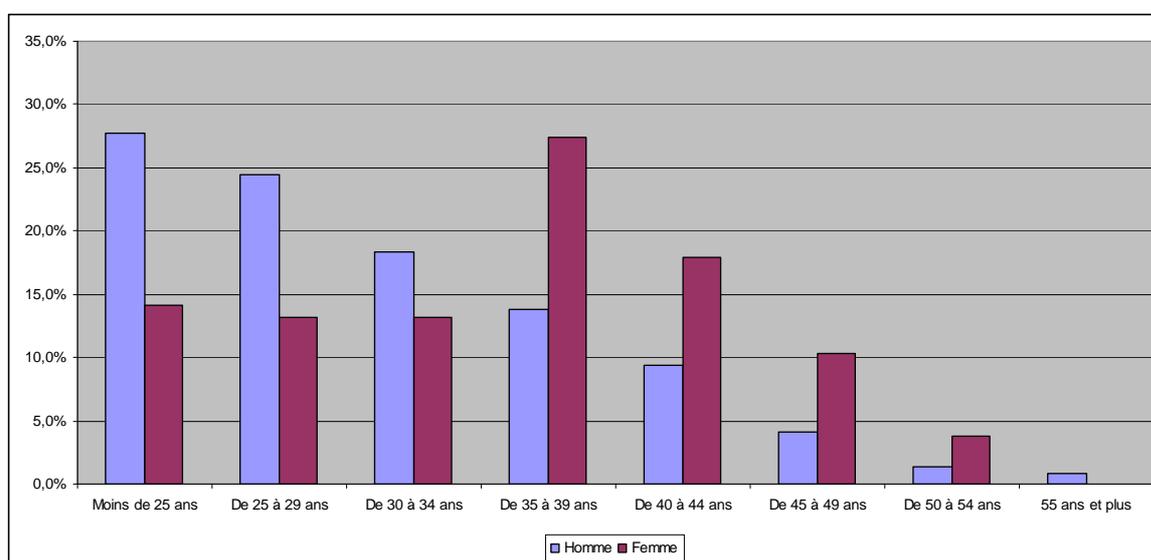
2.3. Caractéristiques socio démographiques des volontaires à une nouvelle enquête :

2.3.1. Age :

Les personnes qui acceptent d'être enquêtées à nouveau au delà de 1999 sont en moyenne plus âgées que celles qui refusent, 0,8 an en moyenne, 0,6 an pour les hommes, 2,1 ans pour les femmes.

Les femmes acceptant le principe de participer à une enquête sont plus âgées en moyenne que l'ensemble des femmes qui passaient le permis (35,3 ans contre 33,2 ans). Ce sont surtout les femmes entre 35 et 45 ans qui ont répondu positivement (cf. graphiques 1 et 2).

Graphique 2 : Distribution des âges des hommes et des femmes candidats aux permis lourds en 1999 et acceptant de poursuivre l'enquête



2.3.2. La structure des situations socioprofessionnelles :

Les personnes acceptant le principe d'une nouvelle enquête présentent une structure d'activité différente de celle de la population générale des candidats au permis (cf. tableaux 1 et 12).

Ce sont surtout les personnes à la recherche d'un emploi qui sont d'accords pour une entrevue et cela est particulièrement marqué chez les femmes. A contrario, les femmes, salariées en activité, ont plutôt refusé l'entrevue (cf. tableau 13). Enfin, les personnes en contrats précaires atteignent, un taux d'acceptation, de participation à une nouvelle enquête, supérieur à la moyenne tandis que les salariés et les travailleurs indépendants ont des taux inférieurs. Les gens en formation atteignent un taux égal à la moyenne.

Tableau 12: Activité en 1999 selon le sexe, des candidats aux permis lourds

	TOTAL	Homme	Femme
Salarié en activité	42%	44%	19%
A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	17%	16%	26%
A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	21%	20%	39%
Indépendant/employeur	3%	3%	3%
En formation	12%	13%	9%
CES, contrats précaires	3%	4%	2%
Autres	1%	1%	3%
	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	1290	1183	105

Tableau 13 TAUX de réponse positive à l'idée de participer à l'enquête de 2003

Q3B1R: Quelle est votre situation actuelle ?	TOTAL	Homme	Femme
TOTAL	0,31	0,32	0,33
Salarié en activité	0,26	0,26	0,18
A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	0,41	0,41	0,50
A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	0,44	0,44	0,45
Travailleur indépendant/employeur	0,27	0,27	
En formation	0,32	0,32	
CES, contrats précaires	0,38		
Autres	0,35	0,34	

Globalement, les candidats acceptant d'être enquêtés à nouveau sont plus âgés (âges en 1999) que leurs collègues passant la visite médicale en 1999. En moyenne ils ont 0,8 année, soit 9,5 mois de plus, mais seulement 0,6 année, 7,3 mois, pour les hommes et 2,1 ans pour les femmes. Ce sont essentiellement les « chômeurs < 6mois » et les gens « en formation » acceptant d'être enquêtés à nouveau dont les âges plus élevés sont les plus marqués (+ 1,5 an et + 1,0 an). Ceci est particulièrement flagrant pour les femmes au « chômage < 6 mois », +2,4 ans (cf. tableaux 14 et 15).

Tableau 14 : Moyenne d'âge selon la structure des situations socioprofessionnelles

Q3B1R: Quelle est votre situation actuelle ?	Age moyen H+F	Age moyen Homme	Age moyen Femme
TOTAL	31,0	30,6	35,3
Salarié en activité	31,1	30,9	35,4
A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	32,8	32,1	36,6
A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	33,5	32,9	36,9
Travailleur indépendant/employeur	35,7	35,1	42,7*
En formation	24,2	24,1	25,3*
CES, contrats précaires	29,1	27,3	31,0*

* moyenne non significative, seulement indicative, effectif très faible.

Tableau 15 : Différence de la moyenne d'âge entre les 4205 candidats en 1999 et les 1312 personnes acceptant le principe d'une nouvelle enquête

Q3B1R: Quelle est votre situation actuelle ?	Age moyen	Age moyen	Age moyen
	H+F	Homme	Femme
TOTAL	0,8	0,6	2,1
Salarié en activité	0,3	0,3	2,1
A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	1,5	1,2	2,4
A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	0,6	0,6	0,5
Travailleur indépendant/employeur	0,8	0,5	
En formation	1,0	1,0	
CES, contrats précaires	0,5	0,2	

2.3.3. Intention de devenir professionnel et acceptation de participer à une nouvelle enquête :

La majorité des personnes envisageait de devenir un « conducteur de PL ». Cette proportion est plus forte parmi ceux qui acceptaient le principe d'une entrevue que parmi les autres. S'agissant de ceux qui envisageaient de devenir « conducteurs d'autocars », en bien plus faible proportion, ils sont davantage féminisés (27,2% des individus préférant être autocariste sont des femmes pour 3,0% de femmes voulant devenir conducteur de PL).

Ce sont les hommes et les femmes envisageant de devenir « conducteur de car » qui ont la plus forte propension à être d'accords pour participer à une nouvelle enquête (tableau 17).

Tableau 16: Intention des candidats de 1999 acceptant le principe d'une seconde enquête sur le métier de conducteurs de poids-lourds ou d'autocars selon le sexe

	TOTAL	Homme	Femme
Oui, je compte devenir conducteur de poids lourd	62,7%	66,1%	23,6%
Oui, je compte devenir conducteur d'autobus ou d'autocar	21,1%	16,7%	70,8%
Non, n'envisage pas d'être conducteur professionnel ou rebut,	13,3%	17,2%	5,7%
	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	1310	1204	106

Tableau 17: TAUX de réponse positive à l'idée de participer à l'enquête de 2003

	TOTAL	Homme	Femme
Oui, je compte devenir conducteur de poids lourd	0,40	0,40	0,42
Oui, je compte devenir conducteur d'autobus ou d'autocar	0,45	0,45	0,43
Non, n'envisage pas d'être conducteur professionnel ou rebut	0,15	0,15	0,06
	0,32	0,32	0,33

3. La population enquêtée en 2003.

Une première partie sera consacrée à rendre compte des caractéristiques du terrain d'enquête. Une seconde partie décrira les situations dans lesquelles sont les candidats en 2003.

3.1. Conditions de terrain de l'enquête

Les 1300 candidats acceptant en 1999, le principe d'une nouvelle enquête ont été recontactés en 2003 pour répondre à des questions sur leur itinéraire professionnel et leur devenir depuis l'enquête précédente. Le choix avait été fait de contacter les personnes par courrier, ils devaient remplir un questionnaire et nous le renvoyer par la poste. Après une relance par courrier, les « récalcitrants à l'écriture » ou les « étourdis » ou « négligents » avec le courrier, étaient relancés par téléphone quand leur numéro était connu. Ainsi, ils pouvaient répondre au questionnaire.

Globalement, le taux de candidats ayant pu être interrogé quatre ans plus tard, peut paraître faible, un peu plus d'un tiers des 1300 adresses disponibles (35%) soit 451 individus. Mais ce nombre de répondants est issu d'un processus d'enquête dont les caractéristiques permettent de préciser les contours

Sur l'ensemble des 1300 adresses auxquelles étaient postés les questionnaires, 357, soit plus du quart (27%) étaient celles de personnes « Non Présentes à l'Adresse Indiquée » (NPAI) dont le facteur peut considérer (passant tous les jours dans ces immeubles ou maisons et pouvant demander aux voisins) qu'ils n'habitaient plus sur place.

Autrement dit, seulement 943 personnes, ($1300 - 357 = 943$), pouvaient en principe recevoir le questionnaire postal.

Ensemble des personnes, en principe, touchées par l'enquête postale	943
• 281 répondent à l'enquête postale	30%
• 384 ne répondent pas au courrier et n'ont pas de n° de téléphone	41%
• 170 rappelés, ayant répondu à l'enquête téléphonique	18%
• 108 rappelés, ayant refusé de répondre à l'enquête téléphonique,	11%

À la première sollicitation qu'a été l'enquête postale, 281 individus ont répondu, soit un taux de 30%. Pour réduire le nombre des « non - répondants », la seule relance possible était d'essayer de les joindre par téléphone. Les 661, ne répondant pas aux enquêtes postales se divisaient en deux groupes distincts : ceux dont le numéro de téléphone était introuvable (384) et ceux qui pouvaient être, atteint par téléphone (278). Il faut noter que parmi ces derniers, un peu plus de six sur dix (61%) ont répondu à l'enquête téléphonique.

Les 384 personnes dont le numéro de téléphone est resté introuvable n'ont pas, en fait, refusé de participer à l'enquête dans les mêmes conditions que les individus relancés par téléphone (impossibilité de les appeler). Et l'on peut supposer pour eux qu'ils se répartiraient en trois sous-groupes distincts dont l'un serait constitué de gens « non trouvés à l'adresse indiquée » mais dont le retour postal a été empêché par un dysfonctionnement de la continuité du service postal. Cela devrait constituer un très faible nombre qui en tout cas n'est pas

évaluable. Un autre sous-groupe serait constitué de gens qui, s'ils avaient pu être contactés par téléphone, auraient refusé et un dernier groupe additionnerait les personnes qui auraient accepté de répondre au questionnaire téléphonique.

Si l'on reconsidère les chiffres au regard de ces remarques et si l'on fait une simulation en disant que les 384 non relancés au téléphone se comporteraient comme les 278 qui ont pu l'être (les « NPAI » non renvoyés correctement étant comptés pour quantité négligeable), on obtiendrait les résultats du tableau, bien meilleurs avec 73% de répondants.

Résultats simulés

Ensemble des personnes, en principe, touchées par l'enquête postale	943
• 281 répondent à l'enquête postale	30%
• 405 (170+235), ayant répondu à l'enquête téléphonique	43%
• 257 (108+149), ayant refusé de répondre à l'enquête téléphonique,	27%

Cette petite simulation a pour but de montrer que le taux de réponses aurait été beaucoup plus favorable si l'on avait disposé des numéros de téléphone des personnes qui « n'écrivent pas facilement, ou oublient le courrier ». Néanmoins cela n'est qu'une simulation et d'autres hypothèses peuvent être énoncées. Ainsi, les 384 individus « sans numéro de téléphone disponible » sont-ils plus jeunes que les « non – répondants » au postal pouvant être joints par téléphone ?

La population de ceux qui acceptaient en 1999 le principe d'une autre enquête était très jeune, 31 ans, quoique plus âgée que la population générale des candidats, 30,2 ans. La probabilité qu'une population constituée d'une majorité de moins de trente ans (50%) soit retrouvée en l'état quatre ans après était très faible. Beaucoup de candidats avaient bougé.

3.2. Caractéristiques socio-démographiques générales des 451 enquêtés en 2003

Les situations socioprofessionnelles, en 2003, des 451 personnes retrouvées sont les suivantes :

Tableau 18 : Situations socio-professionnelles en 2003

• 189 sont des conducteurs de poids lourds	42%
• 66 sont des conducteurs d'autocars ou de bus	15%
• 149 ont un autre type d'emploi	33%
• 47 sont au chômage ou inactifs (7)	10%

La majorité des candidats ayant participé à l'enquête de 2003, soit 57%, a un emploi de conducteur professionnel de poids lourds ou d'autocars.

L'exploitation des réponses au questionnaire de 2003 permet de connaître le devenir des différentes catégories d'individus. Pour les uns, ce sont les conditions d'entrée dans la profession qui sont détaillées tandis que pour les autres ce sont les perspectives de venir vers ces professions de conduite ou d'y revenir qui seront explorées.

Après une présentation des caractéristiques démographiques puis du rapport au métier et de la possession des différents permis lourds et transport en commun, les propriétés de chacun des groupes de candidats seront présentées selon que ces derniers ont optés pour un métier de conduite, un autre métier ou qu'ils sont dans une autre situation.

3.3. Distribution des âges des candidats enquêtés en 2003 :

La répartition par tranche d'âge (Tableau 18), montre que les conducteurs de poids-lourds, et les personnes ayant un « autre emploi » sont plus jeunes que les conducteurs d'autocars. Respectivement 52% et 46% ont moins de 30 ans, pour 35% des conducteurs d'autocars qui sont 17% à être âgés de plus de 45 ans (contre 9% pour l'ensemble) et qui ont en moyenne 2,5 ans de plus que l'ensemble des 451 personnes.

Dans le groupe des personnes ayant une activité professionnelle (conducteur ou autre emploi), si l'on compare les catégories les plus jeunes (moins de 30 ans) et les catégories les plus âgées (plus de 45 ans), quasiment la même proportion, soit plus d'une personne sur trois, exerce un autre métier que celui de conducteur. Par contre la différence se situe au niveau de la profession de conducteur: les plus jeunes sont devenus à 52% des conducteurs de poids-lourds (30% pour les plus de 45 ans) et les plus âgés sont devenus à 33% des conducteurs d'autocars (12% pour les plus jeunes).

Tableau 19: Ages en 1999 des enquêtés selon la situation professionnelle en 2003 :

Pourcentages colonnes

Situation en 2003 Âge en 1999	Ensemble	conducteur de poids lourd	conducteur d'autocar	autre emploi
De 18 à 24 ans	25%	28%	15%	28%
De 25 à 29 ans	21%	24%	20%	17%
De 30 à 34 ans	19%	21%	15%	18%
De 35 à 39 ans	14%	13%	20%	12%
De 40 à 44 ans	12%	9%	12%	15%
45 ans et plus	9%	5%	17%	10%
	100%	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	442	187	65	144
<i>Moyenne</i>	31,7 ans	30,2 ans	34,2 ans	31,7 ans

Pourcentages lignes

Situation en 2003 Âge en 1999	conducteur de poids lourd	conducteur d'autocar	autre emploi	<i>Effectifs</i>
Moins de 24 ans	51%	10%	39%	104
De 25 à 29 ans	54%	16%	30%	82
De 30 à 34 ans	52%	13%	35%	75
De 35 à 39 ans	43%	24%	33%	55
De 40 à 44 ans	36%	17%	47%	47
45 ans et plus	30%	33%	36%	33
<i>Moins de 30 ans</i>	52%	12%	36%	186
<i>Ensemble</i>	47%	16%	37%	404

Du fait du faible effectif de femmes l'analyse de la situation professionnelle, selon le genre doit être simplifiée. En effet, les femmes sont 44 / 451 personnes. Elles sont 26 à être devenues conductrices d'autocars, ce qui donne un taux de femmes conductrices d'autocars de 59% alors que le taux d'hommes conducteurs d'autocars n'est que de 10%. De plus, elles sont nettement plus âgées que les hommes avec une moyenne d'âge en 1999 approchant les 38 ans, alors que les hommes ont en moyenne 30,8 ans.

Le groupe des femmes pèse fortement sur la répartition par âge des conducteurs d'autocars. Il donne plus de poids aux catégories de plus de 40 ans. Ainsi, dans le tableau ci-dessous, les conducteurs d'autocars masculins étaient 49% à avoir moins de 30 ans, alors que pour l'ensemble de l'échantillon (hommes + femmes) ce pourcentage était de 35% (tableau 18).

Tableau 20 : Ages en 1999 des enquêtés selon le genre :

Situation en 2003 Age en 1999	Ens. des Hommes	conducteur de poids lourd	conducteur d'autocar	autre emploi	Ens. des Femmes
≤ 29 ans	50%	52%	49%	47%	14%
De 30 à 34 ans	19%	21%	15%	19%	14%
De 35 à 39 ans	12%	13%	18%	10%	32%
Plus de 40 ans	19%	14%	18%	23%	40%
	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	397	183	39	137	44
<i>Moyenne</i>	30,8 ans	30,1 ans	31,7 ans	31,4 ans	37,8 ans

Tableau 21: Ages qu'avaient les enquêtés en 1999 selon le genre :

Age du candidat en 1999	Hommes	Femmes	
≤ 29 ans	97%	3%	100%
De 30 à 34 ans	93%	7%	100%
De 35 à 39 ans	77%	23%	100%
≥ 40 ans	80%	20%	100%
	<i>Ensemble</i>	90%	10%
	<i>Effectifs</i>	397	44
			451

3.4. Les candidats et les métiers de conduite :

Pour la majorité, les « souhaits » émis en 1999, de devenir conducteur de poids-lourds, conducteur d'autocars ou de ne pas devenir conducteur, ont été réalisés. Ainsi, pour les 451 individus qui répondent à l'enquête de 2003 :

- 59% de ceux qui disaient en 1999 : « oui, je compte devenir conducteur poids-lourds », le sont devenus réellement.
- 59% de ceux qui disaient en 1999 « oui, je compte devenir conducteur d'autocars (ou « Pl ou cars) » le sont réellement.
- 72% de ceux qui disaient en 1999 « non, je ne compte pas devenir conducteur professionnel » exercent effectivement un autre métier que celui de conducteur.

3.4.1. Les démarches pour trouver un emploi de conducteur :

Une question était posée donnant aux individus la possibilité de décrire les démarches éventuelles faites pour accéder au métier de conducteur.

Presque deux individus sur cinq n'ont fait aucune démarche pour se faire embaucher comme conducteur de poids-lourds ou d'autocars. Lorsqu'ils font une démarche, plus de deux individus sur cinq cherchent à se faire embaucher comme conducteur de poids lourds.

L'ordre des choses est respecté : plus des trois quarts des conducteurs de poids-lourds l'étaient devenus après avoir effectué des démarches. Presque les huit dixièmes des conducteurs d'autocars sont dans le même cas. A contrario, sept personnes sur dix (70%) exerçant un autre emploi en 2003 et presque la moitié (48%) des personnes « à la recherche d'un emploi » n'ont effectué aucune démarche pour devenir, conducteur professionnel.

Tableau 22 : Démarches pour se faire embaucher comme conducteur selon l'emploi en 2003

³ Q2 - Depuis 1999, avez-vous effectué des démarches pour vous faire embaucher comme conducteur de poids lourd ou d'autocar ?					
<i>% ligne</i>	oui, pour poids lourd	oui, pour autocar	non, aucune		<i>Effectifs</i>
Vous êtes conducteur de PL	76%	1%	23%	100%	188
Vous êtes conducteur de car	3%	79%	18%	100%	63
Vous avez un autre emploi	23%	7%	70%	100%	146
A la recherche d'un emploi	35%	18%	47%	100%	38
<i>Ensemble</i>	45%	15%	40%	100%	442

Dans le questionnaire, les items décrivant les démarches sont les suivants: « annonces dans les journaux », « annonces à l'ANPE », « se présenter dans les entreprises », « suivre des formations professionnelles » ou « autres démarches ». Le nombre de « type de démarches » effectuées est intéressant à connaître. Il donne une idée de l'investissement de l'individu dans sa recherche d'emploi (cf. tableau 22).

La très grande majorité, des conducteurs de poids-lourds et d'autocars (respectivement 62% et 75%) n'ont effectué qu'une seule démarche. Les personnes exerçant un autre emploi, et plus encore, les personnes à la recherche d'un emploi, effectuent plus fréquemment trois ou quatre types de démarches.

³ Dans ce tableau, la catégorie des personnes ayant répondu avoir fait des démarches à la fois pour être conducteur d'autocar et pour être conducteur de poids-lourds a été ôtée du fait de son faible effectif (9 personnes)

De même, la ligne de ceux qui sont à la recherche d'un emploi en 2003, n'est ici qu'à titre indicatif

Tableau 23: Nombre de démarches de types différents pour se faire embaucher comme conducteur selon l'emploi occupé en 2003

Q4 - Quelle est votre situation actuelle?	Q3R1: nb de réponses à la question des démarches effectuées					Effectifs
	1 seul type de démarche	2 types démarches	3 types démarches	4 à 5 types démarches		
Vous êtes conducteur de PL	62%	19%	12%	6%	100%	146
Vous êtes conducteur de car	75%	14%	7%	4%	100%	55
Vous avez un autre emploi	53%	19%	15%	13%	100%	47
Recherche emploi ⁴	39%	30%	22%	17%	100%	23
<i>Ensemble</i>	<i>61%</i>	<i>19%</i>	<i>13%</i>	<i>7%</i>	<i>100%</i>	<i>276</i>

Lorsque l'individu n'a effectué qu'une seule ou deux types de démarches, la procédure la plus couramment utilisée est celle de se présenter directement dans les entreprises. La situation actuelle de l'emploi marquée par un manque chronique de conducteurs est telle qu'une personne se présentant chez un transporteur a une probabilité non négligeable d'être embauchée. D'autre part, un employeur préfère privilégier les réseaux relationnels (les siens ou ceux de ses employés) pour embaucher un nouveau conducteur.

Plus des deux tiers des individus ayant effectué des démarches pour être embauchés comme conducteurs de poids lourds se présentaient d'eux-mêmes dans les entreprises.

La proportion est légèrement plus faible pour ceux qui ont effectué des démarches pour être embauché comme conducteur d'autocars. Les annonces de journaux ou d'ANPE sont moins sollicitées et ils ont moins recours aux formations professionnelles qu'à cette démarche directe.

Tableau 24: Taux de conducteurs ayant entrepris différents types de démarches selon qu'ils ambitionnaient un poste de conducteur poids-lourds ou de conducteur d'autocars.

Q2 - Depuis début 1999, avez-vous effectué des démarches pour une embauche comme conducteur de PL ou de Car?	recherche dans les annonces des journaux	recherche dans les annonces des ANPE	en vous présentant dans des entreprises	en suivant des formations professionnelles	d'autres démarches
oui, pour poids lourd	34%	32%	66%	19%	22%
oui, pour autocar	14%	27%	61%	9%	26%

Le pourcentage ligne est supérieur à 100% du fait qu'il était possible de donner plusieurs réponses

3.4.2. Les permis de conduire dont ils sont titulaires :

Presque les trois quart des répondants à l'enquête en 2003 ont le permis C (320 personnes), vient ensuite le permis EC (183 personnes), le permis D (115), puis le permis ED possédé par seulement 25 personnes.

L'analyse des réponses aux questions relatives à la possession des permis ne peut pas être, absolument rigoureuse⁵. Il est demandé à des individus de nommer le ou les permis

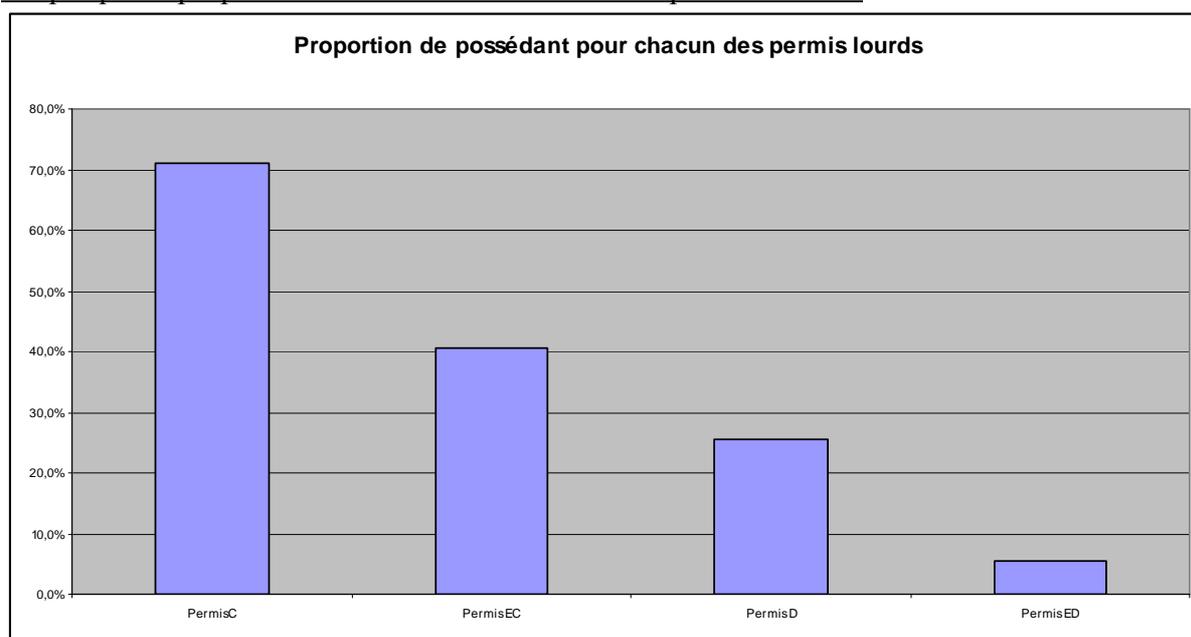
⁴ Cette ligne est affichée à titre indicatif du fait de son faible effectif. Les pourcentages ne sont pas significatifs.

qu'ils possèdent. Comme en fait, il existe une hiérarchie des permis entraînant une inclusion des uns par rapport aux autres, les enquêtés s'y perdent. Ainsi certains répondent en ne nommant que le plus élevé à leurs yeux dans la hiérarchie, tandis que d'autres nomment tous les permis et que d'autres oublient l'un, ou l'autre.

Le cas le plus fréquent est le celui du titulaire des deux permis, le permis C et le permis EC (voir tableau 24). Plus de la moitié des titulaires du permis C ont le permis EC. Ce qui est normal puisque la possession du second donne automatiquement celle du premier.

Vient ensuite le cas du titulaire du seul permis C, puis celui du titulaire du permis D sans aucun autre.

Graphique 3: proportion de titulaires de chacun des permis lourds :



Plus de trois conducteurs de poids lourds sur cinq possèdent les deux permis C et EC et presque un sur trois n'a que le permis C. En revanche, chez les conducteurs d'autocars, presque huit conducteurs sur dix ne possèdent que le permis D, avec ou non le permis ED, celui-ci étant détenu par peu d'individus.

⁵ Ainsi, 10% des individus est soit en rebut, soit n'a aucun des permis lourds. Cela est dû au fait que les permis s'incluent ED = EC > D > C > B, et que de plus, certains peuvent avoir échoué aux permis en 1999 et n'avoir pas insisté. Mais, il est probable aussi qu'existe une certaine quantité d'erreurs.

Tableau 25: Permis possédé selon la situation professionnelle

	<i>Ensemble</i>	Conducteur de poids lourd	Conducteur d'autocar	vous avez un autre emploi
A le permis C exclusivement	29%	30%	-	40%
A les permis C et EC exclusivement	35%	61%	-	21%
A le permis D (avec ou sans le ED)	17%	-	79%	12%
A les permis C, EC, D, ED	4%	6%	4%	3%
A aucun permis ou rebut	10%	-	-	23%
Autres cas	4%	2%	17%	1%
	100%	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	451	189	66	149

Tableau 26: Année d'obtention des permis

	En 1999	Après 1999	nr	<i>Effectifs</i>	
Permis C	82%	16%	2%	100%	320
Permis EC	67%	32%	1%	100%	183
Permis D	83%	16%	1%	100%	115
Permis ED	64%	32%	4%	100%	25

3.5. Les candidats de 1999, devenus conducteurs de poids-lourds ou d'autocar en 2003

3.5.1. Situation en 2003

Sur les 451 candidats aux permis lourds en 1999 ayant participé à l'enquête de 2003, 42% sont conducteur poids lourds (n = 189) et 15% sont conducteur d'autocar (n = 66).

Les deux tiers des conducteurs ont commencé à exercer leur métier durant l'année 1999, année où ils ont été contactés la première fois, en vue d'enquête, lors de leur passage à la visite médicale pour l'obtention du permis.

La plupart des conducteurs sont entrés dans leur entreprise actuelle dès 1999 ou en 2000.

Tableau 27 : Année d'entrée dans le métier de conducteur :

Entrée dans le métier	Avant 1999	En 1999	Après 1999	<i>Effectifs</i>	
Conducteur de poids lourd	10%	64%	26%	100%	189
Conducteur d'autocar	1%	67%	32%	100%	66

Tableau 28 : Année d'entrée dans l'entreprise

Entrée dans entreprise	Avant 1999	En 1999	En 2000	En 2001	En 2002 et 2003	<i>Effectifs</i>	
Conducteur de poids lourd	16%	22%	20%	17%	25%	100%	189
Conducteur d'autocar	5%	50%	23%	11%	11%	100%	66

Un peu plus de sept conducteurs de poids lourds sur dix (72%) sont dans des entreprises de transport, pour neuf conducteurs d'autocars sur dix (91).

La très grande majorité des emplois d'autocaristes sont dédiés à des postes « à la journée ». Les conducteurs sont très peu nombreux à devoir découcher dans le cadre de la réalisation de leurs tâches (10%).

De même, la grande majorité des conducteurs de poids-lourds occupent des postes « à la journée ». Mais, 28% occupent des postes où il faut découcher au moins une nuit par semaine, 19% « quatre nuits ou plus », 9% « une à trois nuits ».

Tableau 29: Répartition des types de postes selon le métier de conducteur de PL ou de Car :

<i>% colonne</i>	Poids lourds 03	Autocars 03	<i>Enquête 1999</i>
Conducteur de retour chaque jour	72%	91%	61%
Conducteur absent 1 à 3 nuits	9%	6%	15%
Conducteur absent \geq 4 nuits	19%	3%	24%

3.5.2. Comparaison entre la situation ou la profession en 1999 et le métier actuel de conducteur professionnel :

L'approche du métier de conducteur de poids-lourds est différente de celle du métier de conducteur d'autocars. Les populations qui accèdent à ces deux métiers n'ont pas le même itinéraire socio professionnel. Ainsi, 67% des conducteurs d'autocars participant à l'enquête de 2003 étaient au chômage en 1999, pour seulement 43% des conducteurs de poids-lourds. Ceux-ci étaient 18% à être en formation en 1999, pour seulement 6% des conducteurs d'autocars ! Par ailleurs, le taux de femmes est beaucoup plus fort parmi les conducteurs de cars, celles-ci sont plus âgées que les hommes.

Tableau 30:

situation en 1999	Ensemble	En 2003, conducteur de poids lourd	En 2003, conducteur d'autocar
Avec un emploi ou un contrat	46%	39%	27%
Chômeur	42%	43%	67%
En formation	12%	18%	6%
	100%	100%	100%
<i>Effectifs</i>	436	186	64

3.5.3. Age moyen et taux de femmes

Le taux de femmes est de 2% (n = 4) chez les conducteurs de poids- lourds et de 40% (n = 26) chez les conducteurs d'autocars.

L'âge moyen (âge 1999) est de 30,2 ans chez les conducteurs de poids-lourds et de 34,2 ans chez les conducteurs d'autocars (soit en âge 2003 : 34,2 et 38,2 ans). Quand, en âge 1999, les hommes, conducteurs de PL ont 30,1 ans, les femmes ont 33,8 ans ; les hommes conducteurs de cars 31,7 ans, les femmes ont 37,9 ans.

3.6. Les candidats de 1999 ayant un emploi en 2003, autre que conducteur PL ou CAR :

Sur les 451 candidats aux permis lourds en 1999 et ayant répondu en 2003, 149 exercent une autre activité professionnelle que conducteur de poids-lourds ou d'autocars, soit 33%.

3.6.1. Leur expérience comme conducteur de poids-lourds et d'autocars⁶

Depuis 1999, 28% de ces personnes ont déjà exercé le métier de conducteur de poids-lourds et seulement 7% celui d'autocariste et 2% ont fait les deux. Près de sept sur dix (68%) n'ont exercé aucun des métiers de conduite.

Tableau 31 : l'expérience comme conducteur depuis 1999

Depuis 1999	A été conducteur de CAR	N'a pas été conducteur CAR	Ensemble	Effectifs
A été conducteur PL	2%	25%	27%	37
N'a pas été conducteur PL	5%	68%	73%	97
<i>Ensemble</i>	7%	93%	100,0%	
<i>Effectifs</i>	9	125		134 ⁷

Les individus exerçant maintenant une autre profession, sont plus nombreux, à avoir exercé le métier de conducteur de poids lourds que celui de conducteur d'autocars, durant la période de 1999 à 2003.

Plus fréquemment que ceux qui ont été autocaristes, ceux qui ont exercé comme conducteurs de poids lourds l'ont fait davantage de temps que les conducteurs d'autocars (voir tableau ci-dessous). Ainsi, seulement 27% de ceux qui ont été conducteurs d'autocars depuis 1999 l'ont fait plus d'un an, alors que la même proportion pour les conducteur poids lourds est de 45%. Mais, ils sont 2,3 fois plus nombreux que les autocaristes à avoir exercé ce métier moins de 6 mois.

Tableau 32 : Durée comme conducteur depuis 1999

Depuis 1999, durant a été	1 à 6 mois	7 à 12 mois	≥ 13 mois	Effectifs
Conducteur de PL	42%	13%	45%	38
Conducteur de CAR	18%	55%	27%	11

Lorsqu'ils ont exercé le métier de conducteur de poids-lourds, ils l'ont fait pour la première fois en 1999 pour 65% d'entre eux.

Lorsqu'ils ont exercé le métier de conducteur d'autocars, ils l'ont fait pour la première fois en 1999 pour 75% d'entre eux.

⁶ Cependant, l'effectif de personnes ayant été conducteur d'autocars est de 13 personnes, ce qui est trop faible pour donner des résultats significatifs.

⁷ 15 personnes ne donnent pas d'information à au moins une des deux questions (conducteurs PL, conducteurs Car)

3.6.2. Leur profession actuelle et leurs intentions

Les 149 exerçant une autre activité professionnelle que conducteur de poids-lourds ou d'autocars sont pour 71% des ouvriers (105 personnes), 17% des professions intermédiaires (26 personnes). Les autres (12%) se répartissent dans les diverses autres professions.

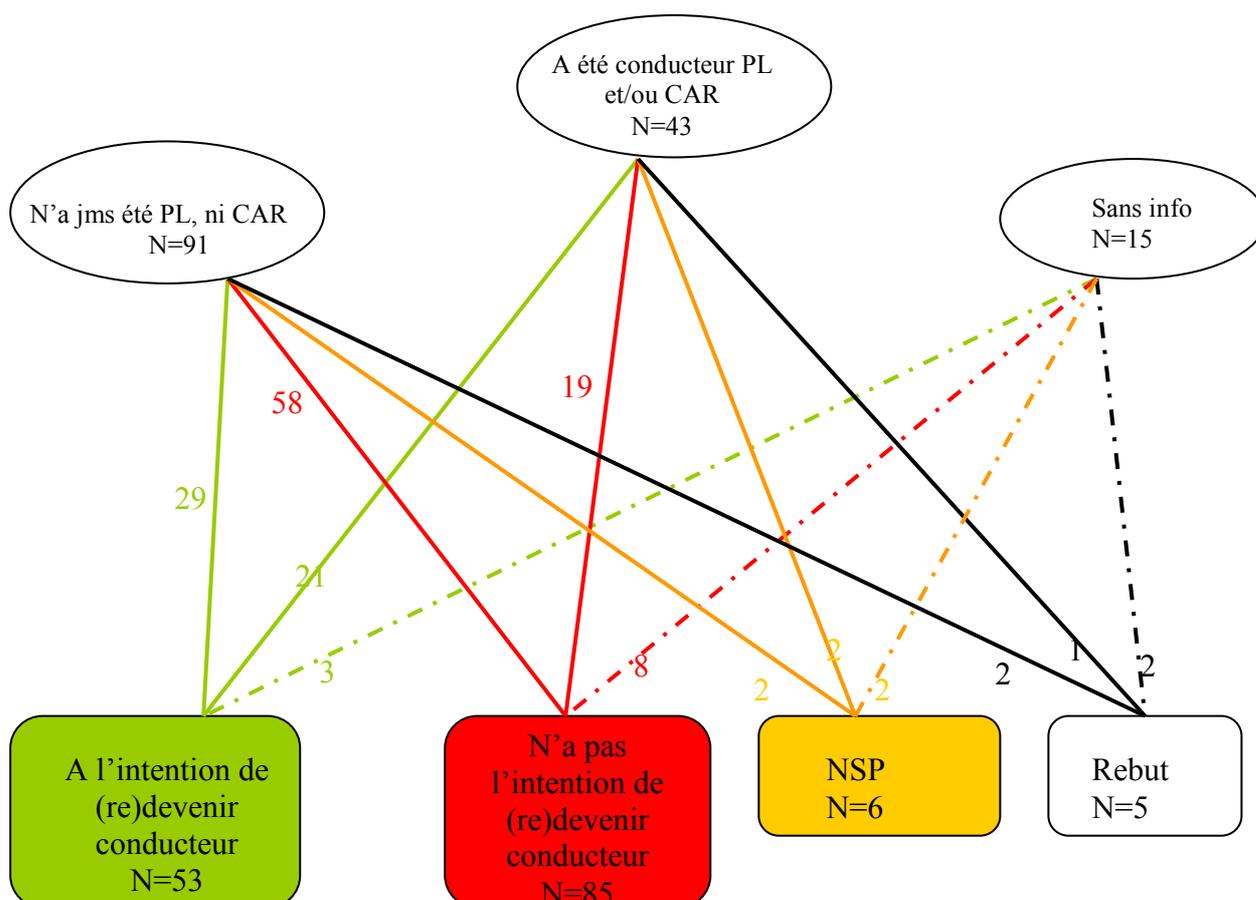
Presque la moitié de ce groupe a exercé pour la première fois son métier actuel avant l'année 1999. Pour la majorité, l'année où ils ont exercé pour la première fois leur métier actuel coïncide avec celle de leur entrée dans leur entreprise actuelle.

Presque 86% des individus travaillent dans une entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport.

La majorité (59%) dit ne pas avoir l'intention de redevenir conducteur de camion ou conducteur d'autocar.

Graphique 4: Candidats ayant un emploi en 2003 : intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non

(Ce graphique est simplifié, le graphique détaillé se trouve en annexe)



Près des 2/3 (58 personnes sur 91 soit 64%) de ceux qui n'ont pas expérimenté le métier de conduite ne souhaitent pas aller vers ces métiers, tandis que 49% (soit 21/43) de ceux qui l'ont expérimentés avant d'être dans leur emploi actuel envisagent d'y retourner.

Les raisons données **pour (re) devenir conducteur** (n = 53) sont diverses et personnelles à chacun. Cependant, deux idées ressortent, d'une part l'idée d'avoir un emploi meilleur sur le plan des conditions de travail, des horaires et du salaire, d'autre part l'amour et la passion de ce métier.

Les raisons données **pour ne pas (re) devenir conducteur** (n = 85) sont plutôt liées au fait que l'individu a déjà un autre emploi, que l'opportunité qui s'était présenté alors dans leur entreprise pour conduire des poids-lourds n'existe plus. D'autres évoquent des problèmes de santé, de motivation, mais aussi le fait que le métier de conducteur de poids-lourds et d'autocars est trop dur, que les conditions de travail y sont trop difficiles.

3.6.3. Taux de femmes et moyenne d'âge :

Le taux de femmes dans ce groupe de personnes ayant un autre emploi en 2003 est de 5% (n = 7).

L'âge 1999 moyen dans ce groupe de personnes ayant un autre emploi est de 31,7 ans. Les hommes ont 31,4 ans quand les femmes ont 36,6 ans. En âge 2003, la moyenne globale est 35,7 ans, soit 35,4 ans pour les hommes et 40,6 ans pour les femmes.

3.7. Les candidats de 1999 : Sans emploi en 2003

Sur les 451 candidats aux permis lourds en 1999, ayant participé à l'enquête de 2003, 40 sont à la recherche d'un emploi (soit 9%) et 7 sont inactifs et retraités (soit entre 1% et 2%).

Parmi eux, la proportion de ceux qui ont déjà été conducteurs de poids lourds depuis 1999 est bien plus élevée que parmi les titulaires d'un emploi hors conduite : 44% pour 28%. De même, la proportion de ceux qui ont été conducteurs d'autocars est deux fois plus élevée.

Tableau 33: antécédents vis-à-vis du métier pour les personnes sans emploi en 2003

Depuis 1999, a été	Ensemble	Conducteur de CAR	N'a pas été conducteur de CAR
<i>Attention : effectif faible N=47⁸</i>			
A été conducteur PL	44%	2%	42%
N'a pas été conducteur PL	56%	12%	44%
TOTAL	100%	14%	86%

Ceux qui ont exercé le métier de conducteur de poids-lourds l'ont fait pour une durée assez longue au cours de la période allant de 1999 à 2003. Ils sont 38% à l'avoir exercé d'un à deux ans, et 24% plus de 2 ans. Par contre les deux tiers (67%) de ceux qui ont été autocaristes l'ont été pendant moins d'un.

Lorsqu'ils ont exercé le métier de conducteur de poids-lourds, ils l'ont fait pour la première fois en 1999 pour 66,7% d'entre eux.

Presque les deux tiers des personnes maintenant inactives ou au chômage, ont quitté leur entreprise récemment (2002 ou 2003). La majorité (60%) était dans une entreprise dont l'activité principale était le transport.

La dernière profession exercée par les personnes maintenant inactives ou au chômage est pour 35 d'entre eux une profession ouvrière (parmi eux 30 sont à la recherche d'un emploi en 2003 et 5 sont inactifs ou étudiants), pour 6 d'entre eux une profession intermédiaire (dont 5 sont au chômage) et pour 3 d'entre eux une profession employée (dont 2 au chômage).

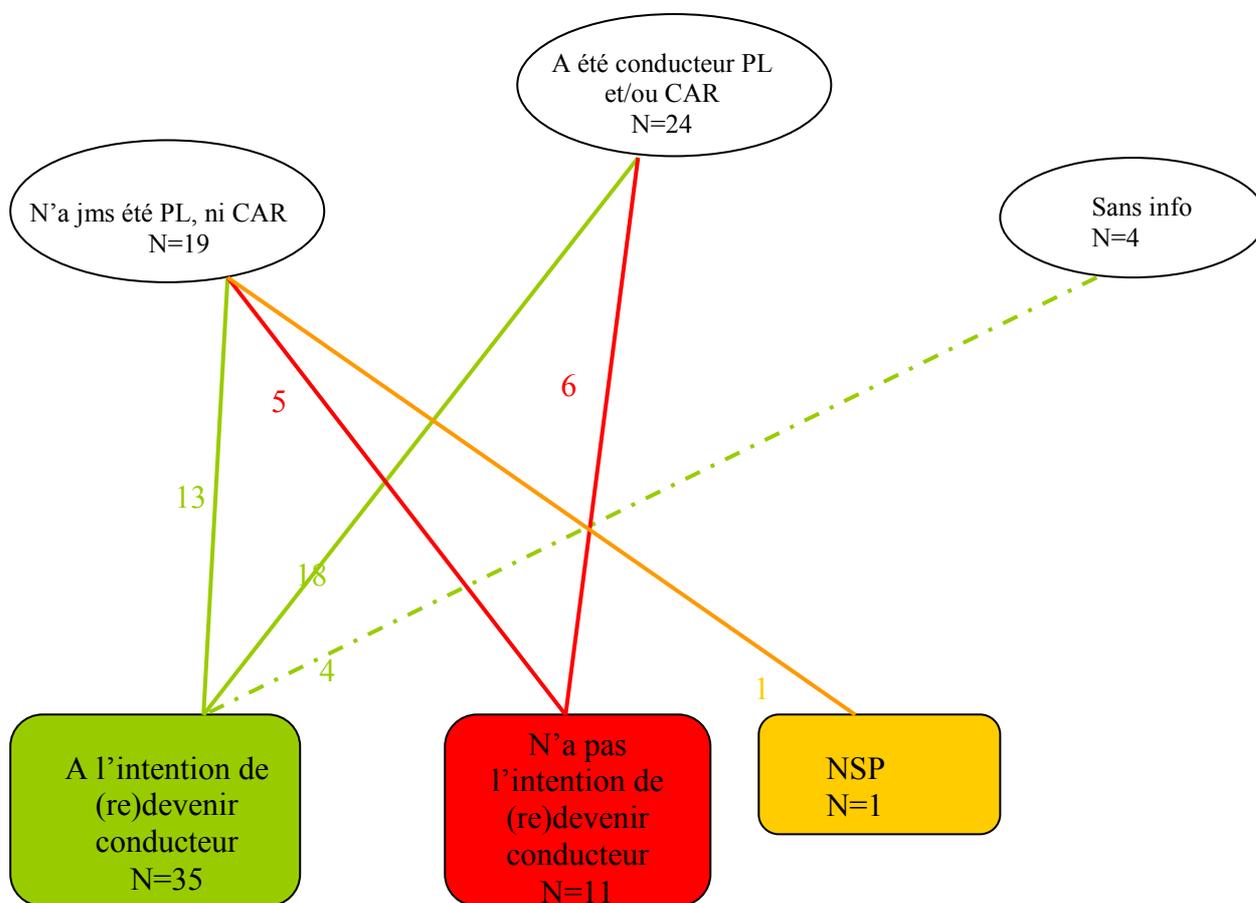
Des 30 personnes au chômage et qui étaient ouvriers en dernière profession, 12 ont exercé en dernier le métier de conducteur de poids-lourds (tous confondus : PL, super lourds, messagerie) et 3 ont exercé en dernier le métier de conducteur d'autocars.

Contrairement à ceux qui exercent un « autre emploi » dont la majorité ne souhaitait pas redevenir conducteur de poids-lourds ou d'autocars, ici, les trois quarts ont l'intention de redevenir conducteur, les plus « motivés » étant les personnes au chômage depuis plus de 6 mois.

⁸ 4 personnes ne donnent pas d'information à au moins une des deux questions (conducteurs PL, conducteurs Car)

Graphique 5: Intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non

Ce graphique est simplifié, le graphique détaillé se trouve en annexe



Les raisons données **pour (re)devenir conducteur** sont l'amour et la passion de ce métier, de la route et de la conduite.

Les raisons données **pour ne pas (re)devenir conducteur** sont la maladie, ou autres raisons diverses.

3.8. Conclusion partielle

Si les résultats de cette enquête sont considérés comme rendant compte correctement de la situation générale, à conditions de se souvenir que près des deux tiers de l'ensemble des candidats désiraient devenir conducteurs professionnels, un certain nombre de conclusions sont significatives.

- Il existe une assez forte cohérence entre les souhaits exprimés et la réalisation, ceux qui voulaient être conducteurs professionnels l'étant dans une large mesure,
- Outre le fait que la majorité des candidats sont conducteurs quatre ans après, durant cette période de quatre années une proportion significative de candidats, ayant un autre métier ou dans une autre situation en 2003, ont été conducteurs. De la sorte, presque les trois quarts des candidats ont ainsi fait l'expérience du métier. Cela montre à quel point le permis de conduire les véhicules lourds constitue un tamis professionnel.
- Le taux de candidats désirant prendre ou reprendre le métier de conducteurs alors qu'ils font un autre métier ou qu'ils sont dans une autre situation en 2003 est plus fort s'ils l'ont déjà exercé et s'ils ont fait, à un moment ou à un autre, des démarches pour le devenir. Ainsi, 51% des titulaires d'un autre emploi en 2003 désirent reprendre le métier. Dans cette même catégorie, ceux ayant été conducteur depuis 1999 et ayant fait des démarches pour le devenir, veulent le redevenir dans 65% des cas, alors que leurs collègues n'ayant pas fait de démarches n'envisagent de revenir à ce métier que dans 31% des cas.
- Les taux de souhaits de venir ou de revenir vers les métiers de conduite sont beaucoup plus élevés pour les candidats dans une autre situation en 2003, essentiellement le chômage. Ainsi, les trois quarts veulent devenir professionnels. Le niveau des souhaits est d'autant plus élevé que l'absence d'expérience du métier ou de démarches volontaires pour y accéder est plus marquée. Là, comme dans bien des cas, les plus démunis se réfugient dans l'invocation à défaut de possibilité de prise sur le réel.

4. Les candidats aux permis lourds, devenus conducteurs de poids lourds et participant à l'enquête avec « carnets de temps » .

Des 4205 candidats aux permis de 1999, au petit tiers d'entre eux, 1300 ou 31%, ayant accepté le principe d'une enquête supplémentaire, aux 451 ayant réellement été enquêtés en 2003 dont 189 conducteurs de poids lourds sollicités pour participer à l'enquête avec « carnet de temps » pour arriver aux 65 qui y ont participé » effectivement, un long cheminement a été nécessaire.

Plusieurs commentaires sont utiles à faire pour décrire les caractéristiques des différentes phases des opérations. Les uns concernent la procédure et la méthode, les autres se centrent davantage sur les caractéristiques des différents échantillons.

4.1. Propriétés des échantillons :

Globalement les plus jeunes sont les plus difficiles à atteindre, ils bougent davantage, ont plus souvent un téléphone portable et globalement, ils sont moins souvent volontaires pour participer à une enquête à la suite de la visite médicale préfectorale durant laquelle ils ont été contactés pour la première fois... Ainsi, 29% des moins de trente ans pour 35% des plus de trente ans sont d'accords pour participer à une nouvelle enquête et les mêmes proportions sont observées entre les 1300 d'accords pour une telle enquête et les 451 qui participent réellement à l'enquête de 2003.

Cela est en partie compensé par le fait que cette différence n'existe plus lorsque l'on passe de l'échantillon des 451 participants à l'enquête de 2003 (dont 189 conducteurs) aux 65 conducteurs participant à l'enquête avec « carnet de temps ». Ainsi, l'échantillon finalement enquêté mobilise 34% des 189 conducteurs de moins de trente ans et 33% des conducteurs de plus de trente ans. La classe d'âge des moins de vingt-cinq ans reste néanmoins, sous représentée.

Tableau 34 : Répartition des conducteurs selon les classe d'âges pour les différentes enquêtes :

	Visites médicales du permis (n=4205)	Candidats OK nouvelle enquête (n=1300)	Candidats ayant participé à l'enquête de 2003, (n=451)	Enquête 04 avec CT (n=65)
≤ 24	30%	27%	25%	22%
25 à 29	25%	24%	21%	30%
30 à 34	17%	18%	19%	22%
35 à 39	13%	15%	14%	17%
40 à 44	9%	10%	12%	6%
≥ 45	7%	6%	9%	2%
	100%	100%	100%	100%

4.2. Caractéristiques des conducteurs ayant participé à l'enquête avec « carnets de temps » :

Les caractéristiques étudiées sont, la structure de la population, le cadre de travail, tel le type d'établissement et d'entreprise où sont les conducteurs, le type d'exploitation transport dans laquelle ils sont mobilisés et l'ancienneté dans le métier.

Dans leur grande majorité les conducteurs sont dans des entreprises appartenant au secteur du transport (74%). Les trois quarts de ces derniers font des opérations de transport leur permettant de rentrer chaque jour. Ainsi, un quart seulement doit s'absenter au moins une nuit par semaine pour les réaliser.

Tableau 35 : Structure de la population de l'enquête avec « carnet de temps » :

	Retour jour	Absents \geq 1 nuit/sem	Ensemble
Autres secteurs	25%	2%	26%
Secteur transport	55%	18%	74%
	80%	20%	(n = 65) 100%

Dans la majorité des cas, ils sont dans des établissements de dix salariés ou plus appartenant à des entreprises comptant plusieurs établissements.

Tableau 36 : Les établissements et entreprises des conducteurs :

	Étabt < 10 salariés	Étabt de 10 à 49 salariés	Étabt \geq 50 salariés		Taux d'entreprises \geq 2 établissements
Autres secteurs	38%	18%	44%	(n = 17) 100%	47%
Secteur transport	12%	52%	36%	(n = 48) 100%	73%
Ensemble	18%	43%	38%	(n = 65) 100%	66%

Globalement plus jeunes que l'ensemble de la population des conducteurs, les candidats aux permis devenus conducteurs ont aussi une ancienneté relativement faible dans le métier puisque huit sur dix d'entre eux ont moins de sept ans d'ancienneté, cinq ans après s'être présenté à un permis lourd ou transport en commun. La plupart ont intégré le métier dès le permis passé et quelques-uns y étant déjà lors du passage d'un nouveau permis lourds.

Tableau 37 : Les anciennetés comme conducteurs de poids lourds :

	< 5 ans	5 à 7 ans	\geq 7 ans	
Autres secteurs	24%	53%	23%	(n = 17) 100%
Secteur transport	31%	50%	19%	(n = 48) 100%
Ensemble	29%	51%	20%	(n = 65) 100%

Dans l'échantillon enquêté, les conducteurs de « retour chaque jour », seuls à conduire le camion qui leur est affecté, sont minoritaires. Alors qu'une très forte majorité des conducteurs « absents au moins une nuit » par semaine du secteur du transport sont seuls à conduire leur véhicule.

Tableau 38 : Taux de conducteurs seuls à conduire le camion qui leur est affecté :

	Retour jour	Absents \geq 1 nuit/sem	Ensemble
Autres secteurs	31%	ns	31%
Secteur transport	48%	82%	58%
	42%	82%	51%

4.3. Le temps d'activité des candidats devenus conducteurs, les « carnets de temps » :

L'enquête avec carnet de temps a été réalisée dans des conditions proches de toutes celles qui ont été faites par l'INRETS. Le remplissage des temps dans le carnet de temps se fait au fur et à mesure de l'activité, les temps consacrés à chacune des tâches singulières, des repos et du temps de sommeil sont indiqués en continu. Les conducteurs remplissent le carnet du premier lundi au premier ou au second dimanche suivant selon qu'ils travaillent en revenant tous les soirs ou en devant s'absenter au moins une nuit par semaine. La seule différence par rapport aux autres enquêtes réside dans le fait que les conducteurs étaient « recrutés » par téléphone et non en « face à face » comme dans les autres enquêtes (voir plus haut).

Dans cette analyse, seuls les conducteurs ayant travaillé au moins dix jours sur la quinzaine enregistrée sont pris en compte.

Comme cela se révèle à chaque enquête :

- Les conducteurs du secteur du transport travaillent davantage que ceux des « autres secteurs », 46,9 heures pour 41,7 heures.
- Les conducteurs « absents au moins une nuit » travaillent davantage que les conducteurs de « retour chaque jour », 53,8 heures contre 44,7 heures dans le « secteur du transport ».

L'analyse plus détaillée des tableaux montre que, comparées à celles des conducteurs plus anciens dans la profession, les activités des conducteurs récents prennent autant de temps. Cela est confirmé par la comparaison faite, à structure de postes équivalente, de la durée de travail des conducteurs du secteur du transport dans leur ensemble, mesurée à 50 heures pour les « anciens » et à 49 heures pour les conducteurs plus récents.

En fait c'est la mesure du temps de travail à l'arrêt qui semble la plus difficile à maîtriser du fait de la « porosité » d'activités comme, l'attente, la surveillance des opérations de transbordement, le montage et démontage des éléments du camion et la manutention de la marchandise en tant que telle. Et ceci, sans parler de la qualification du temps liée à la rupture entre deux périodes de conduite dont l'importance est primordiale pour la continuité du cycle de production.

Globalement, malgré la faiblesse de l'échantillon analysé, il faut remarquer que les choses sont comparables entre les résultats des conducteurs candidats à un permis lourd en 1999 et les conducteurs plus anciens enquêtés en 2004.

Tableau 39 : Candidats conducteurs ayant rempli les « carnets de temps »
 Champs : conducteurs ayant 10 jours de travail ou plus sur le carnet

A 1	Candidats 2004		<i>Pour info : titulaires 2004</i>	
	Moyenne en 2004 (N = 13)	Ecart type	Moyenne en 2004 (N = 40)	Ecart type
Autres Secteurs, Ensemble				
Durée de conduite	23,4	11,7	21,5 h	6,3
Attente	0,7	1,6	0,9 h	1,4
Opérations liées à la marchandise	12,5	7,7	15,2 h	5,9
Autres travaux	5,0	9,8	3,3 h	5,3
Durée hebdomadaire de travail	41,7	6,4	40,9 h	5,4
Amplitude journalière moyenne	9,4	1,5	9,0 h	1,4
Nombre de jours de travail / 14	10,0	0	10,3	0,7
Nombre de Kilomètres / jour	232	144	236	89
Age en 1999	37,1	7,4	39,5	8,1

A 2	Candidats 2004		<i>Pour info : titulaires 2004</i>	
	Moyenne en 2004 (N = 45)	Ecart type	Moyenne en 2004 (N = 129)	Ecart type
Secteur transport, ensemble				
Durée de conduite	29,2	10,5	31,7	9,5
Attente	3,5	4,2	2,5	2,7
Opérations liées à la marchandise	13,0	8,7	14,6	7,1
Autres travaux	1,3	2,4	1,5	2,9
Durée hebdomadaire de travail	46,9	7,9	50,3 h	8,6
Amplitude journalière moyenne	10,2	2,1	11,0	1,9
Nombre de jours de travail / 14	10,6	1,0	10,5	0,8
Nombre de Kilomètres / jour	333	170	374	158
Age en 1999	34,4	6,3	40,1	7,2

B 1	Candidats 2004		<i>Pour info : titulaires 2004</i>	
	Moyenne en 2004 (N = 12)	Ecart type	Moyenne en 2004 (N = 35)	Ecart type
Autres Secteurs, retour jour				
Durée de conduite	22,7	12,0	20,7	5,8
Attente	0,3	0,8	1,0	1,5
Opérations liées à la marchandise	12,9	8,0	15,6	5,8
Autres travaux	5,4	10,1	3,6	5,5
Durée hebdomadaire de travail	41,4	6,6	40,8 h	5,6
Amplitude journalière moyenne	9,3	1,5	9,0	1,5
Nombre de jours de travail / 14	10,0	0	10,2	0,7
Nombre de Kilomètres / jour	229	149	221	80
Age en 1999	38,1	6,8	39,8	8,4

B 2	Candidats 2004		<i>Pour info : titulaires 2004</i>	
	Moyenne en 2004 (N = 34)	Ecart type	Moyenne en 2004 (N = 73)	Ecart type
Secteur transport, retour Jour				
Durée de conduite	26,3	9,7	26,9 h	8,2
Attente	3,0	4,4	1,8 h	2,3
Opérations liées à la marchandise	14,0	9,4	17,3 h	7,2
Autres travaux	1,4	2,7	1,3 h	2,4
Durée hebdomadaire de travail	44,7	6,8	47,2 h	7,6
Amplitude journalière moyenne	9,7	1,9	10,3 h	1,6
Nombre de jours de travail / 14	10,6	1,0	10,3	0,8
Nombre de Kilomètres / jour	287	142	281	133
Age en 1999	34,3	4,3	39,5	6,9

B 3	Candidats 2004		<i>Pour info : titulaires 2004</i>	
	Moyenne en 2004 (N = 11)	Ecart type	Moyenne en 2004 (N = 56)	Ecart type
Secteur transport, absent				
Durée de conduite	37,9	8,0	38,0 h	8,1
Attente	4,9	3,0	3,4 h	2,9
Opérations liées à la marchandise	9,8	4,7	11,1 h	5,3
Autres travaux	1,2	1,7	1,8 h	3,5
Durée hebdomadaire de travail	53,8	7,6	54,3 h	8,1
Amplitude journalière moyenne	12,1	1,7	11,8 h	1,9
Nombre de jours de travail / 14	10,5	0,8	10,6	0,8
Nombre de Kilomètres / jour	477	175	495	93
Age en 1999	32,1	7,4	40,8	7,5

Pour le détail différenciant « absents 1 à 3 nuits » et « absents ≥4 nuits » voir annexe I.

4.4. Le devenir des conducteurs :

Un conducteur sur cinq environ a un projet de changement dans sa situation professionnelle dans les six mois. Très faible pour les conducteurs de « autres secteurs », le taux d'intention de changement concerne trois conducteurs sur dix de « retour chaque jour » du secteur du transport et moins de deux conducteurs sur dix « absents au moins une nuit » du même secteur.

Tableau 40 : Taux de conducteurs ayant un projet de changement dans les six mois :

	Retour jour	Absents \geq 1 nuit/sem	Ensemble
Autres secteurs	6%	<i>ns</i>	6%
Secteur transport	31%	17%	27%
	23%	17%	22%

La majorité des conducteurs veulent changer d'entreprise ou de type de travail mais rester dans des métiers de conduite. Viennent d'abord ceux qui veulent changer d'entreprise ou de poste, ensuite des cas particuliers comme devenir patron, moniteur de conduite PL ou conducteur d'autocar. Une très faible minorité envisage de changer de métier, moins de 5% de l'ensemble des conducteurs de l'échantillon.

Conclusion

Population plus jeune que la population globale, les candidats aux permis lourds ou transports en commun sont dans des situations très différentes s'ils sont des hommes ou des femmes. Les premiers sont plus jeunes, dotés d'un emploi et passent les permis dans les auto-écoles tandis que les femmes, plus âgées, plutôt sans emploi, passent plus souvent les permis dans des conditions encadrées par des institutions s'occupant d'insertion à l'emploi et de formation.

La plus forte relation entre permis et professionnalisation pour les femmes se remarque au fait qu'elles ont plus souvent l'intention de devenir professionnelles que les hommes. Néanmoins une majorité de ces derniers envisagent de devenir des professionnels.

Ces premières constatations sont corroborées par les réponses à l'enquête menée en 2003 qui montre que la professionnalisation est bien liée à la passation des permis. Ainsi, la majorité des candidats sont devenus conducteurs de poids lourds ou de cars, 57%. Une minorité importante de personnes ayant un autre emploi ou étant dans une autre situation en 2003 ont été conducteurs professionnels entre 1999 et 2003, soit 16%. C'est ainsi une forte majorité, près des trois quarts, des candidats de 1999 qui ont eu, ou ont toujours, une « expérience » des métiers de conduite, 73%. Par ailleurs la majorité des candidats désirent redevenir conducteurs de poids lourds ou de cars quand ils ont déjà expérimenté le métier, même s'il ont un autre emploi au moment de l'enquête. Il en est de même pour les chômeurs, mais alors ils sont aussi nombreux parmi ceux qui ont expérimenté le métier que parmi ceux qui ne l'ont jamais fait. La situation de recherche d'emploi rend la distinction non clivante.

L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs encore candidats aux permis lourds en 1999 montre à l'envi la persistance des mêmes propriétés que celles que relèvent les autres enquêtes avec « carnet de temps ».

La durée de travail des conducteurs du secteur du transport reste importante, qu'ils soient nouveaux dans la profession, comme les ex-candidats de cette enquête ou plus anciens. Les différences sur les durées des activités concernent surtout le travail à l'arrêt. La mesure du temps de « travail sédentaire » demeure une préoccupation méthodologique.

Annexes

A. Le questionnaire « auto-administré » des visites médicales en 1999

INRETS-ISL, 6, rue du 4 Septembre – 92130 Issy les Moulineaux

ÉTUDE SUR LES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS ET D'AUTOCARS 1999

1 1
2 à 11 vierges

FICHE CANDIDATS
pour les personnes ne possédant aucun permis lourds
(C, EC, D, ED)

n° ordre sur la liste d'émargement
Lettre de séance :

A	B	C	D	E
---	---	---	---	---

Dans le but de mieux connaître les caractéristiques de la population des titulaires des permis C, EC, D et ED, un sondage est actuellement réalisé. **Ce sondage n'a aucune influence sur le résultat de la visite médicale que vous passez.** Les informations que vous fournirez en remplissant ce formulaire sont confidentielles, leur traitement statistique restera anonyme. Conformément à la loi du 6 Janvier 1978, la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés a été saisie du lancement de cette opération, elle a émis un avis favorable le 28.12.98 (Déclaration n° 603702). L'institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité qui réalise ce sondage vous remercie de votre collaboration.

Merci de remplir ce questionnaire en mettant une croix dans les cases. Ex. :

Q.0 - Dans quelle ville se situe la commission médicale où vous vous trouvez ?

Q.1 - Indiquez le(s) permis dont vous êtes titulaire :

- Permis moto (A1, A2, A3, A4)	<input type="checkbox"/>	1
- Permis voiture légère (B)	<input type="checkbox"/>	2
- Permis spécial voiture légère (F)	<input type="checkbox"/>	3
- Titulaire d'aucun permis	<input type="checkbox"/>	4

Q.2 - Passez-vous cette visite médicale pour obtenir un permis poids lourds ou transport en commun ?

- oui	<input type="checkbox"/>	1	→ lequel ?	Permis C	<input type="checkbox"/>	1	21-24
- non	<input type="checkbox"/>	2		Permis EC	<input type="checkbox"/>	2	
				Permis D	<input type="checkbox"/>	3	
				Permis ED	<input type="checkbox"/>	4	

↓
voir le secrétariat médical

Q.3 - Quelle est votre situation actuelle ? Etes-vous...

... salarié en activité.....	<input type="checkbox"/>	1
... à la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	<input type="checkbox"/>	2
... à la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	<input type="checkbox"/>	3
... travailleur indépendant sans salarié.....	<input type="checkbox"/>	4
... employeur : combien de salariés : <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	<input type="checkbox"/>	5
... autre : (<u>précisez</u>) :	<input type="checkbox"/>	6

SI VOUS N'AVEZ JAMAIS TRAVAILLÉ, PASSEZ À LA QUESTION 7.

Q.4 - Veuillez noter ci-dessous votre profession :

.....

Q.5 - Etes-vous employé (« avez-vous travaillé l'an dernier » pour les chômeurs) dans une entreprise dont l'activité principale est (était)...

... le transport	<input type="checkbox"/>	1
... le déménagement	<input type="checkbox"/>	2
... autre activité.....	<input type="checkbox"/>	3
Ne sait pas	<input type="checkbox"/>	4

Q.6 - Combien y a-t-il de salariés dans l'établissement dans lequel vous travaillez ? (ou qui vous employait si vous êtes chômeur) ?

- Moins de 9 salariés	<input type="checkbox"/>	1
- De 10 à 49 salariés	<input type="checkbox"/>	2
- De 50 à 99 salariés	<input type="checkbox"/>	3
- De 100 à 199 salariés	<input type="checkbox"/>	4
- Plus de 200 salariés.....	<input type="checkbox"/>	5
Ne sait pas	<input type="checkbox"/>	6

TOURNEZ SVP ⇒

38 à 50 vierges

- Q.7 -** Votre permis poids lourds ou transport en commun a-t-il été préparé... 51
- ... dans une auto-école 1
 - ... dans un lycée ou collège technique 2
 - ... dans un centre CFPA 3
 - ... dans une entreprise 4
 - ... à l'armée 5
 - ... autre : (précisez) : 6

Q.8 - Lorsque vous aurez obtenu un ou plusieurs des permis poids lourds ou transports de personnes (C, EC, D ou ED), comptez-vous exercer le métier de conducteur professionnel ?

- OUI, je compte devenir conducteur de poids lourds transportant des marchandises 1
- OUI, je compte devenir conducteur d'autobus ou d'autocar 2
- NON, je ne compte pas devenir conducteur professionnel 3

Q.9 - Quel est :

- votre année de naissance : 19
- votre sexe : Homme 1 Femme 2 57
- nombre de personnes composant votre foyer, y compris vous-même :
- département de votre domicile :
- la taille de votre commune de domicile :
 - Moins de 5 000 habitants 1
 - 5 000 à 9 999 habitants 2
 - 10 000 à 19 999 habitants 3
 - 20 000 à 49 999 habitants 4
 - 50 000 à 100 000 habitants 5
 - Plus de 100 000 habitants 6

Q.10 - Votre visite médicale d'aujourd'hui a-t-elle lieu ...

- ... le matin 1 le : 1999
- ... l'après-midi 2 jour mois

Q.11 - Seriez-vous d'accord pour participer à une enquête (à domicile) et répondre à un questionnaire sur le métier de conducteur de poids lourds ou d'autocar ?

OUI 1 NON 2 81

Dans ce cas, veuillez noter votre adresse personnelle ci-dessous svp

Nom : Prénom :

N° de rue : Rue :

Commune :

Code postal :

Téléphone : 251

Au cas où vous souhaiteriez vérifier que les données saisies par l'ordinateur correspondent bien aux informations que vous avez fournies, vous pouvez vous adresser à l'INRETS, opération « Population des conducteurs de poids lourds et d'autocars », 2, av. Malleret Joinville, 94114 ARCUEIL CEDEX.

B. Le questionnaire « auto-administré » de 2003

QUESTIONNAIRE PERMIS

Merci de remplir ce petit questionnaire et de nous le retourner à l'aide de l'enveloppe T ci-jointe (inutile de l'affranchir).

Pour que nous puissions éventuellement vous re-contacter, corrigez si nécessaire l'adresse et le numéro de téléphone ci-dessus.

Pour répondre au questionnaire, cochez les cases qui correspondent à votre cas () ou écrivez dans les cadres prévus à cet effet.

Q1. Êtes vous titulaire du permis... ?

- C..... 1
 EC..... 2
 D..... 3
 ED..... 4

depuis quelle année ?

- année :
 année :
 année :
 année :

Q2. Depuis début 1999, avez-vous effectué des démarches pour vous faire embaucher comme conducteur de poids lourd ou d'autocar?

- Oui, pour poids lourd.... 1
 Oui, pour autocar..... 2
 Non, aucune..... 3

Q3.(si au moins un 'OUI' à Q2) Quelles démarches avez-vous effectué ?

- une recherche dans les annonces des journaux 1

 une recherche dans les annonces des ANPE 2
 en vous présentant dans des entreprises 3

 en suivant des formations professionnelles 4 (Lesquelles ?)

 d'autres démarches 5 (Lesquelles ?)



Q4. Quelle est votre situation actuelle ?

- vous avez un emploi de conducteur de poids lourd..... 1 → passer page 2
 vous avez un emploi de conducteur d'autocar 2 → passer page 2

 vous avez un autre emploi que conducteur 3 → passer page 3
 vous êtes à la recherche d'un emploi depuis moins de six mois 4 → passer page 4
 vous êtes à la recherche d'un emploi depuis plus de six mois 5 → passer page 4
 vous êtes inactif 6 → passer page 4
 vous êtes étudiant 7 → passer page 4

 vous êtes retraité ou pré-retraité 8 → passer page 4

Vous êtes actuellement conducteur de poids lourd ou d'autocar :

Q5. Depuis quelle année exercez-vous le métier de chauffeur poids lourd ou autocar ?

année :

Q6. L'entreprise qui vous emploie actuellement est-elle...

- ...Une entreprise de transport ?.....
- ...Une entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport ?.....

1

2 → quelle activité ? ↓

Q7. Depuis quelle année êtes-vous dans cette entreprise ?

année :

Q8. Votre métier de conducteur professionnel vous amène généralement à découper...

- ...5 nuits par semaine
- ...4 nuits par semaine
- ...3 nuits par semaine
- ...2 nuits par semaine
- ...1 nuit par semaine et 6 nuits par mois ou plus.....
- ...1 nuit par semaine et moins de 6 nuits par mois
- ...plus rarement
- ...jamais

1

2

3

4

5

6

7

8

Ce questionnaire est terminé. Merci de nous le retourner après avoir si nécessaire corrigé votre adresse et numéro de téléphone en première page.

Vous avez aujourd'hui un emploi mais vous n'êtes actuellement ni conducteur de poids lourd, ni conducteur d'autocar :

Q9. Depuis le début de 1999, avez-vous exercé le métier de conducteur de poids lourd ?

Oui..... 1
Non..... 2

Si oui, pendant combien de mois au total ? mois

Q10. En quelle année avez-vous eu un emploi de conducteur de poids lourd pour la première fois ?

année :

Q11. Toujours depuis le début de 1999, avez-vous exercé le métier de conducteur d'autocar ?

Oui..... 1
Non..... 2

Si oui, pendant combien de mois au total ? mois

Q12. En quelle année avez-vous eu un emploi de conducteur d'autocar pour la première fois ?

année :

Q13. Aujourd'hui, quelle est votre profession ?

Q14. En quelle année, pour la première fois, avez-vous eu un emploi dans la profession que vous exercez actuellement ?

année :

Q15. L'entreprise qui vous emploie actuellement est-elle...

...Une entreprise de transport ?.....

1

...Une entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport ?.....

2

→ quelle activité ?



Q16. Depuis quelle année êtes-vous dans cette entreprise ?

année :

Q17. Avez-vous toujours l'intention de devenir (ou de redevenir) conducteur professionnel de poids lourd ou d'autocar ?

Oui..... 1
Non..... 2

Q18. Pour quelles raisons ?

Vous n'avez pas d'emploi actuellement :

Q19. Depuis le début de 1999, avez-vous exercé le métier de conducteur de poids lourd ? Oui..... 1
Non..... 2

Si oui, pendant combien de mois au total ? mois

Q20. En quelle année avez-vous eu un emploi de conducteur de poids lourd pour la première fois ? année :

Q21. Toujours depuis le début de 1999, avez-vous exercé le métier de conducteur d'autocar ? Oui..... 1
Non..... 2

Si oui, pendant combien de mois au total ? mois

Q22. En quelle année avez-vous eu un emploi de conducteur d'autocar pour la première fois ? année :

Q23. Quelle est la dernière profession que vous ayez exercée ?

Q24. L'entreprise qui vous employait alors était-elle...
...Une entreprise de transport ?..... 1
...Une entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport ?..... 2 → quelle activité ?

Q25. En quelle année avez-vous quitté cette entreprise ? année :

Q26. Avez-vous toujours l'intention de devenir (ou de redevenir) conducteur professionnel de poids lourd ou d'autocar? Oui..... 1
Non..... 2

Q27. Pour quelles raisons ?

Ce questionnaire est terminé. Merci de nous le retourner après avoir si nécessaire corrigé votre adresse et numéro de téléphone en première page.

C. Recodage de la profession, variable Q4B, visites médicales

"Q4BR2: codage de la profession des candidats (en 1 positions)"		"Q4BR1: codage de la profession des candidats (en 2 positions)"		"Q4BR: codage de la profession des candidats (en 3 positions)"		"Q4B Votre profession" <i>(variable du fichier d'origine, codée par ISL)</i>			
1	Agriculteurs	10	Agriculteur	100	Agriculteurs	11	Agriculteurs		
2	Travailleurs indépendants-commerçants-chefs d'entreprise	20	Travailleur indépendant-commerçant-chef entreprise	200	Travailleurs indépendants-Commerçant-chef entreprise	12	Travailleur indep. ou employeurs des métiers de la forêt et du bois		
						13	Travailleur indep. ou employeurs des métiers de l'horticulture, aménagement paysagés, jardins		
						21	Artisans et entrepreneurs SAI		
						22	Artisans et entrepreneurs de transp. de marchandises ou de voyageurs		
						23	Artisans et entrepreneurs de taxis, trspt sanitaires ou ambulances		
						24	Artisans et entrepreneurs des métiers du bâtiment et TP		
						25	Artisans et entrepreneurs de bouche et commerçants de l'alimentaire		
						26	Artisans et entrepreneurs auto-école		
3	Cadres et professions libérales	30	Cadres et prof. libérales	300	Cadres et professions libérales	27	Artisans et entrepreneurs des métiers de la mécanique automobile et poids lourds		
						31	Cadres SAI		
						32	Cadres des métiers du trspt ou de la logistique		
						33	Cadres des métiers du commerce		
						34	Cadres des métiers du BTP		
						35	Cadres des métiers de l'automobile (au sens générique)		
4	Professions intermédiaires	40	Professions intermédiaires sai	400	Professions intermédiaires sai	36	Professions libérales		
						41	Techniciens		
						43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)		
						42	Enseignants		
						43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)	44	Enseignants de la conduite ou moniteur
								45	Enseignants, autres
						43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)	46	Métiers du BTP: Chef de chantiers
								48	Métiers de la mécanique : chef de garage, chef mécanicien
49	Technicien des métiers de la sécurité et de la protection civile								
44	Technico-commercial	440	Technico commercial	47	Métiers du commerce, notamment technico-commercial				
5	Employés	50	Employés sai	500	Employés sai	41	Profession Intermédiaire SAI		
						51	Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages		
						52	Employés administratifs et collectivités territoriales		
51	Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages	510	Employés tpt march., voyageurs, agence voyage	52	Employés dans les métiers du trspt de marchandise ou de voyageurs, du transit, des agences de voyages				
52	Employés administratifs et collectivités territoriales	520	Employés administratifs et collectivités territoriales	53	Employés des administrations, des collectivités territoriales et des établissements publics				

6	Ouvriers	60	Ouvriers sai	600	Ouvriers sai	61	Ouvriers SAI		
		61	Ouvriers agricoles	610	Ouvriers agricoles	62	Ouvriers agricoles		
		62	Manutentionnaires, caristes	622	Cariste	66	Caristes		
				621	Manutentionnaire, préparation commandes	67	Manutentionnaires - Préparateurs de commande		
		63	Conducteurs engins de chantiers	630	Conducteurs engins de chantiers	65	Conducteurs d'engins de chantiers et de tracteurs		
		64	Chauffeurs	641	Chauffeur PL, cars sans tpt marchandises ou personnes	63	Chauffeurs PL ou de car non assignés à des trspt de marchandises ou de voyageurs		
				642	Chauffeur VL, ambulance	64	Chauffeurs de véhicules légers - ambulancier		
				640	Chauffeur sai	72	Chauffeurs SAI		
		65	Mécaniciens	651	Mécaniciens auto	73	Mécaniciens auto		
				652	Mécanicien PL, Car, engins de chantier ou agricole	74	Mécaniciens PL et car, engins de chantiers et matériel agricole		
				650	Mécaniciens sai	75	Mécaniciens SAI		
		66	Autres agents des collectivités et sécurité civile	660	Autres agents des collectivités et sécurité civile	68	Pompiers		
		7	Inactifs	70	Inactifs sai	700	Inactifs sai (yc militaires)	81	Inactifs SAI
				71	Etudiants ou en formation	710	Etudiant ou en formation	83	Militaires du contingent
8	CES, contrats précaires, semi-activité	80	CES, contrats précaires, semi-activité	800	CES, contrat précaire, semi-activité	82	Etudiants, écoliers, personnes en formation		
						84	CES, contrats précaires, demi inactivité		

D. Recodage de la situation actuelle, variables Q3B1 et Q3B3, visites médicales

"Q3B1R: Quelle est votre situation actuelle ?" <i>Variable recodée</i>		"Q3B1 Quelle est votre situation actuelle ?" <i>Variable d'origine</i>		"Q3B3 Autre Situation" <i>Variable d'origine</i>	
1	Salarié en activité	1	Salarié en activité		
2	A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	2	A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois		
3	A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	3	A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois		
4	Travailleur indépendant-employeur	4	Travailleur indépendant sans salarié		
		5	Employeur		
5	En formation			1	Etudiant
				2	Stagiaire
				3	Formation
				4	Apprentis
				5	Contrat de qualif
6	CES, contrats précaires			6	Intermittent du spectacle
				8	Saisonniers
				9	Interimaire
				11	CES
				12	Contrat Jeune
				15	Contrat Emploi ville
7	Autres	6	Autre		
		7	Retraité		
		8	Chômeur		
				7	Invalide-maladie
				10	Militaire
				13	Congés parental
				14	Mère au foyer
		16	Religieux		

E. Recodage de la situation actuelle avec profession, variables Q3B1R et Q4BR1, visites médicales

Q3B2R: situation actuelle et profession <i>Variable recodée</i>		Q3B1R: Quelle est votre situation actuelle		"Q4BR1: codage de la profession des candidats (en 2 positions)"	
1	Agriculteur-indépendant-commerçant	1	Salarié en activité	10	Agriculteur
				20	Travailleur indépendant-commerçant-chef entreprise
		4	Travailleur indépendant-employeur	10	Agriculteur
				20	Travailleur indépendant-commerçant-chef entreprise
					REBUT
			REBUT	20	Travailleur indépendant-commerçant-chef entreprise
2	Indépendant+autre info	4	Travailleur indépendant-employeur	30	Cadres et prof. libérales
				40	Professions intermédiaires sai
				41	Techniciens
				43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				42	Enseignants
				43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				44	Technico-commercial
				50	Employés sai
				51	Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages
				52	Employés administratifs et collectivités territoriales
				60	Ouvriers sai
				61	Ouvriers agricoles
				62	Manutentionnaires, caristes
				63	Conducteurs engins de chantiers
				64	Chauffeurs
				65	Mécaniciens
66	Autres agents des collectivités et sécurité civile				
3	Cadres et prof. libérales	1	Salarié en activité	30	Cadres et prof. libérales
		7	Autres		
			REBUT		
4	Professions intermédiaires sai	1	Salarié en activité	40	Professions intermédiaires sai
		7	Autres		
			REBUT		
5	Techniciens	1	Salarié en activité	41	Techniciens
		7	Autres		
			REBUT		
6	Enseignants	1	Salarié en activité	42	Enseignants
		7	Autres		
			REBUT		
7	BTP, Mécanique, tpt logistique	1	Salarié en activité	43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
		7	Autres		
			REBUT		
8	Technico-commercial	1	Salarié en activité	44	Technico-commercial
		7	Autres		

			REBUT		
9	Employé sai	1	Salarié en activité	50	Employés sai
		7	Autres		
			REBUT		
10	Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages	1	Salarié en activité	51	Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages
		7	Autres		
			REBUT		
11	Employés administratifs et collectivités territoriales	1	Salarié en activité	52	Employés administratifs et collectivités territoriales
		7	Autres		
			REBUT		
12	Ouvriers sai	1	Salarié en activité	60	Ouvriers sai
		7	Autres		
			REBUT		
13	Ouvriers agricoles	1	Salarié en activité	61	Ouvriers agricoles
		7	Autres		
			REBUT		
14	Manutentionnaires, caristes	1	Salarié en activité	62	Manutentionnaires, caristes
		7	Autres		
			REBUT		
15	Conducteurs engins de chantiers	1	Salarié en activité	63	Conducteurs engins de chantiers
		7	Autres		
			REBUT		
16	Chauffeurs	1	Salarié en activité	64	Chauffeurs
		7	Autres		
			REBUT		
17	Mécaniciens	1	Salarié en activité	65	Mécaniciens
		7	Autres		
			REBUT		
18	Autres agents des collectivités et sécurité civile	1	Salarié en activité	66	Autres agents des collectivités et sécurité civile
		7	Autres		
			REBUT		
19	Chômeurs + autre info	2	A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	10	Agriculteur
				20	Travailleur indépendant-commerçant-chef entreprise
				30	Cadres et prof. libérales
				40	Professions intermédiaires sai
				41	Techniciens
				43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				42	Enseignants
				43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				44	Technico-commercial
				50	Employés sai
				51	Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages
				52	Employés administratifs et collectivités territoriales
				60	Ouvriers sai
				61	Ouvriers agricoles
				62	Manutentionnaires, caristes
				63	Conducteurs engins de chantiers
				64	Chauffeurs
65	Mécaniciens				
66	Autres agents des collectivités et sécurité civile				
71	Etudiants ou en formation				
80	CES, contrats précaires, semi-				

				activité
				10 Agriculteur
				20 Travailleur indépendant-commerçant-chef entreprise
				30 Cadres et prof. libérales
				40 Professions intermédiaires sai
				41 Techniciens
				43 BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				42 Enseignants
				43 BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				44 Technico-commercial
				50 Employés sai
				51 Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages
				52 Employés administratifs et collectivités territoriales
				60 Ouvriers sai
				61 Ouvriers agricoles
				62 Manutentionnaires, caristes
				63 Conducteurs engins de chantiers
				64 Chauffeurs
				65 Mécaniciens
				66 Autres agents des collectivités et sécurité civile
				71 Etudiants ou en formation
				80 CES, contrats précaires, semi-activité
20	Chômeurs	2	A la recherche d'un emploi depuis moins de 6 mois	70 Inactifs sai REBUT
		3	A la recherche d'un emploi depuis plus de 6 mois	70 Inactifs sai REBUT
21	En formation	5	En formation	10 Agriculteur 70 Inactifs sai 71 Etudiants ou en formation REBUT
		7	Autres	71 Etudiants ou en formation
			REBUT	71 Etudiants ou en formation
22	En formation + autre info	5	En formation	30 Cadres et prof. libérales 40 Professions intermédiaires sai 41 Techniciens 43 BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm) 42 Enseignants 43 BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm) 44 Technico-commercial 50 Employés sai 51 Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages 52 Employés administratifs et collectivités territoriales 60 Ouvriers sai 61 Ouvriers agricoles 62 Manutentionnaires, caristes 63 Conducteurs engins de chantiers 64 Chauffeurs

				65	Mécaniciens
				66	Autres agents des collectivités et sécurité civile
				80	CES, contrats précaires, semi-activité
		1	Salarié en activité	71	Etudiants ou en formation
		6	CES, contrats précaires	71	Etudiants ou en formation
23	CES, contrats précaires, semi-activité	6	CES, contrats précaires	80	CES, contrats précaires, semi-activité
					REBUT
			REBUT	80	CES, contrats précaires, semi-activité
24	CES, contrats précaires, semi-activité + autre info	6	CES, contrats précaires	30	Cadres et prof. libérales
				40	Professions intermédiaires sai
				41	Techniciens
				43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				42	Enseignants
				43	BTP, Mécanique, tpt logistique (prof interm)
				44	Technico-commercial
				50	Employés sai
				51	Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages
				52	Employés administratifs et collectivités territoriales
				60	Ouvriers sai
				61	Ouvriers agricoles
				62	Manutentionnaires, caristes
				63	Conducteurs engins de chantiers
				64	Chauffeurs
				65	Mécaniciens
				66	Autres agents des collectivités et sécurité civile
		1	Salarié en activité	80	CES, contrats précaires, semi-activité
25	Autres - inactifs	7	Autres	70	Inactifs sai
					REBUT
26	Salariés en activité sai	1	Salarié en activité		REBUT

F. Tableau de fréquence de la variable Q3B2R (Situation socioprofessionnelle)

Q3B2R: situation actuelle et profession	Total	N	H+F	N	Rebut	N
Agriculteur-indépendant-commerçant	3,0%	127	3,0%	125	2,3%	2
Indépendant+autre info	0,6%	26	0,6%	26	0,0%	
Cadres et prof. libérales	0,9%	39	0,9%	39	0,0%	
Professions intermédiaires sai	2,4%	101	2,4%	99	2,3%	2
Techniciens	1,7%	70	1,7%	70	0,0%	
Enseignants	0,4%	17	0,4%	17	0,0%	
BPT, Mécanique, tpt logistique	0,5%	21	0,5%	21	0,0%	
Technico-commercial	0,7%	28	0,7%	28	0,0%	
Employé sai	3,8%	159	3,9%	159	0,0%	
Employés tpt marchandises, voyageurs, agences voyages	0,7%	29	0,7%	29	0,0%	
Employés administratifs et collectivités territoriales	2,5%	104	2,5%	103	1,2%	1
Ouvriers sai	14,3%	601	14,5%	597	4,7%	4
Ouvriers agricoles	1,3%	54	1,3%	54	0,0%	
Manutentionnaires, caristes	2,9%	124	3,0%	124	0,0%	
Conducteurs engins de chantiers	0,9%	38	0,9%	37	1,2%	1
Chauffeurs	7,5%	315	7,6%	313	2,3%	2
Mécaniciens	3,1%	130	3,1%	128	2,3%	2
Autres agents des collectivités et sécurité civile	1,7%	71	1,7%	71	0,0%	
Chomeurs + autre info	16,1%	679	16,3%	670	10,5%	9
Chomeurs	11,2%	471	11,3%	467	4,7%	4
En formation	8,5%	357	8,5%	352	5,8%	5
En formation + autre info	3,7%	157	3,8%	156	1,2%	1
CES, contrats précaires, semi-activité	1,1%	45	1,1%	45	0,0%	
CES, contrats précaires, semi-activité + autre info	1,9%	78	1,8%	76	2,3%	2
Autres - inactifs	0,5%	23	0,6%	23	0,0%	
Salariés en activité sai	5,6%	236	5,5%	228	9,3%	8
REBUT	2,5%	105	1,5%	62	50,0%	43
	100%		100%		100%	
<i>Effectifs</i>		4205		4119		86

G. Environnement de la préparation du permis selon la situation socioprofessionnelle

Effectifs	Indépendants et sal. cadre et intermédiaires	Salariés sai et employés	Ouvriers et précaires	Ouvr trpt, conduite, mécanique	Chômeurs	En formation	Total sans les rebus	<i>rebus</i>
... auto-école	297	284	550	347	553	137	2168	27
... lycée ou collège technique	0	5	2	1	10	90	108	10
... CFPA	32	76	79	90	266	139	682	5
... entreprise	5	14	14	14	12	7	66	1
... à l'armée	20	18	18	39	35	8	138	0
Aut Centres types AFT, PROMOTRANS	12	11	25	25	83	68	224	0
Autres	4	12	18	5	20	12	71	0
REBUT	59	108	143	86	194	53	643	62
TOTAL	429	528	849	607	1173	514	4100	105

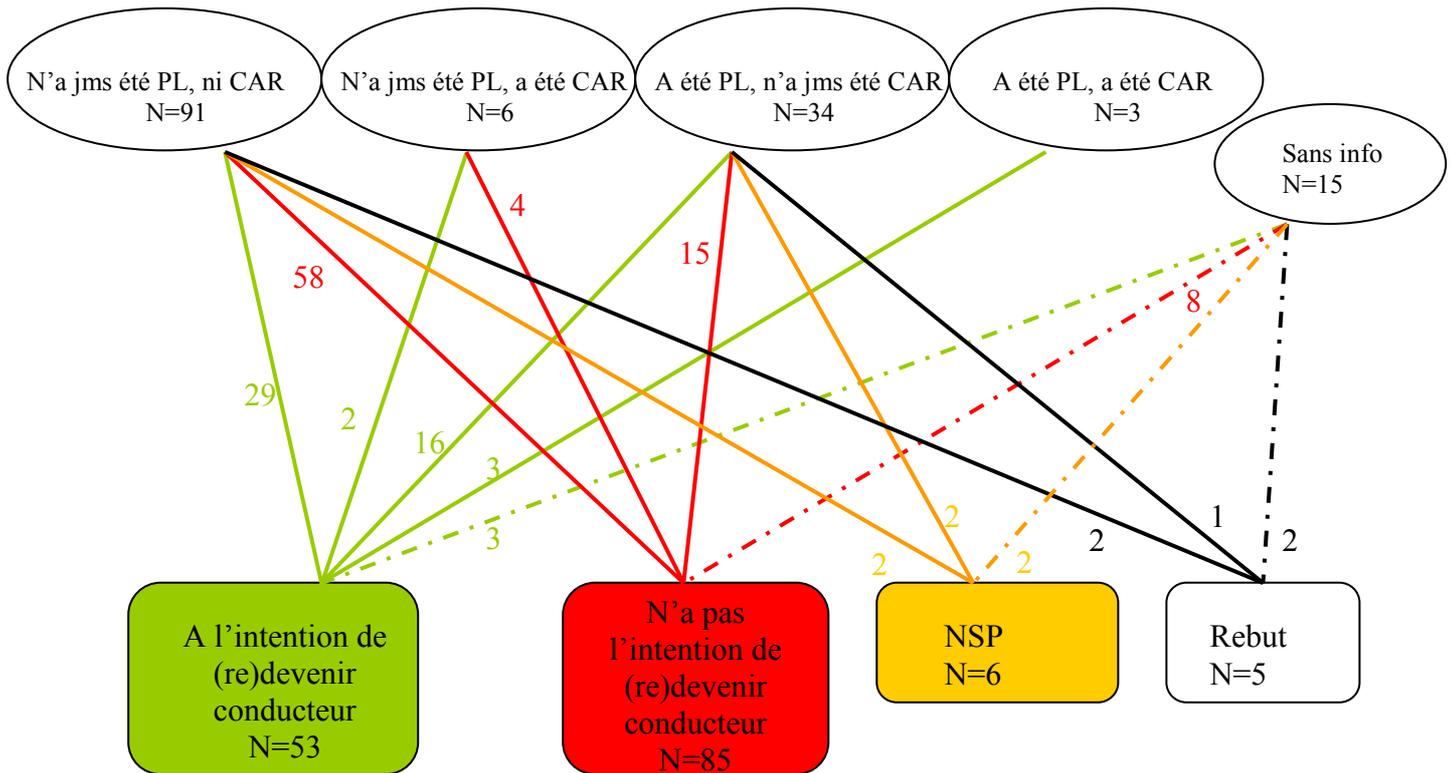
Pourcentage ligne	Total	Indépendants et sal. cadre et intermédiaires	Salariés sai et employés	Ouvriers et précaires	Ouvr trpt, conduite, mécanique	Chômeurs	En formation	Champ des effectifs = Ens - Rebut	Pourcentage de Non réponse
TOTAL	100%	10,5%	12,9%	20,7%	14,8%	28,6%	12,5%	4100	2,5%
... auto-école	100%	13,7%	13,1%	25,4%	16,0%	25,5%	6,3%	2168	1,2%
... lycée ou collège technique	100%	0,0%	4,6%	1,9%	0,9%	9,3%	83,3%	108	8,5%
... CFPA	100%	4,7%	11,1%	11,6%	13,2%	39,0%	20,4%	682	0,7%
... entreprise	100%	7,6%	21,2%	21,2%	21,2%	18,2%	10,6%	66	1,5%
... à l'armée	100%	14,5%	13,0%	13,0%	28,3%	25,4%	5,8%	138	0,0%
Aut Centres types AFT, PROMOTRANS	100%	5,4%	4,9%	11,2%	11,2%	37,1%	30,4%	224	0,0%
Autres	100%	5,6%	16,9%	25,4%	7,0%	28,2%	16,9%	71	0,0%
TOTAL	100%	10,5%	12,9%	20,7%	14,8%	28,6%	12,5%	4100	2,5%

Pourcentage colonne	Indépendants et sal. cadre et intermédiaires	Salariés sai et employés	Ouvriers et précaires	Ouvr trpt, conduite, mécanique	Chômeurs	En formation	Ens - Rebut
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
... auto-école	80,3%	67,6%	77,9%	66,6%	56,5%	29,7%	62,7%
... lycée ou collège technique	0,0%	1,2%	0,3%	0,2%	1,0%	19,5%	3,1%
... CFPA	8,6%	18,1%	11,2%	17,3%	27,2%	30,2%	19,7%
... entreprise	1,4%	3,3%	2,0%	2,7%	1,2%	1,5%	1,9%
... à l'armée	5,4%	4,3%	2,5%	7,5%	3,6%	1,7%	4,0%
Aut Centres types AFT, PROMOTRANS	3,2%	2,6%	3,5%	4,8%	8,5%	14,8%	6,5%
Autres	1,1%	2,9%	2,5%	1,0%	2,0%	2,6%	2,1%
Champ des effectifs = Ens - Rebut	370	420	706	521	979	461	3457
<i>Pourcentage de Non réponse</i>	<i>13,8%</i>	<i>20,5%</i>	<i>16,8%</i>	<i>14,2%</i>	<i>16,5%</i>	<i>10,3%</i>	<i>15,7%</i>

H. Graphiques sur les intentions sur le métier

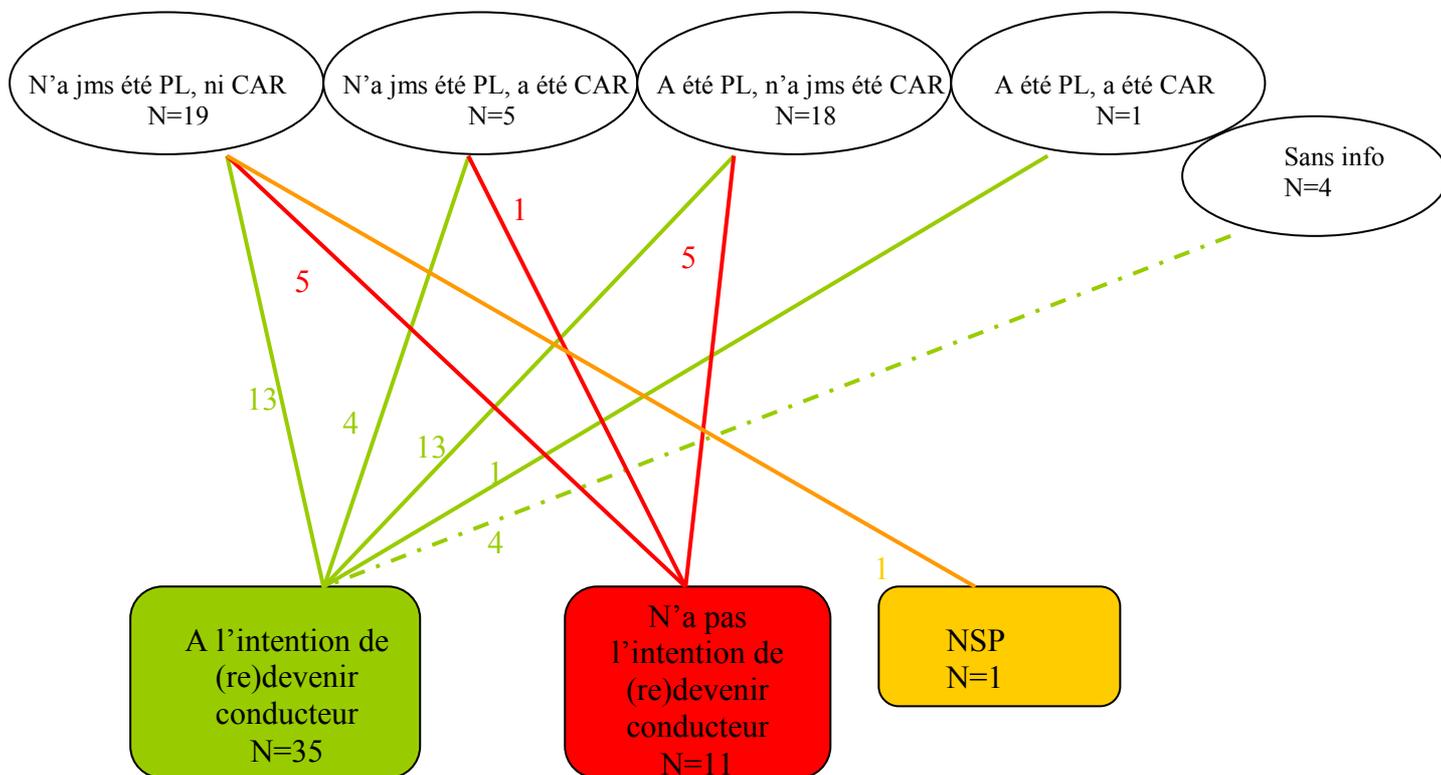
Graphique 6: Intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non

Pour les 149 individus ayant un autre emploi



Graphique 7: Intention ou non de (re)devenir conducteur selon qu'il l'a déjà été ou non

Pour les 47 qui sont inactifs ou au chômage en 2003



I. Données des carnets-temps pour les conducteurs du transport, absents

B 4	Candidats 2004		Pour info : titulaires 2004	
	Moyenne en 2004 (N=4)	Ecart type	Moyenne en 2004 (N=17)	Ecart type
Secteur transport, absent 1 à 3 nuits				
Durée de conduite	32,5	10,3	33,8 h	7,6
Attente	4,4	1,9	2,4 h	1,6
Opérations liées à la marchandise	9,1	5,6	12,0 h	5,6
Autres travaux	1,2	0,8	3,0 h	5,9
Durée hebdomadaire de travail	47,2	6,7	51,1 h	8,3
Amplitude journalière moyenne	10,6	2,1	11,7 h	2,1
Nombre de jours de travail / 14	10,0	0	10,5	0,5
Nombre de Kilomètres / jour	399	265	453	111
Age en 1999	34,3	4,3	40,1	7,4

B 5	Candidats 2004		Pour info : titulaires 2004	
	Moyenne en 2004 (N=7)	Ecart type	Moyenne en 2004 (N=39)	Ecart type
Secteur transport, Absent \geq 4 nuits				
Durée de conduite	41,0	4,4	39,8 h	6,3
Attente	5,2	3,4	3,9 h	3,2
Opérations liées à la marchandise	10,3	4,3	10,7 h	5,0
Autres travaux	1,1	2,0	1,4 h	1,3
Durée hebdomadaire de travail	57,6	4,8	55,7 h	7,6
Amplitude journalière moyenne	12,9	0,6	11,9 h	1,8
Nombre de jours de travail / 14	10,7	0,9	10,6	0,9
Nombre de Kilomètres / jour	521	90	513	78
Age en 1999	30,9	8,1	41,2	7,5

J. Valeurs statistiques des carnets-temps

Valeurs statistiques : durée de travail

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	40,2	6,7	44,5	41,4	34,4	53,8	48,8	30,5	29,8
SBA/abs	1	45,4	0,0	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4
SBA/ens	17	40,5	6,6	44,8	42,5	35,0	53,8	48,8	30,5	29,8

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	44,3	6,9	48,6	45,4	40,3	54,0	53,0	36,3	30,8
SBT/abst	12	54,2	7,0	59,8	53,9	51,3	65,4	62,3	46,9	37,9
SBT/ens	48	46,8	8,1	52,6	46,5	42,3	60,9	58,8	36,5	35,8

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	44,3	6,9	48,6	45,4	40,3	54,0	53,0	36,3	30,8
SBT/1-3n	5	49,5	7,0	53,0	50,9	46,9	58,8	58,8	37,9	37,9
SBT/+4n	7	57,6	4,8	62,3	55,4	53,8	65,4	65,4	51,8	51,8
SBT/ens	48	46,8	8,1	52,6	46,5	42,3	60,9	58,8	36,5	35,8

Valeurs statistiques : durée de conduite

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	22,5	10,9	33,5	19,2	13,9	40,3	38,0	7,0	5,3
SBA/abs	1	31,3	0,0	31,3	31,3	31,3	31,3	31,3	31,3	31,3
SBA/ens	17	23,0	10,8	32,3	20,8	14,0	40,3	38,0	7,0	5,3

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	25,6	9,7	32,3	25,1	19,4	45,0	36,5	12,1	8,3
SBT/abst	12	37,8	7,3	40,9	38,0	36,3	49,5	45,6	33,9	17,9
SBT/ens	48	28,6	10,6	36,4	29,6	20,8	45,6	41,9	13,6	8,8

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	25,6	9,7	32,3	25,1	19,4	45,0	36,5	12,1	8,3
SBT/1-3n	5	33,3	8,1	36,4	36,3	33,9	41,9	41,9	17,9	17,9
SBT/+4n	7	41,0	4,4	45,6	39,3	37,4	49,5	49,5	36,7	36,7
SBT/ens	48	28,6	10,6	36,4	29,6	20,8	45,6	41,9	13,6	8,8

Valeurs statistiques : durée d'attente

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	0,3	0,7	0,0	0,0	0,0	2,5	1,5	0,0	0,0
SBA/abs	1	5,5	0,0	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
SBA/ens	17	0,6	1,4	0,0	0,0	0,0	5,5	2,5	0,0	0,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	2,8	4,3	3,1	1,4	0,0	10,5	9,3	0,0	0,0
SBT/abst	12	5,5	3,4	7,4	5,8	3,1	12,0	10,1	0,8	0,1
SBT/ens	48	3,5	4,2	5,9	1,7	0,0	10,5	10,0	0,0	0,0

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	2,8	4,3	3,1	1,4	0,0	10,5	9,3	0,0	0,0
SBT/1-3n	5	5,9	3,4	7,0	4,5	3,5	12,0	12,0	2,6	2,6
SBT/+4n	7	5,2	3,3	7,8	6,3	0,8	10,1	10,1	0,1	0,1
SBT/ens	48	3,5	4,2	5,9	1,7	0,0	10,5	10,0	0,0	0,0

Valeurs statistiques : temps affecté aux opérations de marchandises

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	13,1	7,0	18,9	16,3	6,1	20,8	20,5	0,5	0,0
SBA/abs	1	8,6	0,0	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6
SBA/ens	17	12,8	6,9	18,4	16,3	6,3	20,8	20,5	0,5	0,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	14,6	9,5	21,1	15,7	6,4	31,3	25,8	1,0	0,0
SBT/abst	12	9,7	4,3	11,8	9,4	5,9	17,5	17,4	5,3	3,8
SBT/ens	48	13,4	8,8	18,8	11,8	5,9	26,0	25,8	2,0	0,0

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	14,6	9,5	21,1	15,7	6,4	31,3	25,8	1,0	0,0
SBT/1-3n	5	9,0	4,3	8,8	7,1	5,9	17,4	17,4	5,9	5,9
SBT/+4n	7	10,3	4,3	12,0	11,5	5,3	17,5	17,5	3,8	3,8
SBT/ens	48	13,4	8,8	18,8	11,8	5,9	26,0	25,8	2,0	0,0

Valeurs statistiques : durée en autres travaux

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	4,3	8,6	4,0	0,3	0,0	27,5	25,8	0,0	0,0
SBA/abs	1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SBA/ens	17	4,1	8,4	2,3	0,3	0,0	27,5	25,8	0,0	0,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	1,3	2,6	1,3	0,3	0,0	10,3	2,8	0,0	0,0
SBT/abst	12	1,2	1,6	1,7	0,7	0,1	5,9	1,8	0,0	0,0
SBT/ens	48	1,3	2,4	1,3	0,4	0,0	6,8	2,8	0,0	0,0

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	1,3	2,6	1,3	0,3	0,0	10,3	2,8	0,0	0,0
SBT/1-3n	5	1,3	0,7	1,8	1,6	1,4	1,8	1,8	0,0	0,0
SBT/+4n	7	1,1	2,0	0,8	0,5	0,0	5,9	5,9	0,0	0,0
SBT/ens	48	1,3	2,4	1,3	0,4	0,0	6,8	2,8	0,0	0,0

Valeurs statistiques : durée des amplitudes

L'unité est là l'amplitude, et non l'individu

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	152	9,6	2,3	10,9	9,5	8,1	14,3	11,8	7,0	5,5
SBA/abs	10	10,2	2,6	11,0	10,8	10,5	14,5	13,1	5,4	5,3
SBA/ens	162	9,6	2,3	11,0	9,5	8,3	14,3	11,8	7,0	5,5

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	378	9,6	2,6	11,3	10,0	8,3	13,0	12,5	5,3	4,3
SBT/abst	119	12,4	2,4	13,8	12,5	11,0	16,5	15,5	8,8	7,5
SBT/ens	497	10,3	2,8	12,0	10,5	9,0	14,5	13,5	6,8	4,8

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	378	9,6	2,6	11,3	10,0	8,3	13,0	12,5	5,3	4,3
SBT/1-3n	48	11,5	2,9	13,3	11,4	9,9	16,5	15,5	7,5	7,5
SBT/+4n	71	12,9	1,8	14,0	13,0	11,5	15,8	15,0	11,0	10,5
SBT/ens	497	10,3	2,8	12,0	10,5	9,0	14,5	13,5	6,8	4,8

Valeurs statistiques : durée moyenne des amplitudes

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	9,7	1,8	10,3	9,7	8,2	13,9	12,3	7,6	6,8
SBA/abs	1	10,2	0,0	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2
SBA/ens	17	9,7	1,8	10,2	9,9	8,2	13,9	12,3	7,6	6,8

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	9,7	1,8	10,9	10,1	8,6	12,3	12,3	7,6	4,9
SBT/abst	12	12,4	1,9	13,5	12,4	11,8	16,1	13,8	11,3	7,6
SBT/ens	48	10,4	2,2	12,1	10,5	9,1	13,6	12,8	7,6	7,3

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	9,7	1,8	10,9	10,1	8,6	12,3	12,3	7,6	4,9
SBT/1-3n	5	11,7	2,7	11,9	11,8	11,3	16,1	16,1	7,6	7,6
SBT/+4n	7	12,9	0,6	13,6	12,8	12,3	13,8	13,8	12,3	12,3
SBT/ens	48	10,4	2,2	12,1	10,5	9,1	13,6	12,8	7,6	7,3

Valeurs statistiques : Nombre de jours de travail

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	9,5	0,9	10,0	10,0	9,0	10,0	10,0	8,0	8,0
SBA/abs	1	10,0	0,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
SBA/ens	17	9,5	0,8	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	8,0	8,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	10,4	1,2	11,0	10,0	10,0	12,0	12,0	10,0	8,0
SBT/abst	12	10,3	1,0	10,5	10,0	10,0	12,0	12,0	10,0	8,0
SBT/ens	48	10,4	1,1	10,5	10,0	10,0	12,0	12,0	10,0	8,0

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	10,4	1,2	11,0	10,0	10,0	12,0	12,0	10,0	8,0
SBT/1-3n	5	9,6	0,8	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	8,0	8,0
SBT/+4n	7	10,7	0,9	12,0	10,0	10,0	12,0	12,0	10,0	10,0
SBT/ens	48	10,4	1,1	10,5	10,0	10,0	12,0	12,0	10,0	8,0

Valeurs statistiques : Kilométrage moyen journalier

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	243,4	135,6	367,0	217,2	158,5	523,4	391,8	62,0	27,0
SBA/abs	1	273,9	0,0	273,9	273,9	273,9	273,9	273,9	273,9	273,9
SBA/ens	17	245,2	131,8	354,0	238,0	175,0	523,4	391,8	62,0	27,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	280,5	138,6	388,5	268,9	176,9	508,4	477,5	75,4	59,8
SBT/abst	12	488,5	163,9	689,3	629,6	598,7	492,6	457,6	392,7	17,6
SBT/ens	48	332,5	171,0	616,3	581,2	476,5	303,3	202,9	75,4	59,8

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	36	280,5	138,6	388,5	268,9	176,9	508,4	477,5	75,4	59,8
SBT/1-3n	5	442,7	222,9	616,3	491,2	458,7	629,6	629,6	17,6	17,6
SBT/+4n	7	521,3	89,5	581,2	494,0	456,5	689,3	689,3	392,7	392,7
SBT/ens	48	332,5	171,0	616,3	581,2	476,5	303,3	202,9	75,4	59,8

Valeurs statistiques : Salaire mensuel (comprenant le 13^{ème} mois)

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	1257,4	211,5	1376,0	1285,0	1100,0	1809,2	1473,3	983,0	983,0
SBA/abs	1	1641,3	0,0	1641,3	1641,3	1641,3	1641,3	1641,3	1641,3	1641,3
SBA/ens	17	1280,0	224,2	1392,1	1285,0	1140,0	1809,2	1641,3	983,0	983,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	34	1310,4	253,8	1440,0	1285,0	1148,3	1900,0	1641,3	908,0	899,2
SBT/abst	11	1465,6	254,5	1641,3	1360,0	1215,0	1900,0	1900,0	1215,0	1140,0
SBT/ens	45	1348,4	262,6	1515,0	1285,0	1215,0	1900,0	1722,5	1060,0	908,0

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	34	1310,4	253,8	1440,0	1285,0	1148,3	1900,0	1641,3	908,0	899,2
SBT/1-3n	5	1480,3	263,4	1641,3	1360,0	1360,0	1900,0	1900,0	1140,0	1140,0
SBT/+4n	6	1453,3	246,3	1590,0	1400,0	1215,0	1900,0	1900,0	1215,0	1215,0
SBT/ens	45	1348,4	262,6	1515,0	1285,0	1215,0	1900,0	1722,5	1060,0	908,0

Valeurs statistiques : Ressources mensuelles (comprenant le 13^{ème} mois et les frais de déplacement)

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	16	1413,4	293,9	1564,2	1367,5	1148,3	2032,1	1969,2	1098,0	1073,0
SBA/abs	1	2461,3	0,0	2461,3	2461,3	2461,3	2461,3	2461,3	2461,3	2461,3
SBA/ens	17	1475,0	376,9	1602,1	1375,0	1148,3	2461,3	2032,1	1098,0	1073,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	33	1478,4	281,2	1641,3	1475,0	1305,0	2015,0	1745,0	1118,0	945,0
SBT/abst	10	1967,6	442,8	2341,3	1965,0	1795,0	2720,0	2535,0	1270,0	1140,0
SBT/ens	43	1592,2	386,0	1795,0	1570,0	1350,0	2341,3	2057,5	1118,0	1060,0

C/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	33	1478,4	281,2	1641,3	1475,0	1305,0	2015,0	1745,0	1118,0	945,0
SBT/1-3n	5	1899,3	417,2	2180,0	2015,0	1820,0	2341,3	2341,3	1140,0	1140,0
SBT/+4n	5	2036,0	456,9	2350,0	1915,0	1795,0	2720,0	2720,0	1400,0	1400,0
SBT/ens	43	1592,2	386,0	1795,0	1570,0	1350,0	2341,3	2057,5	1118,0	1060,0

