

2025

Note d'information : les métiers de conducteur d'autobus et de chauffeur d'autocar



Table des matières

1. Introduction	2
2. Les métiers	2
2.1. Compétences	2
2.2. Conditions de travail	3
2.3. Accès à la profession	3
2.4. Évolutions professionnelles	3
3. Contexte socio-économique	4
4. Evolution et enjeux du secteur	5
4.1. Sécurité	5
4.2. Transition écologique	5
4.3. Coût de l'énergie.....	6
4.4. Digitalisation.....	6
4.5. Mobilité et usage des transports.....	7
4.6. Pénurie.....	8
5. Le marché de l'emploi	8
5.1. Métiers en pénurie	8
5.2. Opportunités d'emploi	9
5.3. Positionnement des chercheurs d'emploi	9
5.4. Flexijobs.....	10
6. L'offre de formation et d'enseignement	10
6.1. Centres de compétences et Centre de formation Forem	10
6.2. Enseignement pour adultes	11
6.3. CFISPA	11
6.4. Enseignement secondaire qualifiant	11
6.5. Autres initiatives privées	11
7. Conclusions	12
Bibliographie non exhaustive	13

1. Introduction

À la suite de la mise à jour de la liste des métiers prioritaires de l'IBEFÉ du Brabant wallon en octobre 2024, les membres ont exprimé le souhait que les métiers de conducteur d'autobus et de chauffeur d'autocar fassent l'objet d'une note d'information. Cette demande s'inscrit dans un contexte de pénurie structurelle de main-d'œuvre dans ces professions, qui touche l'ensemble du territoire wallon. Actuellement, aucune offre de formation spécifique à ces métiers n'est proposée sur notre territoire.

L'IBEFÉ avait déjà abordé ces métiers dans le cadre d'une analyse exploratoire en 2019 sur le secteur du transport et de la logistique et d'une présentation du TEC lors d'une séance de l'IBEFÉ en janvier 2023.

C'est dans ce contexte que nous avons rédigé la présente note d'information. Elle vise à découvrir ces métiers, éclairer les enjeux liés à ces métiers, à mieux comprendre leur réalité professionnelle, ainsi qu'à découvrir le marché de l'emploi et l'offre de formation et d'enseignement. Elle se base essentiellement sur la littérature et des données quantitatives.

Les intitulés des métiers, des formations sont utilisés de manière épiciène. Pour une meilleure lisibilité, nous avons employé le masculin. Les méthodes de collecte et de calcul de données diffèrent d'un fournisseur à l'autre, tout comme les années de référence. C'est pourquoi les comparaisons ne sont pas possibles.

2. Les métiers

Le **conducteur d'autobus** assure le transport de passagers sur des lignes régulières, généralement en milieu urbain ou périurbain. Il suit un itinéraire et un horaire fixes, s'arrête à des points déterminés, accueille les passagers, vend ou contrôle les titres de transport, et veille à leur sécurité tout au long du trajet. Il est également responsable de la vérification de l'état du véhicule avant et après sa prise de service.

Le **chauffeur d'autocar**, quant à lui, effectue des trajets plus longs, souvent interurbains, touristiques ou internationaux. Il transporte des groupes de passagers dans le cadre de voyages organisés, d'excursions ou de lignes régulières longue distance. Ses missions incluent l'accueil des passagers, le chargement et le déchargement des bagages, la gestion des pauses et des temps de conduite, ainsi que parfois l'animation ou l'information touristique.

2.1. Compétences

Ces deux métiers exigent des compétences techniques communes, telles que la maîtrise de la conduite d'un véhicule lourd, la connaissance du code de la route et des règles de sécurité, la capacité à lire un itinéraire, etc. Des compétences relationnelles sont également indispensables : sens du contact, courtoisie, patience et gestion des situations conflictuelles.

Le TEC pointe 4 qualités clés : l'orientation « client », la bonne gestion du stress, le respect des règles et la flexibilité.

Le chauffeur d'autocar doit souvent faire preuve d'une grande autonomie, d'une capacité d'adaptation à des horaires irréguliers, et parfois de compétences linguistiques pour interagir avec une clientèle internationale.

2.2. Conditions de travail

Pour les deux fonctions, les professionnels doivent faire face à des horaires irréguliers, incluant souvent le travail en tôt le matin, en soirée, les week-ends et les jours fériés. Le rythme de travail peut être soutenu, avec des périodes de forte affluence, notamment aux heures de pointe ou durant les vacances scolaires.

Le conducteur d'autobus travaille généralement sur des trajets courts et répétitifs, ce qui lui permet de rentrer chez lui chaque jour. À l'inverse, le chauffeur d'autocar peut être amené à effectuer des trajets longue distance, parfois à l'étranger, impliquant des absences prolongées du domicile et une gestion rigoureuse des temps de conduite et de repos.

Le transport scolaire peut être une porte d'entrée pour les jeunes candidats, néanmoins, il implique des horaires coupés et du chômage pendant les vacances scolaires.

Lorsqu'un candidat débute au TEC, il est d'abord affecté à un horaire dit "coupé", qu'il reçoit 48 heures à l'avance. Cette période transitoire, qualifiée de "tampon", précède l'accès à un roulement plus stable, généralement après 2 à 3 années d'ancienneté. Ce roulement inclut une répartition des jours de travail sur la semaine, ainsi que des plages de repos planifiées.

Dans les deux cas, la responsabilité est importante, tant pour la sécurité des passagers que pour le respect des horaires. Le travail s'effectue en grande partie seul (parfois deux pour les longs trajets), dans un environnement parfois stressant (trafic dense, conditions météorologiques, comportements des usagers). Enfin, les conducteurs doivent faire preuve d'une grande vigilance, d'une bonne condition physique et d'une résistance au stress, car ils sont exposés à des postures prolongées, au bruit, et à des interactions parfois conflictuelles avec les usagers.

2.3. Accès à la profession

L'accès à ces professions nécessite l'obtention du permis D, complété par un Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP). L'âge minimum requis est de 21 ans, et les candidats doivent présenter un casier judiciaire vierge, une bonne condition physique, ainsi qu'une bonne maîtrise du français.

Le métier est accessible à un public sans niveau d'étude spécifique, sous réserve de répondre aux conditions ci-dessus. Le TEC engage des conducteurs d'autobus sans le permis D (avec au moins le permis B), ni le CAP, et forme ses travailleurs à l'entrée en fonction. Certaines entreprises engagent via la filière PFI (Plan Formation Insertion).

2.4. Évolutions professionnelles

Dans les plus grandes structures, les conducteurs peuvent évoluer de différentes manières au fil de leur parcours professionnel. Un conducteur peut devenir formateur pour les nouveaux collègues, ou évoluer vers des postes de chef d'équipe, coordinateur de planning, ou encore responsable de dépôt. Ces fonctions impliquent plus de responsabilités et parfois moins de

conduite. Par exemple, au sein du TEC, le conducteur peut évoluer vers un poste de formateur, de « homme de bureau », « brigadier », « chef de dépôt », « contrôleur », etc. en postulant en interne et en réussissant des examens internes.

Les conducteurs / chauffeurs peuvent également changer de type de service, par exemple passer de la conduite d'un autobus urbain à celle d'un autocar pour des trajets plus longs ou touristiques. Ils peuvent aussi se spécialiser dans certains services comme le transport scolaire ou les lignes express.

3. Contexte socio-économique

Le Brabant wallon n'est pas spécialisé dans le Transport et entreposage¹. En 2022, le Brabant wallon comptait 5.259 postes salariés, ce qui représente 8,8% de postes du secteur de la Wallonie. Le nombre de postes concernent 11,6% de femmes.²

16 assujettis à la TVA ont leur siège social en Brabant wallon, dont plus de deux tiers n'ont aucun employé. Le Brabant wallon compte 15,5% des assujettis wallons. Un employeur, en Wallonie, compte plus de 5000 employés : le TEC.

Nombres d'assujettis à la TVA

310 – Transports urbains et suburbains de voyageurs

Année 2023

	Brabant wallon	Région wallonne
Aucun employé	10	69
1-9 employés	1	14
10-49 employés	2	9
50-99 employés	2	6
Plus de 100 employés	1	5
Total	16	103

Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

En 2024, le TEC comptait 5 817 collaborateurs, dont 3 546 conducteurs.³ Le TEC employait 390 collaborateurs brabançons (6,7% des collaborateurs wallons), dont 278 conducteurs. En 2023, 6% des conducteurs étaient des femmes (pour 9,8% en Wallonie).⁴

¹ L'indice de spécialisation est de 84 au 30/06/2022. L'indice de spécialisation est le rapport entre le nombre de postes dans le secteur d'activité en Brabant wallon divisé par le nombre de postes en Brabant wallon, et le nombre de postes dans le secteur d'activité en Wallonie sur le nombre de postes en Wallonie. Si l'indice est supérieur à 100, la zone géographique concernée est spécialisée dans le secteur d'activité. Source : IBEFE Bw, Rapport analytique et prospectif 2024.

² ONSS, répartition des postes de travail par lieu de travail, 30/06/2022, Calculs IWEPS

Les statistiques sont établies sur la base des unités d'établissement (ou unités locales) des entreprises dans lesquelles les travailleurs sont occupés.

³ TEC, Rapport annuel 2024

https://www.letec.be/Content/Uploads/PDF/Interne/TEC_Rapport_annuel_2024.pdf

⁴ TEC, Rapport annuel 2023, <https://rapportannuel.letec.be/2023/chiffres/#collaborateurs>

Sur le site de la Fédération Belge des Entrepreneurs Autobus et Autocar (fbaa), on retrouve les 16 entreprises privées actives en Brabant wallon.⁵

Selon la Fédération Belge des Entrepreneurs Autobus et Autocar (fbaa), le secteur comprend 374 entreprises privées en Belgique, dont 1/3 à Bruxelles et en Wallonie. Le secteur compte 14.200 collaborateurs dont 13.450 chauffeurs et mécaniciens. Entre 2019 et 2024, le nombre d'entreprises a diminué de 10%. En revanche le nombre de chauffeurs et de mécaniciens ont augmenté de 6% et le nombre de véhicules a augmenté de 5%.⁶ Le secteur privé propose 3 types de services : le transport public en autobus en sous-traitance du TEC ou De Lijn (35% des kilomètres public en autobus en Wallonie), le transport scolaire et le transport en autocar.

En Brabant wallon, 656 autobus et autocars sont immatriculés au 1/08/2024, dont 167 à Nivelles, 115 à Lasne et 77 à Chaumont-Gistoux. Cela représente 11,8% des immatriculations wallonnes.⁷

4. Evolution et enjeux du secteur

4.1.Sécurité

Depuis quelques années, le personnel de première ligne fait face à de nombreux actes de violence, qu'ils soient verbaux ou physiques. De plus en plus de cas sont répertoriés par le TEC ou par les sociétés privées (majoritairement dans le transport public d'autobus mais parfois aussi dans le transport scolaire).

En 2024, le TEC a recensé 314 agressions. Différentes mesures sont mises en œuvre pour lutter contre cette violence : équipement des véhicules d'un poste de conduite muni d'une vitre anti-agression, systèmes de vidéoprotection, pédale de détresse, dépôt de plainte systématique pour toute agression, campagne de sensibilisation à destination du grand public, opérations de contrôles conjointes avec la police, etc.⁸

4.2.Transition écologique

Le Pacte vert (ou Green Deal) européen est déterminé à faire de l'UE le premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050. Pour y parvenir, les 27 États se sont engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. De manière globale, le transport est un secteur « mauvais élèves » qui a augmenté sa part des missions de gaz. Cependant, les tendances sont assez différentes d'un acteur à l'autre.

La directive Clean Véhicules a été transposée, dans le droit belge, le 18 mai 2022 : elle vise à promouvoir les véhicules routiers propres et économes en énergie dans les marchés publics. Les autobus sont concernés par cette loi mais pas les autocars. Cette loi impose des quotas de « véhicules propres » et « zéro émission » pour toute nouvelle acquisition.

⁵ Fbaa, Localisateur d'entreprises, page visitée en juillet 2025, https://www.fbaa.be/fr/entrepreneurs/localisateur-entreprises?title=&postal_code=&field_province_target_id=36

⁶ fbaa, Chiffres clés du secteur, page visitée en juillet 2025, <https://www.fbaa.be/fr/propos-de-la-fbaa/chiffres-cles-du-secteur>

⁷ SPF économie – Statbel, Nombre d'autobus et d'autocars, 01 août 2024, Traitement : Walstat

⁸ TEC, Rapport annuel 2024, https://www.letec.be/Content/Uploads/PDF/Interne/TEC_Rapport_annuel_2024.pdf

Dans ce cadre, le TEC a intégré 825 bus hybrides et prévoit d'accélérer sa transition vers l'électrique dans les six prochaines années. Cette évolution implique une transformation structurelle de l'entreprise : adaptation des dépôts, installation de bornes, formation des conducteurs et réorganisation des opérations.

Les sous-traitants, qui assurent 30 % du service régulier, sont également impliqués dans cette transition.

En revanche, la transition est beaucoup plus lente, voire inexistante pour les entreprises privées. Elle demande des investissements lourds, souvent hors de portée des petites et moyennes entreprises. Chez ces acteurs, la transition dépend fortement des aides publiques, appels à projets ou partenariats.

Actuellement, très peu de véhicules à motorisation alternative offrent à la fois une autonomie suffisante et un espace de chargement adapté aux besoins du transport de personnes ou de matériel. Les rares modèles disponibles sont particulièrement coûteux et affichent des délais de livraison pouvant s'étendre sur plusieurs années. Par ailleurs, les infrastructures publiques permettant la recharge rapide ou le ravitaillement de ces véhicules lourds restent quasi inexistantes, ce qui freine le déploiement à grande échelle des autocars.

4.3. Coût de l'énergie

Ces dernières années, le secteur du transport de personnes par autobus et autocar a été fortement impacté par la hausse des coûts énergétiques, liée à des facteurs géopolitiques (crise sanitaire, guerre en Ukraine) et économiques (inflation, volatilité des marchés de l'énergie). Cette augmentation a représenté un poids financier majeur pour les entreprises du secteur, venant s'ajouter aux charges salariales et aux investissements en véhicules et infrastructures.

4.4. Digitalisation

« L'Union européenne impose un système de tachygraphe digital pour le contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs dans les transports routiers. Il s'agit d'un appareil électronique qui est intégré au véhicule et enregistre les temps de conduite et de repos du chauffeur, la vitesse du véhicule, la distance parcourue et les irrégularités. Ces informations sont enregistrées dans la mémoire de l'appareil et sur la carte du conducteur du chauffeur. Le but du tachygraphe est d'améliorer la sécurité routière, garantir les conditions de travail du chauffeur, favoriser la concurrence loyale et faciliter la gestion des entreprises de transport.

Au-delà de ce système de tachygraphe, les technologies sont de plus en plus intégrées dans les véhicules, tant les véhicules de personnes que de marchandises : outils de géolocalisation, assistance à la conduite, contrôle de vitesse, échanges de données automatiques, etc. Même si les avancées technologiques évoluent très rapidement, nous n'attendons pas la conduite autonome dans un court ou moyen terme. »⁹

Du côté du TEC, la transformation numérique est engagée. L'opérateur public a développé une application mobile complète permettant la billetterie digitale, la validation de titres de transport,

⁹ IBEFE Bw, Analyse du secteur du transport et de la logistique et de ses métiers, 2019, p.9-10

le suivi en temps réel des trajets, l'accès à des notifications personnalisées. Le TEC utilise également des outils de gestion de flotte pour optimiser les itinéraires, améliorer la ponctualité et suivre les véhicules en temps réel. Depuis 2024, tous les conducteurs du TEC disposent d'un système de messagerie embarquée leur permettant de signaler rapidement une vingtaine de situations types (fraude, retard, menace...) au dispatching, qui reçoit l'alerte avec la géolocalisation du véhicule et agit en conséquence. En cas de panne du système principal, un dispositif de secours garantit la continuité des communications d'urgence. Cette modernisation implique une montée en compétences du personnel, notamment en matière de maintenance numérique, d'analyse de données et de gestion des outils connectés. Si l'automatisation complète (comme les bus autonomes) reste à long terme, les bases technologiques sont posées.

Dans le secteur privé, bien que certains outils comme le GPS se généralise, l'adoption des logiciels de gestion de flotte ou d'autres outils numériques reste limitée par les ressources financières et le manque de personnel formé.

Certaines entreprises, notamment les plus grandes ou les plus innovantes, commencent à utiliser des outils d'intelligence artificielle pour générer des devis, planifier les trajets en respectant les temps de conduite et de repos.

4.5.Mobilité et usage des transports

En Wallonie, la voiture reste le mode de transport dominant, représentant 71,4 % des distances parcourues, contre 9,2 % pour le train et 8,7 % pour les bus, trams et métros selon le *Tableau de bord de la mobilité 2024* publié par le SPW Mobilité¹⁰. Cette prédominance est encore plus marquée en Brabant wallon, territoire périurbain où l'usage de la voiture est profondément ancré dans les habitudes de déplacement, notamment pour les trajets domicile-travail. Cette situation soulève des enjeux sociétaux majeurs : accès équitable aux services, inclusion des publics non motorisés, réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi lutte contre l'isolement dans les zones peu denses., etc.

Pour y répondre, la Wallonie et les acteurs locaux misent, entre autres, sur une approche multimodale, en développant des infrastructures qui facilitent les correspondances entre les différents modes de transport. Les gares de Nivelles, Ottignies et Louvain-la-Neuve sont progressivement transformées ou se transforment en pôles multimodaux, intégrant parkings vélos sécurisés, arrêts de bus réorganisés, bornes d'information en temps réel et connexions piétonnes améliorées.

Ces aménagements visent à rendre les transports publics plus attractifs et accessibles, en particulier pour les jeunes, les étudiants et les personnes âgées. Du côté des usagers des autobus, les tendances récentes observées par le TEC montrent une attente croissante en matière de ponctualité, de lisibilité de l'offre et de confort, avec une utilisation accrue des outils numériques pour planifier les trajets et suivre les horaires en temps réel.

¹⁰ Exploitation de données de comportements issues de l'enquête mobilité réalisée par le SPW MI (mars 2024). Enquête auprès d'un panel de citoyens représentatif de la population wallonne via un questionnaire individuel. Le panel est composé de 2.000 adultes et de 1.000 parents.
SPW Mobilité & infrastructures, Tableau de bord de la mobilité 2024

4.6. Pénurie

La pénurie de personnel, et plus particulièrement de conducteurs, a atteint un point tel que certains trajets doivent être raccourcis voire annulés.¹¹ Cette pénurie restreint l'activité. Cette pénurie sera détaillée dans le point ci-après.

5. Le marché de l'emploi

5.1. Métiers en pénurie

Les métiers du transport de personnes, comme ceux de conducteur d'autobus et de chauffeur d'autocar, figurent parmi les professions en pénurie structurelle en Wallonie. Cette situation s'explique par plusieurs facteurs :

- Manque de candidats disponibles : le nombre de personnes formées ou intéressées par ces métiers est insuffisant pour répondre à la demande des employeurs.
- Au cours de la crise sanitaire, les exploitants d'autocars ont vu de nombreux chauffeurs quitter leur poste. À l'heure où la demande de voyages en autocar connaît un nouveau regain.
- Conditions de travail exigeantes : horaires irréguliers, travail en soirée, les week-ends, responsabilités importantes, stress lié à la conduite et à la gestion des passagers. Ces éléments peuvent décourager les candidats potentiels.
- Vieillesse de la main-d'œuvre : une part importante des travailleurs actuels dans ces métiers a plus de 50 ans. Le départ à la retraite de nombreux conducteurs dans les prochaines années risque d'aggraver la pénurie, faute de relève suffisante. En 2023, 48,8% du personnel TEC a plus de 45 ans. Pour le Brabant wallon, on monte à 54,8%.¹²
- Image du métier : le métier souffre parfois d'une représentation peu valorisante ou éloignée de la réalité, ce qui nuit à son attractivité, notamment auprès des jeunes.
- Mobilité et accessibilité : les lieux de travail (dépôts, points de départ) ne sont pas toujours facilement accessibles, ce qui peut freiner l'engagement de nouveaux candidats.
- Évolution des attentes des candidats : les jeunes générations accordent plus d'importance à des critères comme le sens du travail, la flexibilité, les valeurs de l'entreprise ou la conciliation vie privée/vie professionnelle. Ces attentes ne sont pas toujours compatibles avec les contraintes du métier.

Lors de la séance IBEFE du 24 janvier 2023, il a été précisé que le Brabant wallon est une des zones les plus critiques pour trouver des conducteurs avec Eupen et Arlon.¹³

¹¹ FBAA, Mémoire 2024

¹² TEC, Rapport annuel 2023

¹³ Séance IBEFE Bw, Société Régionale Wallonne du Transport (TEC) : Présentation des profils-métiers, besoins en formation par Madame GERLACHE, Responsable Recrutement Direction Ressources Humaines, 24 janvier 2023

5.2. Opportunités d'emploi

Le Forem a recensé, en Brabant wallon, 90 conducteurs d'autobus, 55 chauffeurs d'autocar et 6 opportunités d'emploi pour lesquelles le métier n'est pas défini dans la catégorie Conduite de transport en commun sur route. Pour ces métiers, les opportunités d'emploi brabançonnaises représentent 10,4 % des opportunités wallonnes.

Opportunités d'emploi	Sjabloon_lib	Brabant wallon	Région wallonne
Métier non défini	Métier non défini	6	71
N410301-1	Conducteur d'autobus	90	1.491
N410301-4	Chauffeur d'autocar	55	896

Source : Forem, 2024

En Belgique, « les exploitants belges d'autobus et d'autocar sont à la recherche de 1875 nouveaux collaborateurs, 1535 de ces places vacantes étant destinées à des candidats-chauffeurs »¹⁴. En 2022, 50 conducteurs de bus étaient recherchés, par le TEC, en Brabant wallon sur les 496 pour toute la Wallonie.¹⁵

5.3. Positionnement des chercheurs d'emploi

Le nombre de chercheurs d'emploi est nettement inférieur au nombre d'opportunités d'emploi.

Le Brabant wallon compte 33 chercheurs d'emploi positionnés sur le métier de conducteur d'autobus et 14 sur le métier de chauffeur d'autocar¹⁶.

	Brabant Wallon	Région wallonne	Niveau d'enseignement ¹⁷			Sexe ¹⁸	Permis ¹⁹
			Fondamental	Secondaire	Supérieur	Féminin	Pas de permis B
Conducteur d'autobus	33	418	40,6%	54,5%	4,9%	11,0%	7,2%
Chauffeur d'autocar	14	142	51,5%	40,4%	8,1%	7,0%	3,5%

Source : Forem, 2024

Les chercheurs d'emploi ont un niveau d'enseignement fondamental et secondaire. Les femmes sont très peu représentées. Une minorité n'a pas le permis de conduire B, ce qui est un prérequis pour la fonction.

¹⁴ FBAA, Mémoire 2024, p.11

¹⁵ Séance IBEFE Bw, Société Régionale Wallonne du Transport (TEC) : Présentation des profils-métiers, besoins en formation par Madame GERLACHE, Responsable Recrutement Direction Ressources Humaines, 24 janvier 2023

¹⁶ Une même personne peut être positionné sur les deux métiers. Nous ne pouvons donc les additionner.

¹⁷ Par rapport au nombre de chercheurs d'emploi wallon

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Ibidem

5.4. Flexijobs

« Depuis le 01/01/2024, le Gouvernement fédéral autorise les chauffeurs des entreprises privées d'autobus et d'autocar à travailler dans le cadre du régime flexi-job. L'Institut pour l'autoCar et l'autoBus (ICB) a mené une étude sur l'impact de cette mesure sur le secteur. Il constate que 6 entreprises sur 10 ont employé des chauffeurs 'flexi-jobbers' en 2024. L'année passée, ce régime a permis de trouver 550 nouveaux chauffeurs qui ont commencé dans le secteur. Un chauffeur sur deux a moins de 65 ans. Ils roulent à la fois des services réguliers, des services scolaires et des services occasionnels en autocar. »²⁰

6. L'offre de formation et d'enseignement

Bien que l'offre de formation se développe en Wallonie, le Brabant wallon ne propose aucune offre de formation ou d'enseignement pour ces métiers.

Une des difficultés rencontrées par les opérateurs est le nombre limité des inscriptions. La demande est souvent plus élevée que le nombre de places disponibles. En effet, bien que le secteur finance souvent des autobus / autocars, le nombre d'apprenants par bus et par formateur est restreint.

6.1. Centres de compétences et Centre de formation Forem

Le Forem, en partenariat avec le Fonds Social, propose des formations destinées aux chercheurs d'emploi, permettant d'obtenir le permis D avec le CAP. Elles préparent au métier de conducteur d'autobus et d'autocar. Bruxelles Formation et le VDAB proposent également des formations équivalentes.

Le Centre de compétence logistique du Hainaut propose la formation bus-car à Estaimpuis et à Houdeng-Goegnies. Celle-ci dure 12 semaines, dont 6 semaines de cours théoriques et 6 semaines de formation pratique pour obtenir les permis D1 (mini-bus) et D. Cette formation est précédée d'un module « Minitic » de 5 jours plus général : recherche d'emploi, langue, compétences numériques de base.

Le Centre de compétence logistique Liège propose une formation pour les chercheurs d'emploi de 10 semaines, plus 2 à 4 semaines de stage en entreprise. Elle se déroule à Grâce-Hollogne (Liège) ou Longlier (Neufchâteau). Elle comprend un module essais métiers (40h), un module « Minitic » (40h), un module théorie générale (80h), un module pratique D (180h) et l'examen du permis D sur la route.

Enfin, le Centre de formation de Mornimont (Jemeppe-sur-Sambre) propose une formation de 11 semaines. Elle comprend un stage d'immersion avant l'entrée en formation, un module théorique générale, la lecture de carte, de la pratique sur un simulateur, des cours pratiques et un stage de qualification.

²⁰ FBAA, Communiqué de presse : 550 nouveaux chauffeurs de bus et d'autocar en 2024 grâce aux flexi-jobs, 15/01/2025

6.2. Enseignement pour adultes

L'enseignement pour adultes propose de se former à Verviers et dans le Hainaut.

L'école Don Bosco à Verviers propose une formation d'un an pour devenir chauffeur d'autobus ou autocar

L'Institut provincial Augusta Chiwy (Farciennes) et l'École de promotion sociale de Chimay proposent aussi une formation de conducteur de bus et autocars. Cette dernière dure un an, accessible en journée. Elle combine des cours théoriques, pratiques et un stage. Le programme théorique est dispensé à Chimay et couvre des domaines variés : législation du transport, sécurité, maintenance de base, communication, psychologie, cartographie, géographie touristique, anglais, et économie du transport. Les cours professionnels pratiques sont donnés à Farciennes : Technologie du métier et Activités professionnelles d'apprentissage. Les apprenants doivent présenter un travail de fin d'études devant un jury professionnel.

6.3. CFISPA

Le C.F.I.S.P.A.²¹, le Plope asbl, situé à Vottem, propose la formation Conducteur Poids lourds, qui permet, selon certaines conditions, d'acquérir le permis de chauffeur de bus D.

6.4. Enseignement secondaire qualifiant

Deux écoles, situées à Namur et à Liège, proposeront, dès la rentrée 2025, l'option Conducteur d'autobus et d'autocar, sous réserve d'un nombre d'inscriptions suffisantes. Cette option sera dispensée en 3 ans (de la 4^e à la 6^e année) dans l'enseignement qualifiant professionnel.

6.5. Autres initiatives privées

Le moyen le plus rapide, mais aussi le plus coûteux, d'obtenir le permis de conduire D avec le CAP est de se former par une auto-école avant de passer les examens dans un centre d'examen agréé.

Certaines entreprises peuvent former directement leurs futurs conducteurs de bus ou d'autocars en interne. Cette approche permet à un candidat d'obtenir le permis de conduire D avec l'aptitude professionnelle. La formation pratique peut alors être assurée par un accompagnateur interne à l'entreprise, et être complétée par des cours en auto-école.

Pour garantir une collaboration claire et équitable, il est recommandé de formaliser les modalités à l'avance, notamment via un contrat (comme un PFI ou un CDI) ou une clause d'écolage. Cette dernière prévoit que le travailleur rembourse une partie des frais de formation s'il quitte l'entreprise avant un délai convenu. Ce type de formation peut également bénéficier d'un soutien financier du Fonds social pour la formation en filière libre.

²¹ Un Centre de Formation et d'Insertion Socioprofessionnelle Adapté est à destination d'un public adulte porteur d'un handicap ou en incapacité de travail.

7. Conclusions

Les métiers de conducteur d'autobus et de chauffeur d'autocar sont aujourd'hui confrontés à une pénurie structurelle de main-d'œuvre, qui risquent d'augmenter les prochaines années vu le nombre élevé de travailleurs de plus de 50 ans.

La pénurie s'explique par un manque de candidats disponibles, accentué par des départs liés à la crise sanitaire, le vieillissement de la main-d'œuvre et des conditions de travail exigeantes (horaires irréguliers, stress, responsabilités). À cela s'ajoutent une image peu valorisante du métier, des difficultés d'accès aux lieux de travail et un décalage entre les attentes des jeunes générations et les contraintes du secteur.

A la suite de ces difficultés de recrutement, le TEC procède à différentes campagnes de sensibilisation, tant par rapport aux métiers qu'à l'image du TEC en tant qu'employeur, et propose différents outils d'information. La Fédération belge des entrepreneurs autobus et autocar promeut également activement leur secteur, entre autres par un site internet « Bechauffeur.be ».

L'offre de formation et d'enseignement s'étoffe avec l'ouverture d'une nouvelle option dans l'enseignement secondaire ordinaire dès la prochaine rentrée scolaire (sous réserve d'un nombre suffisant d'inscriptions). L'offre est assez répartie en Wallonie et à Bruxelles. Cependant, aucune n'est proposée sur notre territoire et le nombre d'apprenants est assez limité vu l'encadrement et le matériel que demandent ce type de formation. À la vue de la pénurie, certains employeurs, par exemple le TEC, engage sans le permis D et forme eux-mêmes leurs travailleurs.

Bibliographie non exhaustive

Publications : analyses, rapports, mémorandum, etc.

- BASSIN EFE, Compte-rendu – Rencontre sectorielle Transport et logistique, 4 octobre 2022
- FBAA, Mémorandum 2024
- FBAA, Communiqué de presse : 550 nouveaux chauffeurs de bus et d'autocar en 2024 grâce aux flexi-jobs, 15/01/2025
- Forem, Difficultés et opportunités de recrutement, Métiers / fonctions critiques et en pénurie en Wallonie, Liste 2024
- Forem, Difficultés et opportunités de recrutement, Métiers / fonctions critiques et en pénurie en Wallonie, Liste 2025
- IBEFE Bw, Rapport analytique et prospectif 2024
- IBEFE Bw, Analyse du secteur du transport et de la logistique et de ses métiers, 2019
- Pôle emploi – Direction Générale, Fiche ROME N4103 – Conduite de transport en commun sur route, juin 2021
- TEC, Rapport annuel 2024
- TEC, Rapport annuel 2023
- SPW Mobilité & infrastructures, Tableau de bord de la mobilité 2024

Source internet

- Centre de compétence Forem logistique – Hainaut, « Conducteur bus-car » in « Formations », page visitée en juillet 2025, <https://hainaut.formation-logistique.be/formations/transports-seances-d-info-formationen-bus-car-2025>
- Centre de compétence Forem logistique - Liège, « Conducteur/Conductrice d'autobus/d'autocar », in « Formations », page visitée en juillet 2025, <https://liege.formation-logistique.be/formations/conducteurconductrice-d-autobusd-autocar>
- Commission européenne, Les transports et le pacte vert pour l'Europe, page visitée en juillet 2025, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_fr#ref-%C3%A0-la-une
- Don Bosco, Formation de chauffeur autobus / autocar, page visitée en juillet 2025, <https://www.donboscopromsoc.be/news/seance-dinformations-pour-la-formation-de-chauffeur-autobus-car/>
- Fcbo, Formations – Permis D et CAP, page visitée en juillet 2025, <https://www.fcbo.be/fr/formations/permis-d-cap/>
- fbaa, <https://www.bechauffeur.be/>, site visité en juillet 2025
- fbaa, Chiffres clés du secteur, page visitée en juillet 2025, <https://www.fbaa.be/fr/propos-de-la-fbaa/chiffres-cles-du-secteur>
- fbaa, Localisateur d'entreprises, page visitée en juillet 2025, https://www.fbaa.be/fr/entrepreneurs/localisateur-dentreprises?title=&postal_code=&field_province_target_id=36
- Forem, « Chauffeur / Chauffeuse d'autocar » in « Info métier », page visitée en juillet 2025, <https://www.leforem.be/infos-metiers/metiers/chauffeur-chauffeuse-d-autocar.html>

- Forem, « Conducteur / Conductrice d'autobus » in « Info métier », page visitée en juillet 2025, <https://www.leforem.be/infos-metiers/metiers/conducteur-conductrice-d-autobus.html>
- Forem, « Transport et logistique » in « Info métier », page visitée en juillet 2025, <https://www.leforem.be/infos-metiers/secteurs/transport-et-logistique.html>
- Institut technique Henri Maus, Conducteur-trice d'autobus et d'autocar, page visitée en juillet en 2025, https://itcfhenrimaus.be/wp-content/uploads/2024/04/2024_MAUUS_Conducteur-dautocardautobus.pdf?fbclid=IwY2xjawFGvN9leHRuA2FlbQIxMAABHQp6Tm9vCx2-P3mJumHMSU4Foz3_rNFQf_qlS5DEus2dOcNatt2_2BIMA_aem_FpsAqMoTKn2Gdaa-ut7D89A
- Le Plope ASBL, « Conducteur.trice Poids lourd » in « Formations », page visitée en juillet 2025, <https://www.leplope.be/index.php/formations/transport>
- Promotion sociale Chimay, Conducteur bus – autocar, page visitée en juillet 2025, <https://www.promotion-sociale-chimay.be/index.php/sections-et-cours/cours-en-journee/conducteur-de-bus-et-autocars>
- Province du Hainaut, Etudier en Hainaut, Conducteur d'autocars D, page visitée en juillet 2025, <https://www.etudierenhainaut.be/ipetpps-char/pages/515-conducteur-d-autocar.html>
- Service Public Fédéral Mobilité et transports, Tachygraphe digital, page visitée en juillet 2025, <https://mobilit.belgium.be/fr/route/transport/tachygraphe-digital>
- TEC, « Conducteurs de bus », in « Jobs », page visitée en juillet 2025, https://www.letec.be/View/Conducteurs_de_bus/3902

Présentation

- Séance IBEFE Bw, Société Régionale Wallonne du Transport (TEC) : Présentation des profils-métiers, besoins en formation par Madame GERLACHE, Responsable Recrutement Direction Ressources Humaines, 24 janvier 2023
- Forem, Point com Transport, en présence du FSLT et la FCBO, au Centre de compétence Forem Logistique Hainaut - site d'Houdeng-Goegnies, le 05/12/2028

Données

- Forem, Opportunités d'emploi, 2024
- Forem, Positionnements des chercheurs d'emploi, 2024
- ONSS, Postes de travail salarié et d'établissements au 30 juin, 2018-2022
- Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium), Assujettis à la TVA, 2023
- SPF économie – Statbel, Nombre d'autobus et d'autocars, 01 août 2024, Traitement : Walstat

Correction orthographique et reformulation assistées par intelligence artificielle