

9.3. Chauffeur professionnel: marché de l'emploi paradoxal

Où en est le marché de l'emploi des chauffeurs de poids lourds ? Entre pertes d'emploi et pénurie, son visage est paradoxalement double. Et nombre de transporteurs belges éprouvent toujours des difficultés à recruter des chauffeurs qualifiés. Voici nos conseils.

34.000. C'est environ, d'après le Fonds social Transport et Logistique (FSTL), le nombre de chauffeurs salariés dans la commission paritaire 140.03—Transport & Logistique. Un nombre auquel il faut ajouter les indépendants (patrons-chauffeurs), les chauffeurs qui ressortent d'autres commissions paritaires, et les intérimaires.

Moins 1920 emplois en 4 ans

«Ces dernières années ont été marquées par des pertes d'emploi dues d'une part à la conjoncture économique assez morose et d'autre part au déficit de compétitivité que les transporteurs belges accusent face à leurs collègues étrangers», développe la Febetra. Un chiffre dû notamment à la perte en dix ans de 55% des volumes à l'international. « Selon les chiffres ONSS, entre le 4^{ème} trimestre 2010 et le 4^{ème} trimestre 2014, 1920 'postes' d'emploi ont été perdus dans le secteur (ouvriers roulants + non-roulants), déclare l'UPTR. Et nous considérons qu'il s'agit quasi exclusivement d'emplois de chauffeurs.» Selon TLV, la diminution du nombre d'employés entre 2010 et 2014 est de 40% en Flandre, 7% en Wallonie et 1% à Bruxelles. Pourtant, fédérations et syndicats sont unanimes, le métier de chauffeur est toujours en pénurie. Il y a d'une part peu de candidats pour les postes à pourvoir et d'autre part les candidats répondent trop rarement aux exigences posées de formation, d'expérience, de connaissances, de compétence ou d'attitude. Les transporteurs éprouvent donc des difficultés de recrutement qui sont principalement dues à une inadéquation entre l'offre et la demande.

Selon les fédérations et/ou les syndicats, c'est notamment en raison de:

- Problèmes de formation : le nombre de candidats-chauffeurs suivant les formations données par les écoles professionnelles, par le FOREM et par les auto-écoles est trop faible ou les chauffeurs issus de ces formations ne disposent pas toujours des compétences requises,
- Image: le transport routier subirait de plein fouet les conséquences de sa mauvaise image, notamment dans les médias;
- Changement de mentalités « La jeune génération accorde beaucoup plus d'importance à un bon équilibre vie privée/vie professionnelle », déclare la Febetra. «Ce phénomène n'est pas propre au transport routier. Il se rencontre dans tous les secteurs. Pour faire face à la demande, certains transporteurs n'ont d'autre choix que de chercher ailleurs ce que leur marché local ne leur fournit pas.»

« Les jeunes chauffeurs ne raisonnent pas nécessairement comme leurs aînés. C'est une évolution face à laquelle les employeurs doivent adapter leur manière de travailler, ajoute l'UPTR. C'est notamment (mais certainement pas exclusivement!) la raison pour laquelle de nombreux transporteurs belges ont, à un moment donné, décidé d'aller voir si l'herbe n'était pas plus verte ailleurs. Nul doute cependant que si l'herbe sociale et fiscale belge était plus verte, ils seraient restés dans nos prés. »

Mieux recruter et conserver les chauffeurs

Pourtant, certaines entreprises de transport n'éprouvent pas de difficulté à recruter. Les recettes qu'elles mettent en place ressortent du bon sens. Voici les conseils des fédérations et des syndicats pour mieux recruter et conserver les chauffeurs:

- Investir dans un matériel de qualité,
- Instaurer une ambiance de travail agréable où règne confiance et respect mutuel,
- Investir dans la formation de chauffeurs de poids lourds (idéalement en partenariat avec des partenaires institutionnels VDAB, Forem, Bruxelles Formation, ADG ...),
- Investir dans la formation continue,
- Avoir recours aux services des bureaux de recrutement et de sélection,

- D'un point de vue salarial, aucune folie n'est permise... Mettre plutôt en place des chèques-repas pour les plus fidèles et un 'plan-bonus',
- Contribuer plus globalement à améliorer l'image du transport et celle de l'enseignement professionnel.

Avenir du métier

La majorité des chauffeurs actuels ont entre 44 et 55 ans avec une plus forte concentration à 49 ans. Une population globalement âgée qui devra être relayée par la jeune génération. Les besoins en main d'œuvre qualifiée devraient donc croître dans les années à venir. Sauf que le marché devra affronter de nouvelles difficultés. La taxe kilométrique, par exemple. «Les conclusions de l'UCL quant à l'impact de la taxation kilométrique sur le marché belge sont limpides. Il n'y a aucune illusion à se faire sur la création 'nette' d'emplois de chauffeurs professionnels sous payroll d'une entreprise belge. Au mieux, il s'agira d'un marché de 'remplacement' où un chauffeur remplacera son aîné parti à la (pré) pension», constate l'UPTR.

Astrid Huyghe

Trafuco (Transporteur de l'Année 2015) investit dans la formation en entreprise. Actuellement, Trafuco compte 172 chauffeurs, un nombre qui n'a fait que croître ces 10 dernières années. «Nous avons de difficultés à recruter via les canaux traditionnels », développe Nathalie Goevaerts, Human Resources chez Trafuco. « Nous avons mis en place notre propre système de formation, avec le soutien de VDAB. Nous formons des demandeurs d'emploi à obtenir un permis C/CE et un certificat ADR. Cela rencontre un vif succès : 95% des demandeurs d'emploi que nous avons formés travaillent aujourd'hui, et nous avons encore beaucoup de demandes. Problème : les moyens de VDAB pour soutenir leurs formations ont récemment disparu. Or, sans ce soutien financier, Trafuco rencontre des difficultés à assurer ses formations. « C'est un réel problème. Pour nous, la solution serait que l'organisation des formations soit confiée aux entreprises de transport qui devraient parallèlement recevoir plus de soutien financier de la part des autorités et du FSTL. »

La rédaction publiera un dossier Truckpedia consacré à la pénurie de chauffeurs en janvier 2016. Un dossier réservé, comme les autres dossiers Truckpedia, aux membres du Truck & Business Club.

Truck & Business 253