

ZOOM

MÉTIERS

**TRANSPORT ROUTIER
ET LOGISTIQUE**





Office national d'information sur les enseignements et les professions • Ministère de l'Éducation nationale • Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation • Publication de l'Onisep : © Onisep avec la collaboration de l'OPCA (Organisme Paritaire Collecteur Agréé) Transports et Services, avec le soutien de l'AFT (Association pour la formation professionnelle dans les transports), février 2018 • **Directeur de la publication** : Michel Quéré • **Directrice adjointe de la publication** : Marie-Claude Gusto • **ÉDITIONS CROSS-MÉDIA** > **Cheffe de département** : Sandrine Marcillaud-Authier • **Adjointe** : Stéphanie Desmond-Simon • **Correctrice** : Pauline Coulet • **Administratrice technique éditoriale** : Saliha Hamzic • **PARTENARIAT** > **Cheffe de département** : Isabelle Dussouet • **Chargée de partenariat** : Alexandra Barbier • **Responsable éditoriale** : Christine Courtois • **Rédactrice en chef** : Christine Guesdon • **Rédactrice** : Valérie Sarre • **Secrétaire de rédaction** : Valérie Bansillon • **RESSOURCES DOCUMENTAIRES** > **Chef de département** : Gilles Foubert • **Documentaliste** : Alexa Lecherbonnier • **FABRICATION** > **Cheffe de service** : Marie-Christine Jugeau • **Photogravure** : Key Graphic (Paris) • **Imprimeur** : Roto Aisne • **STUDIO** > **Chef de service et direction artistique** : Bruno Delobelle • **Maquette et mise en pages** : Corinne Dastot et Cyril Laurent • **Photographe** : Alain Potignon • **Photo de couverture, copyright** : Ivanov Andrey/Stock.adobe.com • **PROMOTION, COMMERCIALISATION ET DIFFUSION** > Onisep VPC - 12, mail Barthélemy-Thimonnier, CS 10450 Lognes, 77437 Marne-la-Vallée Cedex 2 • **Internet** : onisep.fr/lalibrairie • **Relations clients** : service_clients@onisep.fr • **Code de diffusion Onisep** : 901365 • **ISSN** : 1772-2063 • **ISBN papier** : 978-2-273-01365-9 • **ISBN numérique** : 978-2-273-01378-9 • **Le kiosque** : commerce-transport-logistique • **Dépôt légal** : février 2018 • **Reproduction, même partielle, interdite sans accord préalable de l'Onisep.**



10-32-2813

ZOOM

MÉTIERS

TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE

Aujourd'hui, si nos commandes en ligne arrivent à destination dans les 48 heures, qui sait combien d'opérations ont été nécessaires? Dans ce monde qui bouge, le transport routier de marchandises ou de personnes est un défi relevé au quotidien par toute une chaîne de professionnels.

Plus de 170 000 entreprises sont concernées par le transport routier et la logistique en France et 670 000 personnes travaillent dans ce secteur qui ne cesse de recruter, notamment des conducteurs, puisqu'ils représentent 60% des emplois. Pourtant, si les 40% restants concernent des métiers moins visibles, ils offrent, eux aussi, de belles opportunités aux jeunes!

Une filière de formation complète, du CAP jusqu'au bac +5, permet d'exercer ces métiers. Les écoles professionnelles y tiennent une place notable et leurs formations offrent de bonnes perspectives d'évolution.

Ce guide, réalisé en partenariat avec l'OPCA Transports et Services, est un outil de découverte pour les jeunes et leur famille ainsi qu'un support pour les équipes éducatives. Il doit favoriser la connaissance et l'approche de ce secteur. De manière très concrète, il s'appuie sur la réalité du terrain et s'inscrit dans le cadre du parcours Avenir qui accompagne les élèves, au collège et au lycée, dans leur exploration du monde professionnel.

Michel Quéré,
Directeur de l'Onisep

René Petit,
Président de l'OPCA
Transports et Services

Jean-Marc Dubau,
Vice-Président de l'OPCA
Transports et Services

SOMMAIRE

EMPLOI

Un secteur en mouvement p. 7

DES MÉTIERS PORTEURS

TRANSPORT ROUTIER/LOGISTIQUE

Préparatrice de commandes p. 8

Responsable adjoint d'entrepôt p. 9

Responsable d'entrepôt p. 10



p.8



p.9



p.10

TRANSPORT ROUTIER/CONDUITE

Conductrice de camion-benne p. 11

Conductrice de véhicule FMA p. 12

Conducteur de poids lourd p. 13

Conducteur de car scolaire p. 14

Conducteur livreur p. 15



p.11



p.12



p.13



p.14



p.15

TRANSPORT ROUTIER/GESTION

Chef d'exploitation p. 16

Responsable opérationnel p. 17

Déclarant en douane p. 18

Chef des ventes p. 19



p.16



p.17



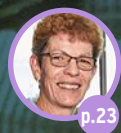
p.18



p.19

TRANSPORT URBAIN DE VOYAGEURS

Contrôleur d'exploitation.....	p. 20
Contrôleur technique.....	p. 21
Conducteur de tramway.....	p. 22
Conductrice de bus.....	p. 23



TRANSPORT SANITAIRE

Ambulancier.....	p. 24
Auxiliaire ambulancier.....	p. 25



MAINTENANCE

Mécanicien d'autocars.....	p. 26
Responsable parc de véhicules industriels.....	p. 27



QUIZ

Les métiers et moi.....	p. 28
-------------------------	-------

DES FORMATIONS DE TERRAIN

Des parcours bien balisés.....	p. 30
Schéma des formations.....	p. 32

UN SECTEUR

Employeur important, le secteur crée des emplois dans le transport des marchandises et des voyageurs, ainsi que dans le transport sanitaire.

Réparties dans toute la France, les nombreuses entreprises du transport routier et de la logistique offrent d'importantes possibilités d'embauche et d'évolution professionnelle.

Un atout pour choisir d'intégrer cette branche, aux métiers plus variés qu'on ne l'imagine !

EN MOUVEMENT

Des métiers qui recrutent ?



Le transport routier emploie 670 000 personnes en France. C'est donc un secteur très important en effectifs. C'est aussi un domaine où les recrutements sont à la hausse. Près de 60 000 offres ont été déposées

à Pôle emploi en 2015, dont environ 50% pour le transport routier de marchandises, 20% pour le transport de voyageurs et 10% pour le secteur sanitaire (ambulances). Près de 90% de ces offres portent sur des emplois à temps complet. Il s'agit en majorité de postes de conducteur, mais aussi de préparateur de commandes, de responsable d'exploitation ou d'entrepôt, de mécanicien, etc.

Lire le témoignage des professionnels

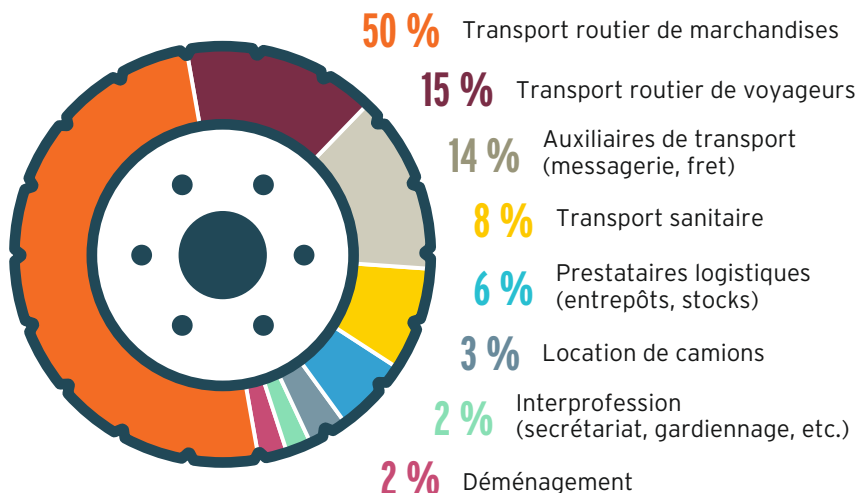


Des employeurs variés ?

Le secteur du transport en France se caractérise par un très grand nombre d'entreprises. Plus de 90% d'entre elles ont moins de 50 salariés, soit une grande diversité d'employeurs implantés dans les régions. Cela permet aussi de proposer sa candidature à plusieurs entreprises, quel que soit le poste recherché.



Les salariés par activités



Source : rapport 2016 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (chiffres au 31/12/2015)

Des emplois dans toutes les régions ?

Travailler dans le transport ne signifie pas forcément aller très loin ! Les entreprises du secteur sont implantées dans toutes les régions françaises, avec seulement 20 % des employés en région parisienne. Il est donc possible de trouver du travail près de chez soi. Chaque grande ville possède son réseau de transport urbain (bus ou tramway). Les entreprises recrutent aussi des conducteurs pour de courts trajets ou pour la location de camions à la journée. D'autres sont spécialisées dans les longues distances. Dans tous les cas, il s'agit d'emplois « non délocalisables ».



Les conducteurs par activités



338 200
Marchandises
(camion)



101 000
Voyageurs
(bus, tram)



55 800
Transport sanitaire
(ambulance)



11 000
Déménagement
(camion)

Source : rapport 2016 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (chiffres au 31/12/2015)

L'apport des nouvelles technologies ?

Grâce aux nouvelles technologies, notamment celles embarquées à bord des véhicules, les métiers se sont considérablement modernisés. Par exemple, l'organisation du chargement est simplifiée grâce à de nouveaux types de camions, comme les super poids lourds avec remorque FMA (fond mouvant alternatif). Ce procédé permet de charger la marchandise sans gros

efforts physiques. En matière de régulation du trafic des bus en ville, les derniers logiciels permettent aussi d'optimiser la fluidité des passages... Sans parler des récents tramways qui fonctionnent grâce à un système d'alimentation par le sol.



Conducteurs : un travail autonome ?

Le métier de conducteur n'est pas seulement attractif pour son lien avec la route et le voyage, mais aussi pour l'image d'autonomie qu'il renvoie, un aspect souvent confirmé par les professionnels. Les missions sont reçues la veille ou le matin même, selon les cas. Au conducteur,

ensuite, d'organiser sa journée ou ses tournées pour les effectuer dans les délais attendus. Cela confère une réelle autonomie, même si les professionnels restent en contact avec leur employeur, via la radio ou un ordinateur de bord. De leur côté, les conducteurs de voyageurs (bus, car

ou tram) insistent sur l'importance de la ponctualité, à cause des trajets et du *timing* à respecter.



Des métiers de contact ?

Les qualités relationnelles sont essentielles, que ce soit avec les clients chez qui on livre la marchandise, avec les passagers en bus de ville, avec les enfants en bus scolaire ou avec les personnes véhiculées en ambulance.

Pour les postes liés à la vente, à l'exploitation, à la logistique, à la maintenance ou à la gestion du parc de véhicules: la qualité du contact avec les clients et les partenaires de l'entreprise fait toute la différence.



Quelle place pour les femmes ?

On compte près de 130 000 femmes dans l'ensemble du secteur, soit environ 20% des emplois. En 2015, le nombre de salariées a même progressé de 3%. Certaines activités sont mixtes: exploitation des transports (43% de femmes) ou transport sanitaire (40%). Si elles sont encore minoritaires côté conduite (10%), le nombre de femmes ne cesse d'augmenter, en particulier dans le transport sanitaire ou celui de voyageurs. On compte ainsi un quart de femmes à la conduite des bus.



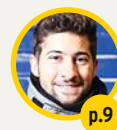
Peut-on évoluer professionnellement ?



Oui. Dans ce secteur, l'évolution professionnelle est une réalité. Ainsi, un conducteur de bus pourra devenir contrôleur technique, un auxiliaire ambulancier sera appelé à devenir ambulancier, s'il obtient son diplôme d'État, etc.

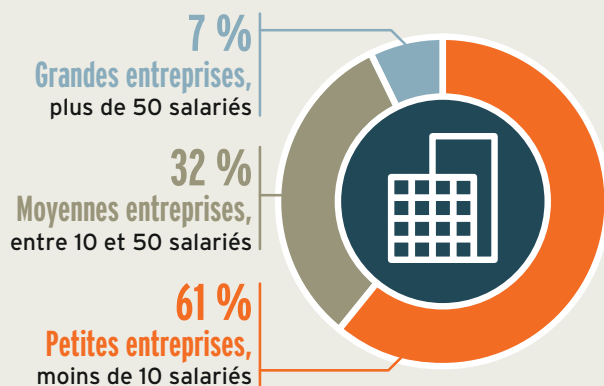
Dans la logistique, un agent de quai pourra évoluer vers un poste à responsabilité, comme celui de responsable adjoint d'entrepôt. Un mécanicien motivé pourra lui aussi évoluer vers un poste à responsabilité et pourquoi pas gérer un parc de véhicules.

Il est aussi possible, quand on est conducteur, de changer de secteur d'activité. Par exemple, celui ou celle qui souhaite rester dans sa région pourra privilégier un poste de conducteur courtes distances et un autre pourra envisager un poste de formateur.

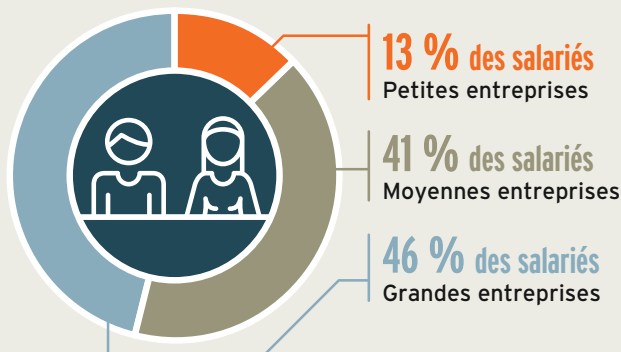


Démographie des entreprises

Répartition par tailles



Répartition par effectifs



Source : Insee démographie des établissements (chiffres au 31/12/2015)

DES MÉTIERS PORTEURS

Faire circuler les marchandises ou transporter des personnes: une activité porteuse, où les modes d'exercice du métier de conducteur ou de conductrice sont variés. Le secteur emploie de nombreux autres professionnels à des postes de terrain, d'organisation ou de commercialisation. Vingt d'entre eux vous racontent ici leur quotidien, leur engagement et leur dynamisme. Ils contribuent tous les jours au bon déroulement de leurs missions, et animent ainsi la fameuse chaîne logistique.



Hassiba Etsaalbi, 36 ans
PRÉPARATRICE DE COMMANDES
CHEZ LOGLEERS

C'est par hasard, lors d'un job d'été, qu'Hassiba a découvert le métier de préparatrice de commandes dans une entreprise à côté de chez elle. Depuis, elle y est restée et apprécie ce travail aux tâches variées.

MON PARCOURS

C'est lors d'un travail d'été de 2 mois, obtenu via une agence d'intérim, que j'ai expérimenté le métier de préparatrice de commandes dans une société de vente par correspondance, comme il y en a de nombreuses dans le Nord.

Et finalement, en septembre, au lieu de retourner au lycée en terminale, j'ai choisi d'y rester!

Je travaille chez Logleers, à Roubaix, dans le nord de la France. Cette société est prestataire de logistique et de transport pour des clients, dont la plupart sont dans l'habillement, comme Okaïdi ou Daxon, par exemple. Notre métier consiste à sélectionner les produits commandés et à les expédier aux clients le plus rapidement possible. Le matin, nous recevons les listings des commandes passées la veille. Nous nous déplaçons alors dans les allées de l'entrepôt pour prélever les vêtements commandés et les étiqueter. Ces différents articles sont déposés dans un casier particulier, à raison d'un casier par commande. Ensuite, nous « bippions » le code-barres

de chacun pour vérifier qu'il n'y a pas d'erreur. Puis, la commande part au service expédition pour être envoyée le jour même, pour les « urgents », ou le lendemain pour les autres. C'est avant tout un travail d'équipe au sein d'un vaste entrepôt. En tant que préparatrice de commandes, je suis souvent amenée à accomplir des tâches différentes, du prélèvement d'articles au contrôle de la qualité, en passant par le service retour client. On bouge beaucoup et c'est ce qui me plaît. Il faut aussi savoir jouer le jeu pour répondre vite à des commandes urgentes, avec un *timing* à respecter. Mais, à l'arrivée, si notre rendement est bon, nos primes sont bonnes, elles aussi! ■

PRÉPARATEUR/TRICE DE COMMANDES *Formation: CAP opérateur/trice logistique, bac pro logistique, titre professionnel de préparateur/trice de commandes* **Qualités: dynamisme, goût du travail en équipe, organisation** **Salaires: de 1480 à 1600 € brut/mois.**



Maxime Chastel, 21 ans
**RESPONSABLE ADJOINT
 D'ENTREPÔT CHEZ NJS FARAMIA**

MON PARCOURS

Après un bac ES, je me suis orienté vers un BTS transport et prestations logistiques. J'ai poursuivi par une licence pro REL (responsable en logistique), en alternance : une semaine à l'école à Marseille, une semaine chez NJS Faramia à Vitrolles. À l'issue de cette licence, j'ai été embauché par mon employeur d'alternance.



Après un BTS transport et prestations logistiques, puis une licence en alternance, Maxime a intégré l'entreprise dans laquelle il a été formé. Grâce à son diplôme et à sa motivation, il est récemment passé d'agent de quai à responsable adjoint d'entrepôt.

En réalité, je souhaitais être gendarme ! Mais à cause de problèmes de vision, j'ai changé de voie, et le BTS transport et prestations logistiques m'a tout de suite intéressé. Lors de mon alternance, j'ai été formé sur tous les postes de l'entrepôt. Le métier d'agent de quai consiste à récupérer des commandes qui ont été préparées et rangées par les caristes dans la chambre froide, et à les pointer avant de les transmettre au transporteur. En effet, notre spécialité chez NJS Faramia, c'est le froid ! Notre chambre de stockage est à -25°C et le quai à 3°C. Il est

donc indispensable de s'équiper pour travailler ! Mon poste consiste aussi à vérifier la marchandise que nous réceptionnons. Comme nous sommes une petite équipe de cinq personnes, je peux être amené à donner un coup de main aux caristes quand il y a beaucoup de commandes à traiter en même temps. Pour manager à terme des équipes, il est essentiel de bien connaître tous les métiers dans un entrepôt. Cet été, comme une place s'est libérée et grâce à ma licence, j'ai pu évoluer vers le poste de responsable adjoint d'entrepôt. ■

AGENT/E DE QUAI Formation : CAP opérateur/trice logistique, bac pro logistique, titres professionnels de technicien en logistique d'entreposage, de technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique, BTS transport et prestations logistiques, DUT gestion logistique et transport **Qualités :** organisation, rigueur, responsabilité **Salaires :** de 1480 à 1600 € brut/mois.

MON PARCOURS

Après un bac S, je me suis orienté vers une formation en alternance, au centre de formation Aftral à Marseille où j'ai suivi, sur 2 ans, le cursus TSMEL (technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique). C'est ainsi que j'ai découvert cet univers professionnel et que j'y suis resté!



**Arek Lewandowski, 40 ans
RESPONSABLE D'ENTREPÔT
CHEZ NJS FARAMIA**

Après un bac général, Arek a choisi une formation en alternance sur 2 ans aux métiers du transport et de la logistique à Marseille. Son diplôme lui a permis d'intégrer très rapidement une entreprise de transport frigorifique à proximité de chez lui, à Vitrolles.

Je travaille à Vitrolles, pour NJS Faramia, société spécialisée dans le transport frigorifique. Nous sommes un prestataire de transport pour des clients comme des importateurs de poissons congelés ou des fabricants de glaces de la région. Nous traitons tout produit nécessitant un stockage entre -18 et -25 °C. Nous recevons la marchandise qui arrive en très gros volumes, par bateau à Marseille ou par camion de France et de toute l'Europe. Puis, nous la redistribuons en petits volumes auprès de nos clients locaux. Il faut donc la réceptionner, l'entreposer dans notre gigantesque chambre froide (l'équivalent en volume de deux stades de basket) pouvant stocker 4600 palettes, et la transporter pour nos clients. J'ai débuté comme agent de quai;

ensuite, en tant qu'agent polyvalent, j'ai découvert les métiers de gestionnaire des stocks et des équipements de froid, celui de responsable adjoint et, depuis août 2017, celui de responsable d'entrepôt. C'est un travail qui demande une très grande rigueur, car nous sommes « les yeux » de nos clients. À nous de vérifier la qualité des produits, leur origine, leur lot de fabrication, leur date de péremption afin d'assurer leur traçabilité. Comme responsable, je suis aussi en contact direct avec nos clients, notamment pour leur établir des devis, mais aussi pour répondre à toutes leurs interrogations et régler les problèmes. Étant donné que nous sommes une petite entreprise (cinq personnes à l'entrepôt), la polyvalence est de rigueur. Et c'est très formateur! ■

RESPONSABLE D'ENTREPÔT Formation: BTS transport et prestations logistiques, DUT gestion logistique et transport, titre professionnel TSMEL (technicien/ne supérieur/le en méthodes et exploitation logistique) **Qualités:** écoute des clients, polyvalence, rigueur **Salaire:** de 2000 à 2800 € brut/mois.



Mélanie Pierre, 30 ans
CONDUCTRICE DE CAMION-BENNE
CHEZ MAUFFREY



Au départ, Mélanie se destinait à la vente, puis elle a choisi de conduire des camions. Depuis 7 ans, elle travaille dans sa région des Vosges au volant d'un camion-benne qui livre des matériaux sur des chantiers. Un métier parfois physique, mais qui lui permet de rentrer chez elle tous les soirs.

J'ai débuté en CDD puis, rapidement, j'ai été embauchée chez Mauffrey pour conduire des camions-bennes pour les travaux publics. La première semaine, j'étais accompagnée d'une collègue pour apprendre le métier, puis j'ai assuré toute seule ! Je travaille beaucoup avec les carrières, car je charge dans ma benne du sable, de la roche, des cailloux, que je dois livrer sur des chantiers à proximité. Au début, on ne va pas très loin, puis, avec l'expérience, on nous confie des missions avec un peu plus de kilomètres. Généralement, je démarre tôt, vers 5 ou 6 h, et je termine vers 17 h. Le fait de rouler dans le secteur de Saint-Nabord

me permet de rentrer chez moi tous les soirs. Mais il peut m'arriver d'être envoyée sur un gros chantier à Metz, au Luxembourg ou en Belgique. Dans ce cas, on part pour la semaine. En ce moment, je livre souvent de l'enrobé pour le renouvellement d'une route. Je charge à la centrale de l'enrobé, je livre sur le chantier et je repars dans l'autre sens avec le « rabotage » de la route. C'est assez physique car il faut d'abord mouiller la benne, puis bâcher et gratter la benne après la livraison. Depuis 7 ans que je fais ce métier, je ne me suis jamais ennuyée ! Les missions sont variées, les chantiers différents. Enfin, quand on roule, on se sent libre... ■

MON PARCOURS

Après un CAP, un BEP et un bac pro commerce, j'ai travaillé dans la vente, mais cela ne me plaisait pas ! Alors, j'ai tenté d'entrer au centre de formation Trans-Formation de Saint-Nabord et j'ai été prise. C'est là que j'ai obtenu tous les permis nécessaires pour devenir conductrice de super poids lourd, ainsi que la Fimo pour livrer chez des clients.

CONDUCTEUR/TRICE ROUTIER/ÈRE DE CAMION-BENNE Formation: CAP conducteur/trice routier/ère de marchandises, bac pro conducteur/trice en transport routier de marchandises, Fimo (formation initiale minimale obligatoire), permis C poids lourd et/ou CE super poids lourd **Qualités:** technicité, autonomie, responsabilité **Salaires:** de 1700 à 2500 € brut/mois.



Stéphanie Dardenne, 34 ans
**CONDUCTRICE DE VÉHICULE À FOND
 MOUVANT ALTERNATIF CHEZ MAUFFREY**

Après un BTS transport, Stéphanie a suivi une formation pour devenir conductrice poids lourd. Depuis une dizaine d'années, elle conduit des camions qui transportent des marchandises dans sa région des Vosges.

MON PARCOURS

Après un bac commercial (aujourd'hui STMG), j'ai fait un BTS transport. Puis, j'ai suivi la formation de 5 mois pour obtenir le titre professionnel de conducteur routier, au centre Trans-Formation à Saint-Nabord, via un contrat de professionnalisation. J'ai ainsi obtenu l'équivalence pour le CAP et le BEP conducteur routier de marchandises. J'ai ensuite été embauchée sur place, par l'entreprise Mauffrey.

Sur un coup de tête, je me suis demandé: pourquoi ne pas conduire un camion? J'ai débuté au volant d'un super poids lourd avec remorque FMA (fond mouvant alternatif) qui permet de charger facilement tous les types de marchandises. Aujourd'hui, je roule en secteur régional à raison de 350 à 500 km par jour et je rentre chez moi tous les soirs. Mes journées commencent vers 6 h et se terminent vers 17 h: je travaille au maximum 12 heures par jour. J'ai un camion et une remorque attitrés. Tous les soirs, je reçois sur mon ordinateur de bord mes missions pour la journée de lendemain. Actuellement, je charge souvent des déchets industriels classiques non

recyclables et je les transporte vers des zones d'enfouissement, dans les Vosges et aussi en Alsace, à Nancy ou à Metz. Puis, je reviens dans les Vosges avec un chargement de papier ou de bois. Auparavant, pendant 6 ans, je travaillais en zone longue, c'est-à-dire que je me déplaçais un peu partout en France et je dormais régulièrement dans mon camion. Cela m'a permis de voir du pays. C'est un métier où l'on se sent autonome, sans un patron sur le dos! J'apprécie aussi la variété des lieux et le fait de rencontrer des clients différents, tous les jours, cela change! Grâce à mon BTS, je pourrai évoluer, si je le souhaite, vers un poste d'exploitante ou de commerciale. ■

CONDUCTEUR/TRICE DE POIDS LOURD Formation: CAP conducteur/trice routier/ère de marchandises, bac pro conducteur/trice en transport routier de marchandises, Fimo (formation initiale minimale obligatoire), permis CE super poids lourd **Qualités:** technicité, autonomie, responsabilité **Salaires:** de 1700 à 2500 € brut/mois.



**Alain Toussaint, 51 ans
CONDUCTEUR DE POIDS LOURD
CHEZ BARRÉ**

MON PARCOURS

Après la 3^e, j'ai été orienté vers un BEP mécanique automobile, mais j'avais déjà en tête de devenir conducteur routier ! Après mon service militaire dans la gendarmerie et divers emplois, je me suis payé moi-même mon permis E-C (aujourd'hui CE) pour conduire des super poids lourds et, à 22 ans, j'ai commencé à travailler comme chauffeur.

Alain a toujours eu une vraie passion pour la route et pour les grandes distances. Après plusieurs expériences de conducteur, mais aussi de moniteur poids lourd, il est revenu à la conduite, avec des missions plus courtes, pour profiter de sa famille.

Depuis tout petit, je voulais conduire des camions ! Une fois mon permis super poids lourd obtenu, j'ai débuté comme chauffeur dans une entreprise de transport de messagerie (petits colis) en région parisienne. Mais ce que je voulais, c'était « faire la route », comme on dit. J'ai donc rejoint l'entreprise Barré qui m'a donné ma chance. Dès lors, j'ai conduit des semi-remorques pour des trajets dans le nord et dans l'est de la France, mais aussi en Allemagne et en Belgique, à raison d'une ou deux nuits par semaine à l'extérieur. Puis, j'ai intégré un autre transporteur, Kleyling, pour découvrir de nouveaux territoires. Chez eux, je parcourais toute la France, avec en particulier des rotations de plusieurs jours

dans le Sud-Ouest. À la suite de mon licenciement, du fait de la crise de 2008, je suis devenu, pendant 2 ans, moniteur de conduite poids lourd, grâce à la formation Bepecaser, mention groupe lourd, mais la route me manquait ! Je suis donc revenu au Groupe Barré pour reprendre le volant. Aujourd'hui, je ne fais que 7 nuits de « découché » par mois, je suis donc régulièrement en famille. J'aime ce métier qui me permet de rouler et d'être relativement indépendant, même si aujourd'hui, avec l'électronique à bord, on est surveillé de plus près ! C'est un métier qui demande un certain engagement, car il ne faut pas avoir peur de se lever tôt ou de s'absenter assez souvent. Mais l'essentiel, c'est d'aimer la route ! ■

CONDUCTEUR/TRICE DE POIDS LOURD Formation : CAP conducteur/trice routier/ère de marchandises, bac pro conducteur/trice en transport routier de marchandises, permis C poids lourd et/ou CE super poids lourd, Fimo (formation initiale minimale obligatoire) ou autorisation de conduite de l'employeur **Qualités :** engagement, résistance, autonomie **Salaires :** de 1700 à 2500 € brut/mois.



**Arnaud Begeot, 26 ans
CONDUCTEUR DE CAR SCOLAIRE POUR
LES TRANSPORTS DES MILLE ÉTANGS**



Pour Arnaud, le transport est une affaire de famille. Pas étonnant, dès lors, que le jeune homme ait choisi cette voie et conduise aujourd'hui un autocar scolaire dans la région de Vesoul. Il est aussi cogérant de la société de transport avec sa mère.

MON PARCOURS

Après un BEP comptabilité-gestion, puis un bac comptabilité-gestion, j'ai passé mon permis D pour transporter des voyageurs. Aujourd'hui, je suis cogérant avec ma mère de la société Transports des Mille étangs, à Mélisey, près de Vesoul. C'est elle qui est titulaire d'une « attestation de capacité de transport de personnes » (diplôme d'État) qui lui a permis de créer cette société.

Ma famille est dans le transport depuis 60 ans ! Je suis donc « tombé dedans petit », et cela me semblait naturel de m'y engager à mon tour. Ma mère a créé cette société en 2014 et je l'ai rejointe en tant que cogérant en 2015. Notre société compte 15 véhicules, dont un autocar de 60 places pour le transport scolaire, deux de 40 places et 12 minibus de 9 places. Personnellement, j'assure le ramassage scolaire quotidien pour amener les enfants au collège et les ramener le soir. Cette tournée, qui a été établie avec le conseil départemental, comporte des points d'arrêt et des horaires à respecter. Ainsi, je transporte 45 élèves 180 jours par an et on finit par se connaître ! Nous sommes dans un

secteur rural où les passagers respectent le chauffeur ; du coup, tout se passe bien. Pendant les vacances scolaires ou les week-ends, nous proposons des excursions pour des groupes de personnes, des clubs ou des retraités. Dans ce cas, la dimension sociale est encore plus importante. Je suis là pour conduire les gens, mais aussi les guider et parfois même les aider à s'installer. On utilise nos minibus pour d'autres types d'activité, comme le transport de personnes handicapées, par exemple. Là encore, la dimension humaine est primordiale. J'aime aussi ce métier pour la route. Tous les jours, je parcours entre 100 et 400 km et je vois plein de belles choses. Quand on est conducteur, il ne faut pas avoir peur de faire des kilomètres. ■

CONDUCTEUR/TRICE DE CAR SCOLAIRE Formation : (à partir de 21 ans) CAP agent/e d'accueil et de conduite routière, titre professionnel de conducteur/trice du transport routier interurbain de voyageurs, Fimo voyageurs (formation initiale minimale obligatoire), permis D **Qualités :** sens des responsabilités, qualités relationnelles, ponctualité **Salaires :** de 1950 à 2600 € brut/mois.



Cédric Evan, 27 ans
CONDUCTEUR LIVREUR
CHEZ UTS 31 À TOULOUSE

MON PARCOURS

Quand j'ai obtenu mon permis de conduire, à l'âge de 18 ans, j'ai immédiatement intégré une entreprise de transport spécialisée dans la « messagerie », c'est-à-dire la livraison de colis légers. Il y a 3 ans, j'ai rejoint UTS 31, qui transporte notamment des produits pharmaceutiques, où j'ai été formé pour avoir l'ADR (accord pour transporter des marchandises dangereuses).



Cédric n'avait pas envie de se lancer dans de longues études. Dès qu'il a obtenu son permis de conduire, il s'est orienté vers le métier de conducteur livreur. Un travail qui lui convient, car il apprécie l'autonomie de ses missions et le contact avec les clients.

Je conduis ce que nous appelons des véhicules légers, c'est-à-dire des fourgons ou des camionnettes de 17 à 20 m³. Mon métier consiste à effectuer des tournées de livraison, essentiellement de médicaments pour les pharmacies qui les ont commandés auprès de répartiteurs pharmaceutiques. Ainsi, je peux avoir à livrer dans l'après-midi, de 13 h à 19 h, une vingtaine de pharmacies qui ont passé commande de leurs médicaments avant midi. À moi d'organiser ma tournée comme je l'entends, en fonction de l'endroit où se situent ces pharmacies. Je peux livrer dans le centre de Toulouse ou à l'exté-

rieur. Au sein de notre entreprise, les chauffeurs sont répartis par secteurs d'activité et par zones géographiques. On peut faire entre 50 et 300 km par jour. En tant que conducteur livreur de produits pharmaceutiques, j'ai dû suivre une formation de 3 jours, afin d'obtenir l'ADR (accord pour le transport des marchandises dangereuses par la route). Il est essentiel de respecter les règles de sécurité. C'est un métier que j'apprécie, car j'aime cette forme d'autonomie qu'il me procure. C'est aussi un métier de contact, où la politesse avec les clients que nous livrons est indispensable. ■

CONDUCTEUR/TRICE LIVREUR/EUSE Formation : CAP conducteur/trice livreur/euse de marchandises, titre professionnel de conducteur/trice livreur/euse de marchandises, permis B **Qualités :** réactivité, calme, politesse **Salaire :** de 1480 à 2000 € brut/mois.

MON PARCOURS

À 15 ans, je me suis orienté vers un BEP conducteur routier, car je voulais conduire des camions! J'ai pu ainsi passer tous mes permis (C, EC). J'ai poursuivi avec un bac pro exploitation des transports et un DUT gestion logistique et transport, en apprentissage. Grâce à ce DUT, j'ai obtenu l'équivalence pour l'attestation de capacité professionnelle de transport de marchandises.



Guillaume Charbonnier, 24 ans
CHEF D'EXPLOITATION
CHEZ PERRAUD



Très tôt, Guillaume a eu une passion pour le transport routier qui ne l'a pas quitté et il a choisi le métier de conducteur. Grâce à ses études dans le transport et fort de son expérience, il est désormais exploitant dans une société qui loue, à la journée, des camions avec chauffeur.

J'ai débuté à l'usine Solvay à Tavaux, dans le Jura, où je m'occupais de l'expédition et du chargement des véhicules, en tant qu'apprenti lors de mon DUT. Puis, j'ai cherché du travail dans la conduite proprement dite et j'ai intégré une société à Gevrey-Chambertin qui livrait des pièces détachées à des garages automobiles. J'y suis resté presque un an avant d'être embauché par Transports Teyssedou, société spécialisée dans le transport « en plateau » et les livraisons sur les chantiers. À la suite d'un accident de la route, j'ai changé d'orientation pour devenir agent d'exploitation chez Perraud, à Gevrey-Chambertin, qui possède et propose en location des camions et des camions-bennes. Nos clients

nous appellent pour louer un camion avec chauffeur pour leurs chantiers de travaux publics. Mon poste consiste à gérer le travail d'une trentaine de chauffeurs de camions-bennes à la journée, de trouver du travail pour nos camions et de le répartir entre les chauffeurs. Notre rayon d'action est d'environ une trentaine de kilomètres. Ce métier me permet de rester en contact avec l'univers de la route, même si, la plupart du temps, je suis au bureau. Mais quand cela est nécessaire, je peux reprendre le volant. C'est un métier qui demande beaucoup de mémoire, de la réactivité et un bon sens de l'organisation, car parfois c'est un vrai casse-tête! Rester zen est un atout! La qualité du contact avec les clients et les chauffeurs est aussi primordiale. ■

CHEF/FE D'EXPLOITATION Formation: BTS transport et prestations logistiques, DUT gestion logistique et transport, titre professionnel de technicien/ne supérieur/e du transport terrestre de marchandises, titre certifié (manager ou responsable de production) en transport et logistique, licence professionnelle en transport **Qualités:** réactivité, sens du contact, organisation **Salaire:** de 1950 à 2600 € brut/mois.



**Cédric Soubeyrand, 37 ans
RESPONSABLE OPÉRATIONNEL
CHEZ SAFRAM**

MON PARCOURS

Après un bac STT (aujourd'hui STMG), j'ai choisi de faire un BTS transport en alternance, avec 8 semaines de stage au cours de ma scolarité, au lycée Colbert de Lyon. Ces semaines de stage au sein de la société Safram, située à Genas, à proximité de Lyon, m'ont permis de me familiariser avec les différents postes. Dès l'obtention de mon diplôme, j'y ai été embauché.



C'est par hasard que Cédric s'est orienté vers les métiers du transport. Après un BTS transport et prestations logistiques et différents stages, il a intégré la société Safram à Genas, où il manage aujourd'hui une équipe d'environ 50 personnes.

J'ai débuté au service douane en tant que commis pour m'occuper des opérations de douane pour nos clients suisses, puis j'ai géré pendant près de 5 ans les expéditions vers la Suisse, essentiellement pour des clients dans le domaine des arômes, de la parfumerie et de l'alimentaire. Le transport de matières réglementées est notre cœur de métier. Plus tard, je me suis occupé de la partie « camionnage », c'est-à-dire la mise en place des livraisons et des enlèvements dans la région Rhône-Alpes pour nos clients et partenaires européens et français. Aujourd'hui, je suis responsable opérationnel de l'agence de Genas; je supervise la bonne exécution des transports.

Pour cela, je manage une équipe d'une cinquantaine de personnes: des « exploitants » (ceux qui organisent les transports), des opérateurs de quai qui assurent la manutention, et des chauffeurs. Mon rôle est de veiller à ce que les délais soient tenus et les marchandises livrées en bon état, tout en respectant la législation. C'est un métier qui nécessite d'être à l'écoute de nos clients et aussi de nos équipes. Ayant une vue d'ensemble du process, j'interviens en tant que support pour régler les problèmes importants et gérer les conflits. J'aime ce métier, car il est vivant, stressant, mais très excitant! C'est aussi un véritable travail d'équipe: rien n'est faisable sans les différents relais sur le terrain. ■

RESPONSABLE OPÉRATIONNEL/LE *Formation: BTS transport et prestations logistiques, DUT gestion logistique et transport, titre professionnel de technicien/ne supérieur/e, ou titre certifié de manager ou responsable de production, licence professionnelle de transport*
Qualités: réactivité, calme, bon contact **Salaires:** de 3000 à 3600 € brut/mois.



Julien Mouchard, 32 ans
**DÉCLARANT EN DOUANE
CHEZ NAGRUP**



Avec son BTS transport et prestations logistiques, Julien s'est orienté vers les métiers du dédouanement de marchandises. Aujourd'hui, il travaille à Porta, près de la frontière avec l'Andorre, où il effectue des opérations de dédouanement pour toutes sortes de marchandises !

MON PARCOURS

Après un bac STT gestion et comptabilité (aujourd'hui STMG), je me suis orienté vers un BTS transport et prestations logistiques à Toulouse. Une fois mon diplôme en poche, j'ai occupé divers postes via une agence d'intérim, puis j'ai intégré une entreprise de textile dans laquelle je m'occupais du dédouanement des marchandises. Après la fermeture de cette société, j'ai suivi une formation en langues et j'ai retrouvé du travail chez naGRUP.

J'ai été embauché en 2009 chez naGRUP, une entreprise basée à l'origine en Andorre et spécialisée dans le transport et le dédouanement. J'y ai débuté comme commis déclarant en douane, puis j'ai évolué vers un poste d'agent de transit et, aujourd'hui, je suis responsable d'agence-déclarant en douane. Mon métier consiste à fournir tous les documents officiels nécessaires pour faire entrer ou sortir d'Andorre tous les types de marchandises. Nous sommes une société commissionnaire en douanes avec des clients très variés, des particuliers comme des entreprises. Dans notre agence, les clients doivent se présenter à notre bureau de Porta avec les factures correspondant aux marchandises. Quand

un camion se présente avec différents articles, l'opération de dédouanement peut durer plusieurs heures. Ensuite, nous présentons ces documents à la douane et nous faisons la visite du camion avec les douaniers, si nécessaire. J'apprécie la diversité de ce métier et les nombreux contacts avec les clients. Même s'il s'agit d'un travail administratif, on voit de tout ! Il m'est arrivé de déclarer des loups pour un parc animalier, une voiture Ferrari pour un collectionneur, des tableaux de Picasso pour une exposition ou même des décors pour le tournage d'un film. Soit nous sommes en contact direct avec les clients, soit par téléphone avec des fournisseurs. Une bonne maîtrise des langues (anglais et espagnol) est indispensable. ■

DÉCLARANT/E EN DOUANE Formation: BTS transport et prestations logistiques, DUT gestion logistique et transport, titre certifié de déclarant en douane et conseil, titre professionnel d'opérateur/trice de transports multimodaux et internationaux **Qualités:** sens de l'ordre, rigueur, bon contact **Salaires:** de 1680 à 3250 € brut/mois.



Olivier Karpinski, 45 ans
**CHEF DES VENTES
CHEZ CHRONOPOST**



Avant de transporter la marchandise, il faut avoir établi des contrats avec des entreprises clientes qui ont besoin de ces services. C'est le métier d'Olivier chez Chronopost. Ses clients sont des entreprises de toutes les tailles et son périmètre s'étend sur quatre départements des Hauts-de-France.

Aujourd'hui, je suis chef des ventes chez Chronopost, en charge de quatre départements dont le Nord et le Pas-de-Calais et j'anime pour cela une équipe de sept chargés d'affaires. En tant que prestataire, nous livrons les marchandises des entreprises chez leurs clients. Ainsi, nous travaillons beaucoup avec des entreprises qui font de la vente sur Internet (e-commerce), avec des sociétés qui vendent du matériel de santé ou pour l'industrie automobile, qui doit livrer rapidement des pièces détachées. Mon rôle est d'animer cette équipe de chargés d'affaires, c'est-à-dire de les motiver, d'aller rencontrer les clients avec eux, de les recruter, de les

former, etc. La dimension management est donc bien présente dans mon poste. J'ai aussi bien sûr une fonction commerciale, puisque j'élabore les objectifs de mon équipe, et je dois garantir leur réalisation. Je suis dès lors en contact direct avec une partie de nos clients pour négocier les contrats avec eux, en fonction du volume de colis transportés et de la zone géographique à desservir. Enfin, je fais aussi le lien avec notre direction régionale à qui je rends compte toutes les semaines. Je suis donc en contact avec des interlocuteurs très différents : du chef d'une petite entreprise au directeur des ventes d'une société plus importante, et c'est passionnant. ■

MON PARCOURS

Après un DUT techniques de commercialisation, j'ai débuté comme ingénieur commercial chez Toshiba, j'ai travaillé ensuite pendant 12 ans chez Guilbert dans les fournitures de bureau, en Normandie. J'ai intégré Chronopost en 2009, ce qui m'a permis de revenir dans le Nord, ma région d'origine.

RESPONSABLE COMMERCIAL/E Formation: DUT techniques de commercialisation, BTS négociation et relation client, écoles de commerce, titre professionnel d'opérateur/trice de transports multimodaux et internationaux **Qualités:** dynamisme, bon contact, sens de la négociation **Salaires:** variable en fonction des responsabilités et de l'entreprise.



Henri Boissonnet, 53 ans
**CONTRÔLEUR D'EXPLOITATION
À LA RTCR À LA ROCHELLE**

Même si son BEP d'électromécanicien ne l'orientait pas vers ce métier, Henri a très vite souhaité devenir conducteur de bus. Après plus de 20 ans de conduite, il a pu évoluer vers un poste de contrôleur d'exploitation.

MON PARCOURS

Après un BEP d'électromécanicien, j'ai travaillé pendant un an à la maintenance d'une chaufferie. Puis, mon père étant chauffeur de bus, j'ai eu envie d'intégrer son entreprise. J'ai obtenu mon permis D pour devenir, à mon tour, chauffeur de bus à La Rochelle, métier que j'ai exercé pendant plus de 20 ans avant de devenir contrôleur technique, puis contrôleur d'exploitation.

J'ai débuté à la RTCR (Régie des transports communautaires rochelais) par l'entretien des bus, puis, une fois mon permis obtenu, j'ai pu conduire des bus dans la ville. Grâce à la promotion interne, je suis ensuite devenu contrôleur technique pendant 5 ans avant de passer contrôleur d'exploitation, il y a 4 ans. Mon métier est assez varié car mes missions sont nombreuses. Je gère à la fois la régulation des bus plusieurs demi-journées par semaine, j'assure le suivi des conducteurs et je forme aussi des conducteurs et des contrôleurs techniques. Comme j'ai un certain goût pour l'informatique, c'est à moi que revient la mission de former les contrôleurs aux logiciels de régulation et à leur évolution.

Je vérifie aussi les PV qui ont été dressés dans les bus, ainsi que leur gestion comptable. J'apprécie beaucoup la diversité de mes tâches. Au total, nous sommes deux contrôleurs d'exploitation et sept contrôleurs techniques. Nous devons donc gérer tous les aspects qui concernent la bonne circulation des bus sur les 18 lignes du réseau. À nous, par exemple, de faire intervenir la fourrière si une voiture gêne le passage des bus ou de mettre en place des itinéraires de déviation, en cas de souci. C'est un poste qui demande une très bonne connaissance du réseau, une bonne réactivité et un excellent contact à la fois avec les 160 chauffeurs, les contrôleurs techniques et toutes les personnes auprès desquelles nous pouvons intervenir. ■

CONTRÔLEUR/EUSE D'EXPLOITATION *Formation:* permis D, Fimo voyageurs (formation initiale minimale obligatoire), licence professionnelle transport de voyageurs *Qualités:* réactivité, sens du contact, patience *Salaire:* de 3 000 à 3 600 € brut/mois (selon l'ancienneté).



Alexandre Goumard, 40 ans
**CONTRÔLEUR TECHNIQUE
À LA RTCR À LA ROCHELLE**

Après un BEP et différentes expériences professionnelles, Alexandre est devenu conducteur de bus. Grâce à des promotions internes, il est aujourd'hui contrôleur technique, un poste d'organisation et de management.

MON PARCOURS

Au lycée, j'ai passé un BEP de tourneur-fraiseur, puis je suis entré dans le monde du travail chez Carrefour au service caisse où j'ai travaillé durant 3 années. J'ai fait ensuite, pendant un an, de la vente de maisons individuelles avant de passer mon permis D, transport en commun de voyageurs, pour devenir conducteur de bus à La Rochelle.



Pendant dix ans, j'ai conduit des bus de ville pour la RTCR (Régie des transports communautaires rochelais). Puis, lors d'un appel à candidatures en interne, je suis devenu contrôleur de route. Pendant 5 ans, j'ai donc contrôlé les billets voyageurs à l'intérieur des bus. À la faveur d'un autre appel à candidatures, j'ai été promu contrôleur technique, en juin 2016. Depuis, je m'occupe d'une trentaine de conducteurs. Mon poste consiste notamment à assurer la régulation du trafic sur notre réseau. Je gère la circulation des bus, en temps réel, via un ordinateur. Quand, par exemple, une déviation imprévue est décrétée, j'en informe les conducteurs et j'orga-

nise les opérations pour que notre trafic reste fluide. Je peux aussi « recaler » des bus, pour assurer, là encore, un rythme régulier de passages. Pour cela, je suis en liaison radio avec chacun des conducteurs. Mais mon activité ne se limite pas à la régulation. J'effectue aussi fréquemment des contrôles sur le terrain : ainsi, je peux partir avec un conducteur pour voir comment il travaille et lui donner des conseils pour s'améliorer. En réalité, je ne fais jamais la même chose tout au long de la semaine. Et c'est cela qui me plaît ! C'est avant tout un travail d'équipe avec les chauffeurs et les autres contrôleurs. La dimension relationnelle, l'écoute et la diplomatie sont primordiales. ■

CONTRÔLEUR/EUSE TECHNIQUE Formation : permis D, Fimo voyageurs (formation initiale minimale obligatoire), licence professionnelle transport de voyageurs **Qualités :** écoute, diplomatie, organisation **Salaires :** de 2 700 à 3 400 € brut/mois (selon l'ancienneté).

MON PARCOURS

C'est lors de mon service militaire, effectué à Bordeaux, que j'ai passé mon permis de transport en commun.

Puis, j'ai travaillé comme moniteur d'auto-école pour ce permis, avant d'assurer le ramassage scolaire dans différentes villes. Ensuite, pendant 3 ans, j'ai conduit des autocars dans le cadre de voyages linguistiques.

Vital Mausole, 43 ans
**CONDUCTEUR DE TRAMWAY
CHEZ KEOLIS À BORDEAUX**



Après avoir conduit des autocars scolaires et des bus en ville, Vital est devenu conducteur de tramway à Bordeaux. Un métier qui exige beaucoup de concentration et le respect absolu des règles de sécurité car, en pleine ville sur une voie unique, il faut réagir vite !

J'ai intégré en 2001 Keolis, à Bordeaux, où j'ai travaillé comme conducteur de bus pendant 3 ans. Il faut d'abord faire ses preuves avant d'obtenir l'habilitation pour conduire un tramway. Une fois considéré comme « apte » pour le tram, on suit une formation interne de 4 semaines, sous la forme de cours théoriques le matin et de conduite sur simulateur l'après-midi, puis sur un tramway école sur les lignes. J'ai eu envie de conduire un tramway, car c'est un transport novateur, un bel outil high-tech. Cela exige beaucoup de concentration ! On circule sur une voie unique et on ne peut donc pas dévier pour éviter un obstacle. Notre seule parade, c'est le freinage, et il faut une certaine distance pour s'arrêter. Le respect des règles de sécurité doit donc être absolu,

tout comme celui de la signalisation ferroviaire, des feux et du trafic. Souvent, en pleine ville, on est confronté à des piétons, à des cyclistes ou à des véhicules qui traversent la voie sans prévenir. Il existe trois lignes à Bordeaux : on en change régulièrement pour éviter de perdre en vigilance. Nous travaillons soit le matin, à partir de 3 h 30 au dépôt, soit l'après-midi, et nous faisons plusieurs pauses obligatoires lors de notre service. J'aime conduire un tramway, c'est un outil de travail agréable, même si cela demande une attention de tous les instants. Comme nous sommes en contact permanent avec le PC tram et les régulateurs du trafic, qui nous informent sur les ralentissements ou tout autre souci sur la ligne, on ne se sent jamais seul ! ■

CONDUCTEUR/TRICE DE TRAMWAY Formation : permis D (permis transport en commun), Fimo voyageurs (formation initiale minimale obligatoire) **Qualités :** calme, respect des règles de sécurité, contact client **Salaires :** de 1950 à 2 600 € brut/mois.



Éliane Krempp, 56 ans
**CONDUCTRICE DE BUS
CHEZ TRANSDEV À NIORT**



Après avoir travaillé une dizaine d'années en grande surface, Éliane s'est mise à la conduite de bus scolaire et, depuis 13 ans, elle conduit des bus dans la ville de Niort. Un métier qui lui plaît beaucoup, grâce aux nombreux contacts avec les passagers.

Le jour où je me suis retrouvée au volant d'un bus articulé de 17 mètres, j'ai fait « waouh » ! Cela me changeait de mon petit bus de ramassage scolaire... Pour apprendre à conduire et à manœuvrer un bus de cette taille, on m'a fait suivre une formation pendant 3 mois. Ensuite, j'ai été à l'essai pendant un an pour apprendre toutes les lignes de la ville - nous n'avons pas de GPS à bord - et bien maîtriser le bus. Aujourd'hui, tout va bien ! J'adore mon métier, c'est même devenu une passion. Ce qui me plaît avant tout, c'est le contact avec les personnes. Les gens nous demandent des renseignements

sur les horaires, les lignes, les lieux desservis. Parfois, ils se confient à nous. Ce contact est important, notamment pour désamorcer des situations délicates. Dans tous les cas, il faut rester zen et expliquer les choses quand un problème survient sur la ligne. Même si je suis seule au volant de mon bus, j'ai beaucoup de gens qui m'entourent, comme les contrôleurs et ceux qui gèrent le trafic. C'est important de se sentir épaulée... Depuis quelques années, le métier se féminise. Actuellement, sur environ 100 chauffeurs, nous sommes une trentaine de femmes. Ça progresse ! ■

MON PARCOURS

J'ai passé mon permis transport en commun à 40 ans car ma mairie m'a proposé de faire le ramassage scolaire. J'ai donc suivi une formation de 3 mois pour obtenir le permis D et la Fimo, afin d'avoir le titre professionnel de conducteur-receveur. J'ai fait cela pendant 3 ans, mais je ne travaillais qu'à temps partiel et cela ne me suffisait pas. Alors, j'ai postulé chez Transdev, à Niort, pour conduire des bus en ville, à plein-temps.

CONDUCTEUR/TRICE DE BUS Formation : permis D, Fimo voyageurs (formation initiale minimale obligatoire) **Qualités :** calme, sens du contact, ponctualité **Salaire :** de 1800 à 2100 € euros brut.



Philippe Pouffet, 52 ans
AMBULANCIER AUX AMBULANCES ARGENTONNAISES

MON PARCOURS

Après un BEP/CAP, j'ai travaillé pendant 24 ans dans l'industrie chimique à Châteauroux, en tant qu'opérateur puis chef d'équipe et enfin comme responsable de production. Puis, j'ai souhaité changer de voie. J'ai donc suivi une formation d'auxiliaire ambulancier et obtenu le diplôme d'État d'ambulancier.

Philippe a d'abord travaillé pendant 24 ans dans l'industrie chimique avant de se reconverter, par choix personnel, comme ambulancier: un métier de contact et d'empathie au service des personnes qu'il transporte.



J'ai débuté comme ambulancier en 2011 aux Ambulances argentonaises, dans la Creuse, et j'y suis encore aujourd'hui. Être au service des personnes et aussi intervenir en situation d'urgence me plaît. Notre métier consiste à prendre en charge des personnes qui doivent se rendre à des rendez-vous médicaux, tels que des consultations ou des hospitalisations, et ne peuvent y aller seules car elles sont en situation de handicap ou malades. Je suis polyvalent puisque je peux les conduire en taxi ou en ambulance, selon la situation. Quand nous sommes en ambulance, nous sommes obligatoirement en binôme, l'un des deux devant avoir un DEA (diplôme d'État d'ambulancier). Notre rayon d'action est d'environ une cinquantaine de kilomètres, en zone rurale. Ma formation DEA, qui s'est déroulée sur 4,5 mois, m'a enseigné la

prise en charge des patients en situation d'urgence. Dans ce cas, nous sommes missionnés par le Samu pour évaluer une situation d'urgence et transmettre des informations au médecin régulateur. C'est lui qui nous indique la marche à suivre en fonction de la gravité de l'état de la personne. Nous effectuons ainsi des gardes préfectorales plusieurs fois par mois, de jour comme de nuit. Le reste du temps, je transporte des personnes à leurs rendez-vous médicaux. À force, nous finissons souvent par bien les connaître et une certaine relation se noue. Dès lors, la dimension relationnelle est essentielle, il faut savoir faire preuve d'empathie: nous sommes là pour les conduire mais aussi pour les écouter. C'est un métier où il faut être toujours très vigilant car, lorsqu'on est envoyé chez quelqu'un par le Samu, pas question de passer à côté d'un problème grave. ■

AMBULANCIER/ÈRE Formation: DEA (diplôme d'État d'ambulancier/ère), permis B de plus de 3 ans **Qualités:** écoute, discrétion, réactivité
Salaire: de 1600 à 2100 € brut/mois ou plus si l'on est à son compte.



Gaëtan Glatigny, 24 ans
**AUXILIAIRE AMBULANCIER
POUR JUSSIEU SECOURS**



Après des études dans le bâtiment et 4 ans dans l'armée, Gaëtan a souhaité devenir auxiliaire ambulancier pour venir en aide aux autres, un métier qu'il a appris au contact d'ambulanciers plus expérimentés.

Depuis 2016, je travaille en binôme comme auxiliaire ambulancier à Tours, avec un ambulancier diplômé qui fait ce métier depuis 20 ans. Mon travail consiste à transporter des personnes malades ou qui ont des difficultés pour se rendre à leurs consultations médicales en ville, à l'hôpital ou à la clinique. Soit je conduis l'ambulance, soit je suis à l'arrière en surveillance. Quand nous prenons notre service, nous recevons directement nos missions sur notre ordinateur de bord de la part des régulateurs du secteur. Nous travaillons aussi pour le Samu à raison de plusieurs missions par jour. Dès lors, il peut s'agir de situations d'urgence au domicile des personnes ou sur leur lieu de travail et,

dans ces cas-là, il faut réagir vite. Il est essentiel de bien s'entendre avec son binôme pour se faire confiance, éviter de perdre un temps souvent précieux et être capable d'évacuer rapidement la personne vers un service d'urgence. J'aime ce travail car je me sens utile, puisque les personnes que nous transportons ont vraiment besoin de nous ! Et même parfois, je me dis que j'ai peut-être sauvé une vie. Chaque prise en charge est différente, on en apprend tous les jours. Le contact avec les personnes que nous transportons est aussi très enrichissant. À terme, je souhaite passer mon diplôme d'État d'ambulancier pour former à mon tour de nouveaux auxiliaires. ■

MON PARCOURS

À 16 ans, je suis entré en apprentissage pour obtenir un CAP de peintre en bâtiment, puis un CAP de solier-moquettiste. J'ai travaillé dans ce secteur jusqu'à l'âge de 20 ans ; j'ai ensuite rejoint l'armée pendant 4 ans. C'est en 2016 que je me suis orienté vers le métier d'auxiliaire ambulancier parce que j'avais envie d'aider les gens.

AUXILIAIRE AMBULANCIER/ÈRE Formation : AFGSU (attestation de formation aux gestes et soins d'urgence) **Qualités :** calme, écoute, rigueur **Salaires :** de 1480 à 1800 € brut/mois.

MON PARCOURS

J'ai obtenu en Algérie un CAP de mécanicien poids lourd et j'ai travaillé pendant quelques années en Algérie avant de venir en France. Une fois ici, j'ai suivi une mise à niveau et j'ai fait un stage dans un garage avant d'être embauché, il y a 21 ans, par les Autocars Chazot à Saint-Étienne.



Lahcene Merazga, 46 ans
MÉCANICIEN D'AUTOCARS
CHEZ CHAZOT

Lahcene est mécanicien dans une entreprise de transport en autocar, à Saint-Étienne. Dans l'atelier mécanique, il est plus particulièrement chargé des pannes de moteur. Il accomplit son métier avec passion depuis 21 ans.

Mon père travaillait déjà dans les pièces détachées automobiles en Algérie, et j'ai toujours aimé la mécanique ! Aujourd'hui, je suis mécanicien dans l'entreprise Chazot et je travaille dans l'atelier dédié à la maintenance et à la réparation des 60 autocars de la société. Nous sommes cinq personnes dans cet atelier et chacun a sa spécialité. Personnellement, j'interviens lorsqu'il s'agit d'ouvrir un moteur pour changer un vilebrequin, des pistons ou un joint de culasse, par exemple. Je suis un peu comme un docteur ! Quand le moteur d'un autocar va mal, à moi de trouver l'origine de la panne. Parfois, on trouve rapidement et, d'autres fois, il faut faire des recherches... Certaines interventions importantes peuvent durer plusieurs jours

et, dans ce cas, nous sommes souvent plusieurs à travailler ensemble sur une réparation. La mécanique, c'est aussi un travail d'équipe ! À certains moments, on peut se retrouver avec plusieurs cars en même temps à l'atelier. Il faut alors régler les problèmes rapidement, pour ne pas immobiliser trop longtemps un véhicule. Mais, attention, quand un car sort de l'atelier pour reprendre la route et transporter des personnes, il faut être sûr qu'il pourra le faire en toute sécurité. Notre responsabilité est importante de ce point de vue là. C'est la raison pour laquelle je contrôle toujours minutieusement les réparations que j'ai effectuées. Mon plaisir, c'est de voir un car ressortir en état de marche ! Quitte à faire des heures supplémentaires quand cela est nécessaire. ■

MÉCANICIEN/NE DE MAINTENANCE Formation : CAP/bac pro maintenance des véhicules, option B véhicules de transport routier
Qualités : patience, goût du travail en équipe, rigueur **Salaires :** de 1480 à 1800 € brut/mois.



Jean-Baptiste Lahaye, 26 ans
**RESPONSABLE PARC DE VÉHICULES
 INDUSTRIELS CHEZ LAHAYE GLOBAL LOGISTICS**

Pour Jean-Baptiste, le transport routier est une affaire de famille ! C'est assez naturellement qu'il a rejoint cet univers, après des études commerciales. Aujourd'hui, en tant que responsable du parc industriel, il assure la bonne santé des 550 véhicules qui roulent pour l'entreprise.

MON PARCOURS

J'ai obtenu un BTS négociation et relation client en alternance chez Kertrucks, une entreprise bretonne de négoce et de maintenance de véhicules. J'ai poursuivi mes études avec une licence de responsable des équipes commerciales à Rennes.

J'ai débuté dans le secteur du transport chez Kertrucks, entreprise où j'avais fait mon alternance. C'est là que j'ai appris les bases du métier, notamment en matière de gestion du parc des véhicules. Ensuite, en 2015, j'ai intégré, comme responsable des achats et du parc de véhicules, l'entreprise familiale Lahaye Global Logistics, créée par mon grand-père en 1953. Ce service a en charge nos 550 véhicules qui parcourent en moyenne 360 000 km par jour, soit à peu près la distance de la Terre à la Lune ! Dès lors, tous les jours, nous traitons entre 25 et 30 interventions, de la simple crevaison à un problème plus important. La priorité, c'est que nos camions roulent ! A fortiori lorsqu'il s'agit de camions frigorifiques ! Nos gestion-

naires de parc centralisent les appels des chauffeurs, recueillent l'information et, si le souci se produit dans les 250 km autour de Rennes, nous envoyons nos propres véhicules de dépannage et traitons le problème sur place ou dans notre atelier de Rennes. En revanche, si cela se produit en dehors de notre périmètre, nous contactons l'un de nos 400 garagistes partenaires en France. En tant que responsable du parc de véhicules, je gère nos ateliers de maintenance ainsi que les 35 personnes qui y travaillent, mais également les relations avec nos fournisseurs et nos partenaires garagistes. En effet, lorsque nous achetons un camion, nous négocions aussi avec les constructeurs les conditions d'intervention et de maintenance, essentielles dans notre métier ! ■

RESPONSABLE PARC DE VÉHICULES INDUSTRIELS **Formation:** niveau bac +2 ou 3 commerce ou transport, licence pro commerce, écoles de commerce **Qualités:** autonomie, ténacité, dynamisme **Salaires:** de 2500 à 4000 € brut par mois.

LES MÉTIERS DU TRANSPORT ROUTIER ET DE LA LOGISTIQUE

ET MOI

Une page pour vous permettre de déterminer vos qualités et de répondre à la question : de quels métiers me rapprochent-elles le plus ?

Mes qualités

Retenez les trois qualités qui vous caractérisent le mieux :

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> sociable | <input type="checkbox"/> réactif/ve | <input type="checkbox"/> polyvalent/e |
| <input type="checkbox"/> rigoureux/se | <input type="checkbox"/> manuel/le | <input type="checkbox"/> responsable |
| <input type="checkbox"/> persévérant/e | <input type="checkbox"/> organisé/e | <input type="checkbox"/> convaincant/e |
| <input type="checkbox"/> autonome | <input type="checkbox"/> ouvert/e | <input type="checkbox"/> fiable |
| <input type="checkbox"/> réfléchi/e | <input type="checkbox"/> précis/e | <input type="checkbox"/> ingénieux/se |
| <input type="checkbox"/> adaptable | <input type="checkbox"/> communicant/e | <input type="checkbox"/> curieux/se |

Mes préférences

J'aimerais :

- conduire des engins professionnels
- conduire des poids lourds
- transporter des passagers
- être en relation avec des clients
- résoudre des problèmes mécaniques
- organiser, contrôler
- manager une activité

Parmi les portraits de professionnels, recherchez ceux qui font appel à ce que vous aimeriez faire.

-
-
-
-

Mon projet de formation

Votre avis (+, ++ ou +++) sur les formations évoquées dans la rubrique questions/réponses, pages 30-31. Lister en face des diplômes visés les domaines qui vous attirent.

Diplômes	Votre avis	Commentaire
CAP		
Bac professionnel		
BTS		
DUT		
Licence professionnelle		
Master		
Écoles professionnelles		

Mon bilan personnel

À partir des éléments identifiés ci-dessus, faites le lien entre vos qualités, vos préférences et votre projet de formation. Cela, afin de mettre en lumière les métiers qui vous correspondent le mieux.

Mes qualités	Mes préférences	Projet de formation	Métiers envisagés



DES FORMATIONS DE TERRAIN

Les formations en transport routier, logistique et maintenance ouvrent sur une grande variété de métiers, que des stages ou l'alternance permettent de découvrir. On peut choisir un parcours scolaire : CAP, bacs professionnels, diplômes d'études supérieures (BTS, DUT...). Mais il est également possible d'accéder aux métiers du secteur et d'évoluer grâce aux écoles professionnelles qui mènent à tous les diplômes et titres du transport routier et de la logistique.

DES PARCOURS

CAP, bacs professionnels, BTS, DUT, écoles professionnelles..., les voies pour exercer dans le transport routier et la logistique sont variées. Que choisir ? Quel niveau viser ? Comment évoluer ?

BIEN BALISÉS

Lire le témoignage des professionnels



Quels horizons avec un CAP ?

Peut-on évoluer dans le secteur ?

JEAN-ANDRÉ LASSERRE, directeur des études à l'AFT (Association pour la formation professionnelle dans les transports)

« Dès lors qu'il est entré dans le secteur, le jeune va occuper des postes différents, en profitant de formations pour obtenir des diplômes ou des titres professionnels reconnus. Avec ou sans diplôme, le jeune peut toujours accéder aux permis nécessaires à la conduite, pour le transport de marchandises ou de passagers. Avec le soutien des formateurs et des CFA, mais aussi des réseaux de formation Promotrans, Aftral et son école Isteli (Institut supérieur du transport et de la logistique internationale), certains vont jusqu'au master. On peut également changer d'entreprise ou de métier, se spécialiser, en suivant des formations spécifiques. Il existe aussi des formations obligatoires, pour la sécurité, que l'on revalide périodiquement, ainsi que des spécialisations, par exemple pour les matières dangereuses. »



Trois grandes familles de métiers, ceux de la conduite, de la logistique et de la mécanique, ont chacune leur CAP à effectuer avec un niveau 3^e, en apprentissage, pour s'insérer rapidement dans la vie active en sachant qu'il est toujours possible d'évoluer. À côté des CAP de conducteur livreur ou conducteur routier, il existe aussi un CAP opérateur logistique qui comporte les attestations nécessaires à la conduite de chariots-élévateurs, ainsi qu'un certificat de sauveteur-secouriste du

travail. Pour conduire certains engins de manutention, il faut aussi se doter du CACES (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité). Quant aux jeunes intéressés par la mécanique, ils peuvent choisir le CAP MV (maintenance des véhicules) option B véhicules de transport routier. Une fois cette étape franchie, ceux qui en ont la possibilité sont encouragés à poursuivre jusqu'au bac, dans l'une des deux filières au choix, transport ou maintenance.



À quoi mènent les bacs professionnels du secteur ?

JEAN-PHILIPPE ÉLIE, chargé de mission orientation et éducation nationale à l'AFT

« Le secteur est plus diversifié qu'il n'y paraît : alors que les jeunes songent spontanément à la conduite, ils ne pensent pas aux autres métiers que proposent les entreprises de transport et ne connaissent pas le mot logistique. Or, ce sont des secteurs qui recrutent de plus en plus. »

CAMILLE HENRY, enseignant en transport au lycée M. Nadaud à Paris

« Au départ, il y a bien trois bacs différents : le bac pro conducteur de transport routier, le bac pro transport et le bac pro logistique. Nos élèves en bac pro transport imaginent devenir conducteur, et souvent même

conducteur de bus : ils n'ont pas idée de la variété des métiers qu'ils peuvent exercer. Ils découvrent, grâce aux stages, des emplois techniques pour le stockage, l'entreposage ou les opérations logistiques. Par la suite, avec l'un de ces bacs, chacun peut évoluer dans le secteur ou changer de filière, passer d'une entreprise de transport à une entreprise de logistique ou poursuivre ses études. Nous travaillons d'ailleurs à une bonne intégration des bacheliers professionnels en BTS car beaucoup, même s'ils le peuvent, ne sont pas prêts à entrer dans la vie professionnelle après le bac. »

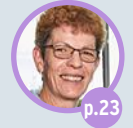


Quels permis pour les conducteurs ?

Même sans le bac, il est possible de s'orienter vers les métiers de la conduite. Pour commencer comme chauffeur livreur, le permis B suffit. Mais pour conduire des poids lourds, il faut les permis C ou CE (super poids lourd, attelé d'une remorque). Si l'on n'a aucun diplôme du secteur, la Fimo (formation initiale minimale obligatoire), qui est exigée pour conduire des camions de plus de 3,5 tonnes, est proposée par les écoles professionnelles. Elle est

valable 5 ans et doit être renouvelée par une période de 5 jours de formation tous les 5 ans. Les CAP conducteur transport routier et le bac pro conducteur transport routier marchandises incluent ces permis, et une équivalence avec la Fimo marchandises. En revanche, pour conduire et transporter des passagers, il faut le permis D et passer, même si l'on a un diplôme du secteur, la formation Fimo voyageurs proposée par les écoles professionnelles, à

partir de 21 ans. La Fimo voyageurs est aussi valable 5 ans et doit être renouvelée par une période de 5 jours de formation tous les 5 ans. Au-delà, pour diriger une entreprise de transport, un examen national de capacité professionnelle est exigé; il se prépare également dans les écoles professionnelles.



Quels diplômes pour travailler dans la maintenance ?

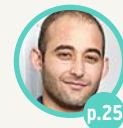
Les futurs mécaniciens poids lourd peuvent s'orienter vers un bac pro maintenance des véhicules, option B véhicules de transport routier. Munis de ce bac, les jeunes sont capables de réaliser des réparations de mécanique générale et spécifique et également de faire du diagnostic: pneumatique, électrique, hydraulique et mécanique. Pour poursuivre en droite ligne par une formation supérieure adaptée, il faut choisir le BTS maintenance des véhicules, option véhicules de transport routier (camions poids lourds). Cette formation n'existe qu'en alternance. Elle permet de se former au diagnostic en utilisant les technologies les plus avancées.

Dans le cadre du dispositif Classe Europe, ce BTS dispose d'une classe européenne bilingue, français-anglais (CFI Orly), qui organise chaque année un échange avec la Lettonie. Après le bac pro, on peut aussi viser d'autres BTS pour s'ouvrir au management et à la gestion commerciale des entreprises de maintenance, par exemple des BTS commerciaux ou technico-commerciaux, une école de commerce, etc.



Comment devenir ambulancier ?

Pour devenir ambulancier, il faut avoir 21 ans au minimum, avoir 3 ans de permis et réussir le diplôme d'État d'ambulancier, qui se prépare en 18 semaines. On peut s'y présenter avec le niveau bac, ou après une formation d'auxiliaire ambulancier. Celle-ci est accessible avec un permis B (après la période probatoire). Ces formations doivent permettre au jeune d'apprécier l'état clinique d'une personne, d'assurer les gestes d'urgence, la sécurité et l'hygiène du transport sanitaire pour prévenir la transmission d'infections. Il est aussi essentiel de savoir communiquer les informations et d'établir un dossier administratif pour assurer la continuité des soins. En outre, l'ambulancier a un rôle de formateur auprès de l'aide-ambulancier et il est le garant du respect des valeurs de la profession (malade/véhicule/conduite).



Quelle insertion avec un bac +2 ou +3 ?

JEAN-PHILIPPE ÉLIE,
chargé de mission orientation
et éducation nationale à l'AFT

«*Quel que soit le baccalauréat, on peut s'orienter vers le DUT gestion logistique et transport ou le BTS transport et prestations logistiques. Ces formations, très ouvertes, concernent tous les modes de transport. Dans le transport routier, on peut trouver des titulaires de ces BTS ou DUT à des postes aussi variés que déclarant en douane, responsable opérationnel chez un commissionnaire, responsable adjoint d'entrepôt, etc. Il*

faut rappeler que les connaissances, en particulier en matière de droit et de sécurité, comme le temps maximal de conduite à respecter, ou les normes internationales, sont attendues chez nos futurs professionnels: il faut absolument que les jeunes aient conscience de leur importance pour réussir leur BTS.»

On peut aussi se tourner vers les écoles professionnelles, comme l'Aftral (apprendre et se former en transport et logistique), qui propose une formation de niveau bac +2 de TSMEL (technicien supérieur en

méthodes et exploitation logistique), ou Promotrans, qui dispense un titre de responsable de la chaîne logistique et un bachelor. Enfin, pas moins de 18 licences professionnelles existent dans le secteur.



SCHÉMA DES FORMATIONS

LES PERMIS

Le CACES (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité) est très recommandé pour conduire, notamment des engins de manutention, mais une autorisation de conduite peut aussi être délivrée par l'employeur. Les qualifications spécifiques pour les conducteurs :

- le **permis B ou E(B)** est exigé pour la conduite de véhicule léger ;
- le **permis C ou E(C)** est exigé pour la conduite de véhicule poids lourd ;
- **Fimo (formation initiale minimale obligatoire)**, marchandises ou voyageurs, à renouveler tous les 5 ans, **FCO (formation continue obligatoire)** ;
- selon les produits transportés, une formation au transport de matières dangereuses par route (ADR) peut être requise.

LES ATTESTATIONS DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE

Les attestations de capacité professionnelle sont requises pour créer une entreprise de transport : il existe, par exemple, une attestation de capacité professionnelle de transport de voyageurs, de transport de marchandises et de location de véhicules industriels, de commissionnaire ou encore de transport léger de voyageurs ou de marchandises.

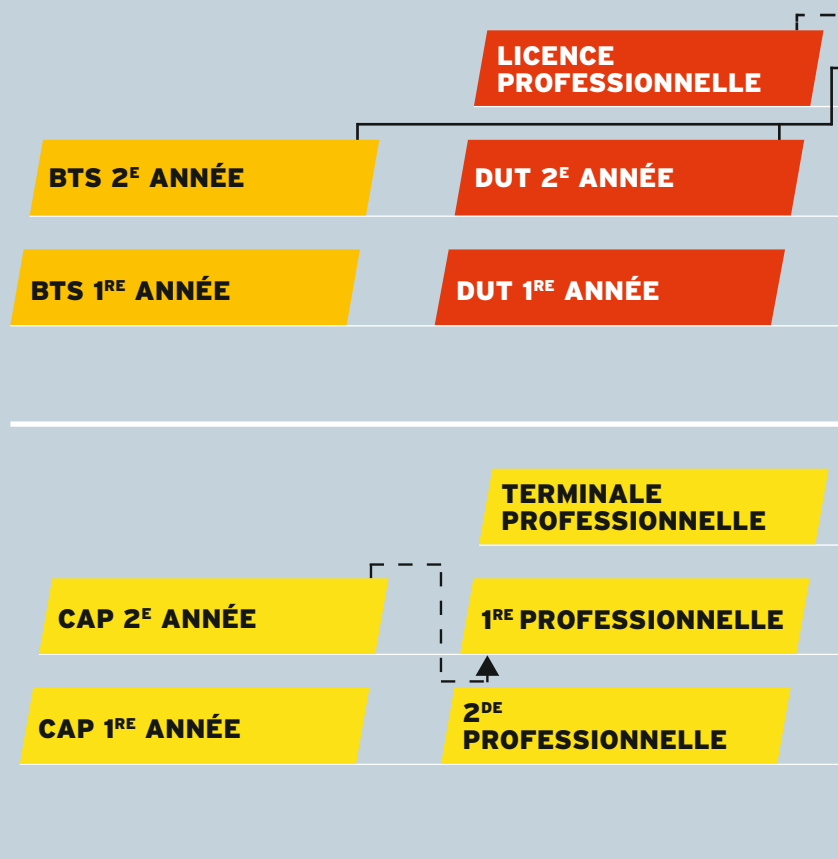
LES TITRES PROFESSIONNELS

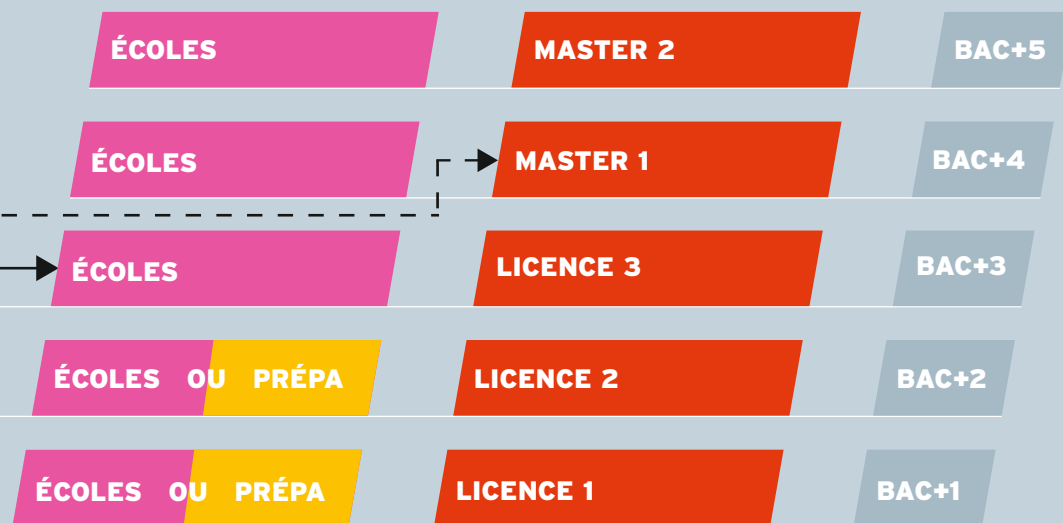
Les titres professionnels sont délivrés par le ministère chargé du Travail ou par les écoles professionnelles. Du niveau CAP jusqu'à bac + 3, certains titres correspondent particulièrement au transport de marchandises, d'autres au transport de personnes : conducteur/trice du transport routier interurbain de voyageurs, d'autres concernent la logistique : préparateur/trice de commandes.

Quelques titres attestent d'un niveau d'études supérieures (bac + 2) comme TSME (technicien/ne supérieur/e en méthodes et exploitation logistique) ou TSTTM (technicien/ne supérieur/e du transport terrestre de marchandises), pour préparer à piloter un site logistique, ou responsable production de transport de personnes.

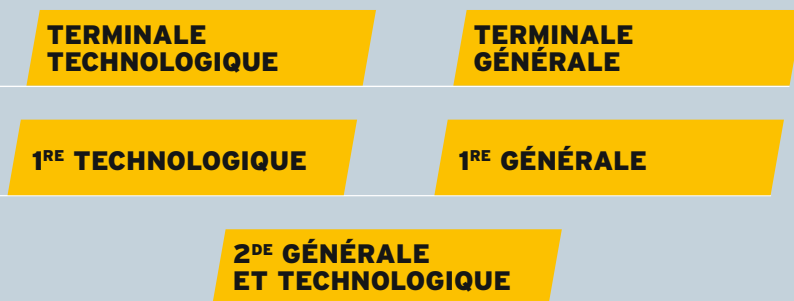
On trouve aussi des titres de niveau bac + 3, comme responsable en logistique.

Enfin, il existe des certificats de qualification professionnelle créés et délivrés par la branche professionnelle transport, tel le CQP déclarant en douane.





BACCALAURÉAT



CLASSE DE TROISIÈME

CAP Le CAP (certificat d'aptitude professionnelle) s'obtient en 2 ans après la 3^e, en apprentissage ou dans un lycée professionnel. Différents CAP sont proposés selon le type de conduite, comme conducteur/trice routier/ère de marchandises ou conducteur/trice livreur/euse de marchandises. De même, si l'on s'oriente vers la logistique ou la maintenance : CAP opérateur/trice logistique, CAP maintenance des véhicules, option B véhicules de transport routier.

Bac professionnel Les baccalauréats professionnels se préparent en 3 ans après la 3^e, dans les lycées professionnels ou les CFA (centres de formation d'apprentis) ; mais aussi en 2 ans après un CAP. Avec quatre grandes orientations : le bac pro conducteur/trice transport routier de marchandises, le bac pro transport, le bac pro logistique et enfin le bac maintenance des véhicules, option B véhicules de transport routier.







BTS En 2 ans après le bac, le BTS transport et prestations logistiques et le BTS maintenance des véhicules, option B véhicules de transport routier, débouchent directement sur l'emploi. Vente, exploitation logistique ou transport, les titulaires de BTS peuvent néanmoins poursuivre leurs études en alternance, vers une licence professionnelle en particulier. Enfin, il existe aussi des titres certifiés de niveau bac + 2 en alternance comme TSTTM (technicien/ne supérieur/e du transport terrestre de marchandises).

DUT En 2 ans après le baccalauréat, les DUT (diplômes universitaires de technologie) se préparent dans les IUT (instituts universitaires de technologie). Le DUT gestion logistique et transport s'effectue en formation initiale ou en apprentissage. Les étudiants ont la possibilité de continuer leurs études vers des licences professionnelles, qui y font suite et qu'ils peuvent effectuer en apprentissage, ou vers des formations spécifiques proposées par l'Isteli (Institut supérieur du transport et de la logistique internationale). Ils peuvent aussi poursuivre à l'université ou dans des écoles de commerce ou d'ingénieurs.

Licence professionnelle Une licence professionnelle s'obtient en un an après un DUT, un BTS ou une deuxième année de licence. Elle permet de se spécialiser, entre autres, dans la logistique. Les études comprennent un stage de 4 à 6 mois. Elle peut aussi s'effectuer en apprentissage. Quelques exemples : management des transports et de la distribution logistique, management des processus logistiques, transport de voyageurs urbain et interurbain (Lille 3), management de la logistique (Reims), management des transports et de la distribution (Bordeaux), etc. Après un bac + 3, une formation de responsable production transport logistique est également proposée par l'Aftral.

Master Après la licence, les masters se déroulent sur 2 années, M1 et M2. Il existe par exemple un master commerce et management international, des masters spécialisés en logistique et, en particulier, proposées par la profession, les formations en alternance de manager des opérations et processus logistiques, et de manager transport logistique et commerce international.

Diplômes d'écoles de commerce ou spécialisées Les écoles de commerce peuvent mener en 3 ans après une classe préparatoire ou en 5 ans après le bac à des postes en logistique à des fonctions commerciales ou de chargé d'affaires ou à diriger des entreprises. En 3 ans après le bac, les écoles peuvent délivrer des bachelors qui mentionnent une spécialisation (affréteur, organisation des transports, prestations logistiques internationales). À noter, l'école spécialisée de la profession, l'Isteli, qui forme à ces métiers.

-  Lycée professionnel ou CFA
-  Lycée général ou technologique
-  Écoles
-  Université
-  Parcours possible
-  Passerelle

POUR ALLER PLUS LOIN

www.onisep.fr
www.aft-dev.com/guide-orientation-transport-logistique
www.aftral.com
www.promotrans.fr



T Clic EMPLOI

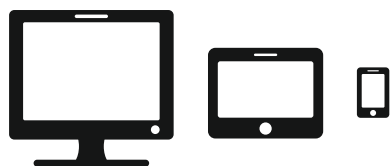
La plateforme de l'emploi
dans les transports

Une mise en relation ciblée efficace entre les entreprises et les candidats

**Créez votre profil
en quelques clics !**

**L'ESPACE
CANDIDAT**

**Accédez de partout à votre
espace depuis votre ordinateur,
votre tablette, votre téléphone...**



UN PROFIL OPTIMAL

- Renseignement détaillé du profil : lieu de travail souhaité, compétences proposées...
- Le profil candidat génère un CV imprimable ou téléchargeable.
- Dépôt du CV en ligne pour une meilleure visibilité auprès des recruteurs.

RECEPTION D'ANNONCES CORRESPONDANT A UNE RECHERCHE D'EMPLOI OU D'ALTERNANCE

- Enregistrement de critères de recherche afin de créer une ou plusieurs alertes e-mail.
- Réception automatique d'un e-mail dès qu'une nouvelle annonce correspondant aux critères est déposée.

CANDIDATURE EFFICACE, CONFORME AUX CRITERES DES OFFRES D'EMPLOI OU D'ALTERNANCE

- Accès à des milliers d'offres d'emploi ou d'alternance.
- Identification rapide et simple d'annonces ciblées grâce à un moteur de recherche performant multicritère.

ZOOM

MÉTIER

TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE

Une commande à livrer dans un quartier voisin, un service de bus à assurer régulièrement, des matériaux de construction à acheminer ou un malade à transporter à l'hôpital ? Le secteur du transport routier et de la logistique propose des métiers de conducteurs extrêmement variés, mais également de nombreux autres métiers associés : de multiples professionnels travaillent dans des entreprises de transport, de location ou de maintenance de véhicules, dans des entrepôts, etc.

Vingt professionnels vous livrent ici les raisons de leur choix et racontent leur quotidien. Ils vous font découvrir leur expérience de la route pour certains, les emplois liés à la manutention et à l'organisation logistique pour d'autres, ou encore les métiers commerciaux et ceux qui touchent au droit de circulation des marchandises.

En choisissant à la sortie de la 3^e des formations professionnelles en transport et logistique (CAP, bac pro) ou, après un bac général ou technologique, des formations à bac+2 (BTS, DUT), bac+3 (licence pro), bac+5 (master), on peut opter pour la formation en alternance conduisant à ces différents niveaux. Tous ces cursus sont détaillés, d'une part, par des questions/réponses sur les parcours possibles, d'autre part, grâce à un grand schéma des formations. Cet ouvrage, à destination des jeunes, de leurs parents et des équipes éducatives, vise à faciliter l'approche de ce secteur. Il s'inscrit dans l'esprit du parcours Avenir qui les accompagne de la 6^e à la terminale.



onisep.fr/lalibrairie

Code de diffusion 901365
ISSN 1772-2063
Février 2018

4,90 €



MINISTÈRE
DE L'ÉDUCATION
NATIONALE

MINISTÈRE
DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR,
DE LA RECHERCHE
ET DE L'INNOVATION



onisep

**TOUTE L'INFO SUR LES MÉTIERS
ET LES FORMATIONS**