



RAPPORT 2023 > BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

de l'Observatoire Prospectif
des métiers et des qualifications
dans les Transports
et la Logistique



Avec la participation
de l'AFT et de
l'OPCO Mobilités



RAPPORT 2023 DE L'OPTL

> BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

17 rue de l'Ingénieur Bertin

ZI

21600 LONGVIC

Tél. 06 75 65 00 78

bourgognefranchecomte@optl.fr

Remerciements

Le présent rapport a été réalisé, en lien avec les membres de l'OPTL régional, et en particulier sa présidence paritaire, par la délégation régionale de l'AFT Bourgogne-Franche-Comté grâce aux résultats de l'enquête qu'elle a menée auprès des établissements de la région au premier semestre 2023 et aux informations qu'elle a collectées au sein de différents pourvoyeurs de données.

Qu'elle en soit remerciée, ainsi que l'ensemble des entreprises qui ont bien voulu participer à l'enquête Tableau de bord, et les fournisseurs d'autres données (URSSAF Caisse nationale, Pôle emploi, services de l'État, Conseil Régional, organismes de formation, etc.).

Sommaire

Sommaire	3
Edito	4
Champ d'application et d'observation	5
Contexte économique général.....	10
L'emploi et les employeurs de la Branche.....	12
La localisation des emplois	19
Les effectifs salariés.....	24
Les caractéristiques des emplois	31
La typologie des métiers	38
Rémunération	41
La démographie	44
La formation dans la Branche	50
Insertion des jeunes sortis de formation initiale.....	55
La dynamique de l'emploi	57
La prospective globale pour la région	65
Conclusion	75

Edito

Cette édition 2023 du rapport de **l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications du Transport et de la Logistique** (OPTL) de Bourgogne-Franche-Comté présente une photographie de l'emploi et de la formation au sein des transports routiers et des activités auxiliaires de transport au cours de l'année 2022, mais également de premiers éléments de projection de l'emploi sur les proches années à venir.

Après une reprise économique forte en 2021, l'année 2022 a été marquée par un contexte économique tendu qui a perduré au cours de l'année 2023 : crise énergétique, inflation, tensions sur certains marchés de matières premières, tension également sur le marché du travail. Ainsi dans ce contexte, les entreprises de la branche professionnelle ont su s'adapter afin de maintenir leurs effectifs, puisque le nombre de salariés de la branche a connu une très légère progression de 1,2%.

Toutefois, les enjeux économiques et climatiques sont nombreux, et à l'aube de 2024, les entreprises de la branche sont inquiètes sur les changements qui pointent. Les enjeux d'avenir concernant la mobilité durable, et notamment le mixte énergétique, dont la mobilité lourde électrique devient prégnante, et nul ne sait si le niveau d'investissement attendu ne sera pas un frein pour l'emploi de nouveaux salariés ?

Ces interrogations donnent tout leur sens aux travaux de veille de l'OPTL qui offrent le moyen d'analyser finement les tendances du marché du travail et les besoins en compétences.

Nous profitons de cette introduction pour remercier très chaleureusement, comme il se doit, tous les partenaires publics qui nous transmettent leurs données statistiques, les chefs d'entreprises ou leurs représentants qui acceptent de jouer le jeu des réponses à nos questionnaires. Vos informations sont précieuses pour affiner les données. Et enfin à l'AFT et l'OPCO Mobilités pour leurs contributions qui rendent possible la réalisation et la diffusion de ces travaux.

Enfin pour une vision plus complète de la situation globale de la branche professionnelle en France, nous vous invitons également à lire le rapport national de l'OPTL qui complètera l'analyse par d'autres indicateurs que ceux présentés ici. (*rapport national consultable sur www.optl.fr*)



Président OPTL
Bernard IENN

Vice-Président OPTL
Laurent LEMAIRE

Champ d'application et d'observation

➤ Objectifs du rapport régional de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique

D'après l'accord national relatif à la formation professionnelle et à l'emploi du 1^{er} février 2011, la CPNE a une attribution générale de promotion de la formation professionnelle, en liaison avec l'évolution de l'emploi et des qualifications, dans son champ de compétence.

Elle définit notamment les orientations et les priorités de la Branche en matière de formation professionnelle. Elle procède régulièrement à leur mise à jour en fonction des besoins de la Branche.

Elle s'appuie plus particulièrement sur les travaux de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), des organismes de développement de la formation de la Branche (OPCO Mobilités et AFT), des organismes dispensateurs de formation de la Branche (AFTRAL et PROMOTRANS) et des Commissions Professionnelles Consultatives instituées auprès du ministère chargé de l'emploi (CPC "Transport et Logistique") et du ministère de l'éducation nationale (CPC "Transport, Logistique, Sécurité et autres services").

L'OPTL publie chaque année un rapport, présenté par les partenaires sociaux à l'ensemble des acteurs de la formation professionnelle et de l'emploi de la Branche.

Son analyse doit permettre aux entreprises de mieux définir leur politique de formation, aux salariés de mieux élaborer leurs projets professionnels et à la CPNE de faire des recommandations sur les priorités de formation professionnelle visant à prévenir toute difficulté rencontrée sur le marché de l'emploi.

La dimension prospective de l'OPTL et le développement des outils permettant de renforcer sa fiabilité sont au cœur du dispositif. Elle doit permettre également d'orienter les études effectuées par les organismes de développement de la formation précités et de guider les travaux de la Branche, des secteurs et des entreprises en matière de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

Les partenaires sociaux marquent leur attachement à la mise en place d'instances régionales exerçant, dans ce champ géographique, les attributions de l'OPTL. Dans chaque région administrative, un bilan annuel régional de même nature que celui préparé au niveau national est présenté par les représentations régionales de l'Observatoire national prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique.

➤ Les secteurs d'activité relevant de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Ce rapport porte sur les entreprises entrant dans le champ de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Codes NAF de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (dans la nouvelle NAF REV-2)

Terminologie utilisée dans le présent document

NAF REV. 2 *Intitulé du poste*

Transport routier de marchandises (TRM)

- 49.41A *Transports routiers de fret interurbains*
- 49.41B *Transports routiers de fret de proximité*
- 53.20Z *Autres activités de poste et de courrier*
- 80.10Z *Activités de sécurité privée (*)*

Transport routier de voyageurs (TRV)

- 49.39A *Transports routiers réguliers de voyageurs*
- 49.39B *Autres transports routiers de voyageurs*

Déménagement (DEM)

- 49.42Z *Déménagement*

Location (LOC)

- 49.41C *Location de camions avec chauffeur*
- 77.12Z *Location et location-bail de camions (*)*

Auxiliaires de transport (AUX)

- 52.29A *Messagerie, fret express*
- 52.29B *Affrètement et organisation des transports (*)*

Prestataires logistiques (PRL)

- 52.10B *Entreposage et stockage non frigorifique (*) (**)*

Transport sanitaire (TRS)

- 86.90A *Ambulances*

(*) Ces codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la convention collective transport nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. En conséquence, pour les activités partiellement couvertes, les ajustements nécessaires sont opérés afin de ne retenir que les entreprises couvertes par la convention collective.

(**) Depuis le 1^{er} février 2005, sont entrées dans le champ de cette même convention collective certaines activités logistiques identifiées par référence au code 5210B de l'entreposage non frigorifique.

Le rapport emploie à plusieurs reprises l'expression « **Activités Marchandises** (abrégée par **MAR**) » pour désigner le regroupement des secteurs du transport routier de marchandises stricto sensu (TRM), du déménagement (DEM), des activités auxiliaires (AUX), de la location (LOC) et enfin des prestataires logistiques (PRL). Nous utiliserons également l'expression « **Transport routier de personnes** » qui recouvre le transport routier de voyageurs (TRV) et le transport sanitaire (TRS).

➤ Les familles professionnelles relevant de la Branche professionnelle

Ce rapport détaille les effectifs du transport et de la logistique en utilisant une nomenclature des métiers élaborée par les partenaires sociaux. Elle se décline de la manière suivante :

Terminologie des familles professionnelles utilisée dans le rapport		Définition
Conduite		Emplois dédiés à la conduite de véhicules routiers quelles que soient leurs caractéristiques, chargements et destinations
Exploitation Transport		Emplois visant à organiser la mobilisation des moyens matériels et humains pour optimiser les prestations de transport
Logistique – Manutention - Magasinage		Emplois de coordination ou d'exécution des opérations de réception, de stockage ou d'expédition des produits
Autres	Direction	Emplois de direction ou de direction générale avec statut de salarié ou assimilé
	Gestion	Emplois relevant des services généraux, comptables ou ressources humaines de l'entreprise
	Ventes-Achats	Emplois consistant au démarchage, à la visite ou à la négociation auprès des clients et des fournisseurs
	Maintenance	Emplois consacrés à l'entretien ou à la remise en état des véhicules routiers et des matériels
	Interprofessionnel	Emplois transversaux dans l'entreprise et qui ne relèvent pas des autres familles professionnelles

➤ Le poids de la Branche professionnelle dans les effectifs régionaux de conducteurs

L'exploitation des Déclarations Annuelles de Données Sociales 2013 permet de dénombrer les conducteurs qui travaillent, soit dans le champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, soit dans d'autres secteurs d'activités.

En Bourgogne-Franche-Comté, on met ainsi en évidence que :

- **47 %** des emplois de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont exercés dans la Branche professionnelle du transport routier. Dans le détail, la Branche regroupe **56%** des conducteurs routiers et grands routiers et **20%** des conducteurs livreurs.
- **67%** des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la Branche conventionnelle du transport routier. 30 % sont employés dans le transport urbain de voyageurs. 3% des conducteurs travaillent dans d'autres secteurs d'activités.
- La Branche conventionnelle du transport routier rassemble **la majorité des conducteurs de véhicules de transport sanitaire**. Les autres conducteurs sont principalement des agents de la fonction publique (hôpitaux, SDIS, SMUR...).

➤ Méthodologie

Ajustement au champ de la CCNTR

Quatre codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport (CCNTR).

- **80.10Z – Activités de sécurité privée** : ce code comprend les sous-activités de gardiennage et d'enquêtes et sécurité qui n'appartiennent pas au champ de la Convention collective, que seule la sous-activité de transports de fonds et de valeurs intéresse ;
- **77.12Z – Location et location-bail de camions** : la location et location-bail de véhicules de loisirs, incluse dans ce code d'activité, est hors champ de la Convention collective ;
- **52.29B – Affrètement et organisation des transports** : les activités spécifiques d'auxiliaires de transport maritime, aérien, ainsi que les autres auxiliaires des transports sont également hors champ de la Convention collective ;
- **52.10B – Entreposage et stockage non frigorifique** : appartiennent au champ de la convention collective les établissements dont l'activité d'entreposage non frigorifique est exercée à titre principal, et qui interviennent pour le compte de tiers (les marchandises n'appartiennent jamais à l'entreprise d'entreposage).

Pour ces codes d'activité, l'appréciation du nombre d'établissements et de salariés relevant du champ de la Convention collective s'effectue donc sur la base d'un ajustement apporté aux statistiques publiques d'emploi.

À l'occasion de l'entrée en vigueur de la nouvelle nomenclature d'activité de l'INSEE (NAF rév. 2), l'Observatoire a décidé en 2010 d'actualiser les coefficients d'ajustement des codes NAF 52.10B, 52.29B, 77.12Z par la voie d'une enquête téléphonique destinée à apprécier la part des établissements et des salariés de ces codes NAF qui relèvent de la Convention collective Nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport. Ce sont ces coefficients qui sont depuis lors appliqués aux statistiques publiques pour ramener les chiffres au périmètre conventionnel

« Calage » des données d'enquête sur les statistiques URSSAF CAISSE NATIONALE

Les résultats de l'enquête Tableaux de bord menée par les délégations régionales de l'AFT auprès des entreprises étaient jusqu'en 2011 calés sur les statistiques Pôle emploi, champ UNEDIC, qui servaient à redresser les données : les réponses de l'échantillon enquêté, sélectionné selon la méthode des quotas, étaient ainsi extrapolées à l'ensemble de la population étudiée.

À la suite du transfert du recouvrement des cotisations d'assurance chômage auprès des Unions de Recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (Urssaf), la présentation des effectifs salariés dans les éditions suivantes du rapport OPTL, et le calage des données de l'enquête Tableaux de bord, ont été opérés sur la base des statistiques de l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale (ACOSS) et de l'Urssaf Caisse nationale.

L'URSSAF Caisse nationale produit désormais des séries statistiques d'une dizaine d'années qui permettent de présenter des évolutions sur cette période en valeur et sans rupture de série.

Mise à jour des statistiques URSSAF Caisse Nationale 2013 - 2021

Les séries ACOSS pour les années 2013 à 2021 précédemment diffusées ont par ailleurs fait l'objet d'actualisations par l'Urssaf Caisse nationale.

➤ Livrables

Une enquête annuelle réalisée en région auprès des transporteurs

Les entreprises régionales de la branche sont invitées, sous couvert d'anonymat, à communiquer un état de leurs effectifs au 31 décembre et à répondre à un questionnaire dédié à leurs enjeux emploi et formation. L'exploitation des résultats est menée selon la méthode des quotas, par région, taille d'établissement et secteurs d'activité de la branche.



En 2023, la région Bourgogne-Franche-Comté a recueilli et exploité 165 questionnaires, soit 11 % des établissements de la branche conventionnelle régionale, représentant 15 % des salariés.

Production principale

Productions complémentaires

- **Le rapport national** de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique
Présente un portrait, actualisé tous les ans, de la branche en France.
Traite, chaque année, des grands enjeux emploi/formation de branche.
- **Le rapport régional** de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique
Décline, à l'échelle locale, les données et analyses nationales.
Approfondit les spécificités et les particularités régionales de la branche.

- **Synthèse régionale**
Un « 4 pages » qui offre une présentation des chiffres clés de la branche en région.
- **Synthèses sectorielles**
Trois folios de 4 pages qui zooment sur chacun des 3 grands secteurs d'activité de la branche en région.
- **Synthèses personnalisées**
Un ensemble d'indicateurs RH individualisés remis aux entreprises qui répondent à l'enquête annuelle.
- **Présentation publique**
Une conférence régionale, dédiée au rapport OPTL, favorise l'échange entre la branche et les institutions.

Contexte économique général

Extrait issu du rapport national OPTL 2023

Poursuite du rebond entamé en France

En 2022, l'économie française poursuit son rebond entamé en 2021. Le produit intérieur brut (PIB) en euros constants enregistre une croissance de 2,5 % (après +6,4 % en 2021, et -7,5 % en 2020). La croissance en 2022 est principalement portée par la demande intérieure : la consommation et l'investissement progressent fortement (ils contribuent pour 2,3 points à l'augmentation du PIB).

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française continue d'augmenter en 2022 (+3,6 % en volume). Les branches utilisatrices de transport (principalement construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce) connaissent un net ralentissement de la production (+0,9 % en volume après +7,4 % en 2021 et -8,6 % en 2020), restant légèrement en dessous de leur niveau pré-crise sanitaire (-0,9 % par rapport à 2019). La production industrielle ralentit fortement, principalement en raison de la diminution de la production des industries extractives (-7 % en 2022), notamment dans la branche gaz-électricité affectée par les arrêts de centrales nucléaires, et par le ralentissement des branches manufacturières (+1,6 % après +7,4 % en 2021). Par ailleurs, la production dans le secteur de la construction connaît une légère baisse après son important rebond en 2021 (-0,8 % après +10,6 % en 2021). Dans la branche du commerce et de la réparation d'automobiles et de motocycles, la production connaît également un ralentissement en 2022 (1,1 % après un rebond de 6,8 % en 2021).

En 2022, les échanges extérieurs, durement touchés par la crise sanitaire en 2020, poursuivent leur reprise entamée en 2021. Les importations de produits exigeant un transport, principalement des produits industriels et agricoles, enregistrent une augmentation de 5,2 % (après +9,0 % en 2021). De leur côté, les exportations de produits nécessitant du transport connaissent une croissance de 3,3 % (après +8,8 % en 2021), bien que n'atteignant toujours pas leur niveau d'avant la crise sanitaire (-4,2 % par rapport à 2019).

En 2022, une activité stable dans le transport routier par poids lourds

En 2022, le transport terrestre de marchandises atteint 338 milliards de tonnes-kilomètres, soit quasiment le même niveau qu'en 2021 (-0,3 %). L'activité reste stable dans le transport routier par poids lourds, tandis qu'elle diminue dans les transports ferroviaire et fluvial.

Cependant, les parts modales du transport intérieur de fret en 2022 sont similaires à celles de 2021 : 87,6 % du fret est transporté par poids lourds, 10,4 % par train et 2 % par voie fluviale.

Dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM), la reprise de l'activité amorcée en 2021 se poursuit en 2022 avec un chiffre d'affaires (selon les 1ères estimations) de 63,2 milliards d'euros (+11,2 % par rapport à 2021). La flambée des prix du carburant en 2021 persiste en 2022, amplifiée par le déclenchement de la guerre en Ukraine et la mise en place d'un embargo sur l'énergie russe, qui créent des tensions importantes sur l'approvisionnement en carburant. L'impact de la hausse des prix du carburant se manifeste dans les tarifs du fret routier, fortement influencés par cette composante des coûts. La hausse des prix du transport routier de fret connaît ainsi une accélération (+9,3 % en 2022 après +1,5 % en 2021), atteignant des niveaux inégalés depuis plus de 15 ans.

Les coûts augmentent plus vite que les prix des prestations. Pour la longue distance (c'est-à-dire les transports pour lesquels les contraintes d'exploitation rendent impossible ou incertain le retour quotidien du conducteur à son domicile) les prix des prestations augmentent de 10 % tandis que les coûts augmentent de 17 %. La tendance est la même sur la courte distance : les coûts augmentent (+16,6 % pour les ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes et +14,5 % pour les véhicules porteurs) plus rapidement que les prix (+8,9 %).



Poursuite de la reprise de l'activité en transport de personnes

Au niveau du marché des services librement organisés de transport interurbain par autocar (SLO), après deux années marquées par la crise sanitaire liée à la pandémie mondiale de la Covid-19, la reprise débutée en 2021 s'intensifie en 2022. Le trafic en autocars augmente de 77 % en un an, mais n'a toutefois pas encore complètement retrouvé son niveau de 2019. Du fait d'une demande dynamique, en dépit d'une reprise timide de l'offre, le taux d'occupation atteint un niveau supérieur à celui d'avant la crise (66 à 75 % au troisième trimestre contre 63 à 72 % en 2019), permettant au chiffre d'affaires de se situer au moins au même niveau qu'en 2019 (entre 130 et 155 M€ en 2022 contre 132 à 147 M€ en 2019).

L'activité dans le transport sanitaire continue de croître en 2022. Le chiffre d'affaires des entreprises du transport sanitaire affiche une augmentation de 7,6 % entre 2021 et 2022. Cette croissance, surpassant celle des dépenses de l'Assurance Maladie (+4,5 %), s'explique par les dates d'arrêt des comptes au cours de l'exercice 2022. En effet, les entreprises clôturant leurs comptes au 1er semestre ont un impact significatif post-Covid-19 (croissance du 1er semestre 2022 comparée à la situation du 1er semestre 2021). Cette année marque la mise en place de la réforme de l'Urgence Préhospitalière (UPH) et du nouveau mode de rémunération intégrant le Revenu Minimum Garanti (RMG).



Sources :

L'activité de transport augmente au quatrième trimestre 2022, Datalab, avril 2023
Les Comptes de la Nation en 2022, INSEE Première, mai 2023
Observatoire du transport sanitaire 2023, septembre 2023
L'activité de transport se stabilise au deuxième trimestre 2023, Datalab, octobre 2023
Bilan annuel des transports en 2022, Datalab, novembre 2023
Les coûts du transport routier de marchandises - Bilan 2023 et perspectives pour 2024, CNR, novembre 2023
Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2022

Application des nouvelles règles liées au Paquet Mobilité

Le 8 juillet 2020, les députés européens ont approuvé trois actes législatifs visant à maintenir un équilibre entre la sécurité des conducteurs, la justice sociale et une économie durable, tout en tenant compte des besoins économiques et commerciaux des pays de l'Union européenne.

Des mesures ont commencé à être mises en œuvre en août 2020 (Règlement 2020/1054 relatif aux temps de conduite et de repos), et en 2022 les règles relatives au détachement des conducteurs (Directive UE 2020/1057, dite « Lex specialis ») sont entrées en vigueur. Les nouvelles dispositions concernant l'enregistrement manuel des passages de frontières, le cabotage et l'accès au marché des transports (Règlement 2020/1055) ont également été mises en application en février 2022.

Repli du transport routier de marchandises début 2023

L'activité du transport routier intérieur de marchandises, opéré pour compte d'autrui, se réduit de 5,9 % au deuxième trimestre 2023 (après -3,6 % au premier trimestre), passant ainsi de 37,2 milliards de tonnes-kilomètres à 35 milliards. Cette tendance à la baisse pourrait être attribuée au recul de la demande, notamment pour les produits agroalimentaires et les matériaux de construction. Les ventes de poids lourds neufs continuent toutefois d'augmenter au deuxième trimestre 2023 de 5,2 %, marquant ainsi un troisième trimestre consécutif de hausse (+3,7 % au quatrième trimestre 2022 et +11,3 % au premier trimestre 2023). Cette augmentation est portée par la croissance des ventes de camions (+9,8 %). Dans le secteur du transport routier de marchandises, le coût des conducteurs longue distance a augmenté en 2022 (+7,7 % en moyenne annuelle par rapport à 2021). Cette augmentation semble poursuivre en 2023 (+8,1 % en moyenne annuelle par rapport à 2022).

Ainsi l'ensemble des éléments présentés dans ce rapport régional 2023 doit être appréhendé au regard de ce contexte général.

Des informations nationales complémentaires, des focus thématiques sur la branche (*Aspiration des jeunes générations dans les entreprises de la branche, etc...*) sont disponibles et à retrouver dans le rapport national OPTL 2023 https://optl.fr/wp-content/uploads/RA_OPTL_2023_web.pdf

L'emploi et les employeurs de la Branche

Les établissements

Etablissements employeurs par activité au 31 décembre 2022

	Etablissements en région	% en région	Etablissements en France	% en France
Transport routier de marchandises	905	61%	25 740	61%
Transport routier de voyageurs	125	8%	2 696	6%
Déménagement	41	3%	1 358	3%
Location	42	3%	1 116	3%
Auxiliaires de transport	152	10%	4 704	11%
Prestataires logistiques	43	3%	1 605	4%
Transport sanitaire	167	11%	4 888	12%
Ensemble de la branche	1 474	100%	42 107	100%

Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport routier de voyageurs compte 125 des établissements employeurs en région au 31 décembre 2022. Cette activité représente 8 % des établissements employeurs de la Branche en région contre 6 % en France.

La branche professionnelle compte **1474 établissements** (contre 1493 au 31.12.21) dont 80% sont des établissements liés aux activités du transport de marchandises (TRM, DEM, LOX, AUX et PRL), 8% lié au secteur du transport de voyageurs et 12% d'établissements en transport sanitaire.

Etablissements sans salarié par activité au 1er janvier 2021*

* Données INSEE non disponible pour le rapport 2023, données issus du rapport OPTL 2022

	Etablissements en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	2 316	86%	87%
Transport routier de voyageurs	72	3%	4%
Déménagement	55	2%	2%
Location	62	2%	1%
Auxiliaires de transport	87	3%	3%
Prestataires logistiques	26	1%	1%
Transport sanitaire	87	3%	2%
Ensemble de la branche	2 707	100%	100%

Source : INSEE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport sanitaire compte 87 établissements sans salarié en région au 1er janvier 2022. Cette activité représente 3 % des établissements sans salarié de la Branche en région contre 2% en France.

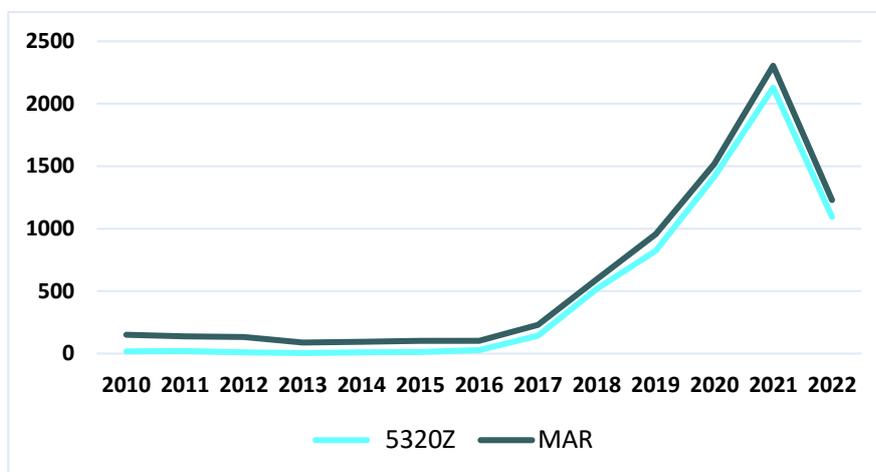
Créations d'établissements enregistrées au cours de l'année 2022

	MAR	VOY	TRS
Créations 2022	1 230	8	1
Créations 2021	2 310	4	1
Evolution 2020/2021	- 1 080	+ 4	0
	- 46,7%	+ 100%	0%

Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

On constate sur l'année 2022 une très forte diminution des créations d'établissements par rapport à l'année 2021, exclusivement au sein du secteur du transport de marchandises. Il y a eu au cours de 2022, 2 fois moins de créations dans ce secteur qu'au cours de l'année 2021. Cette évolution des créations d'établissements nécessite d'être précisée : si 10% de ces créations (soit 125 créations) concerne les activités de transport routier de fret interurbain et de proximité (code NAF 4941 A et B), 89% d'entre-elles (soit 1094 créations) sont dues à des créations d'établissements rattachées au code NAF 5320Z, autres activités de postes et de courriers.

Comparaison de l'évolution des créations en TRM et créations au sein du code NAF 5320 Z



Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Ce rapprochement entre les évolutions des créations d'établissements du secteur « marchandises » avec celles plus spécifiques du secteur des activités de postes et courriers illustre bien que les variations de créations d'établissements sont essentiellement dues à l'activité de transport de marchandises enregistrée sous ce code NAF 5320Z.

Ce code NAF 5320Z regroupe les activités de postes et de courriers, et concernent plus précisément :

- Livraisons de poste et de petits colis
- Livraisons à domicile,
- Livraisons de pizzas, livraisons de repas à domicile, etc. ...
- Activités de coursiers urbains et de taxis marchandises

Lorsque l'on observe l'impact de ces créations d'établissements sur l'emploi salarié, on note, toujours selon la même source Ellisphère, que ces créations n'ont induit aucune augmentation du nombre de salariés dans ce code NAF. En conclusion nous avons sur cette activité 5320Z uniquement des créations dues à des travailleurs indépendants (type micro-entreprises). Si nous avons constaté une amplification du phénomène depuis 2018 jusqu'en 2021 (période de crise sanitaire), on note un arrêt brusque de cette tendance au cours de l'exercice 2022 : moitié moins de création au cours de l'exercice comparé à 2021. Il est important de rapprocher cette tendance des défaillances d'entreprises qui sont elles aussi nombreuses pour les établissements de cette activité.

Défaillances d'entreprises constatées au cours de l'année 2022

	MAR	VOY	TRS
Défaillances 2022	1 151	9	15
Défaillances 2021	808	8	19
Evolution 2020/2021	+ 343	+ 6	+7

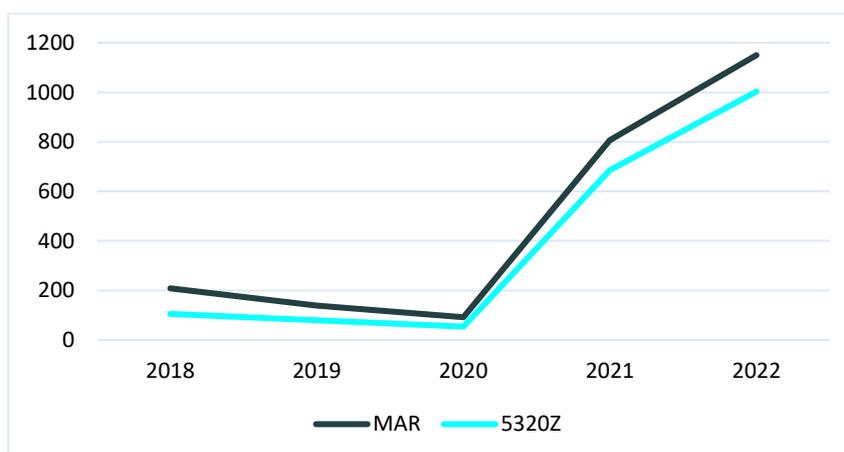
Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Définition : Les défaillances d'entreprises regroupent les événements faisant l'objet d'un enregistrement au BODACC (fond cédé, scission, fusion, absorption, cessation d'activité, dissolution avec ou sans liquidation, plan de cession totale, redressement judiciaire, liquidation judiciaire...)

Les défaillances d'entreprises ont augmenté durant l'exercice 2022 pour le secteur du transport de marchandises puisque l'on est passé de 808 défaillances enregistrées en 2021 à 1151 en 2022. Cependant la progression du nombre de défaillances s'est ralentie en 2022 pour ce même secteur marchandises

Comme précédemment il est important de rapprocher ces défaillances des celles enregistrées pour le code NAF 5320Z :

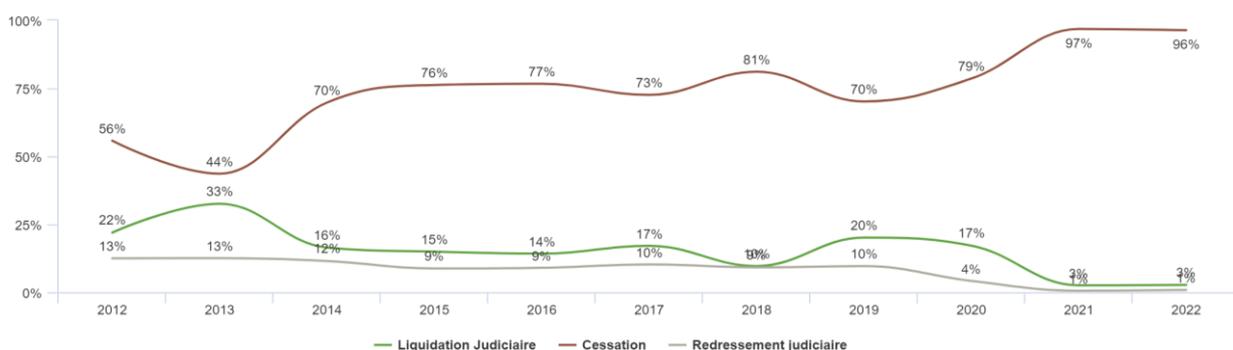
Comparaison des défaillances d'entreprise entre le TRM et le code NAF 5320 Z



Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Là encore on constate une grande similitude des courbes relatives aux défaillances d'établissements du secteur du transport de marchandises et de celles relatives aux établissements du code NAF 5320 Z, défaillances qui connaissent une augmentation fulgurante après 2020, toujours sans avoir un impact significatif sur le nombre de salariés. Nous avons affaire ici à un phénomène conjoncturel, initié juste après la crise sanitaire en 2020, et qui se poursuit en 2022.

Evolution des types de défaillance



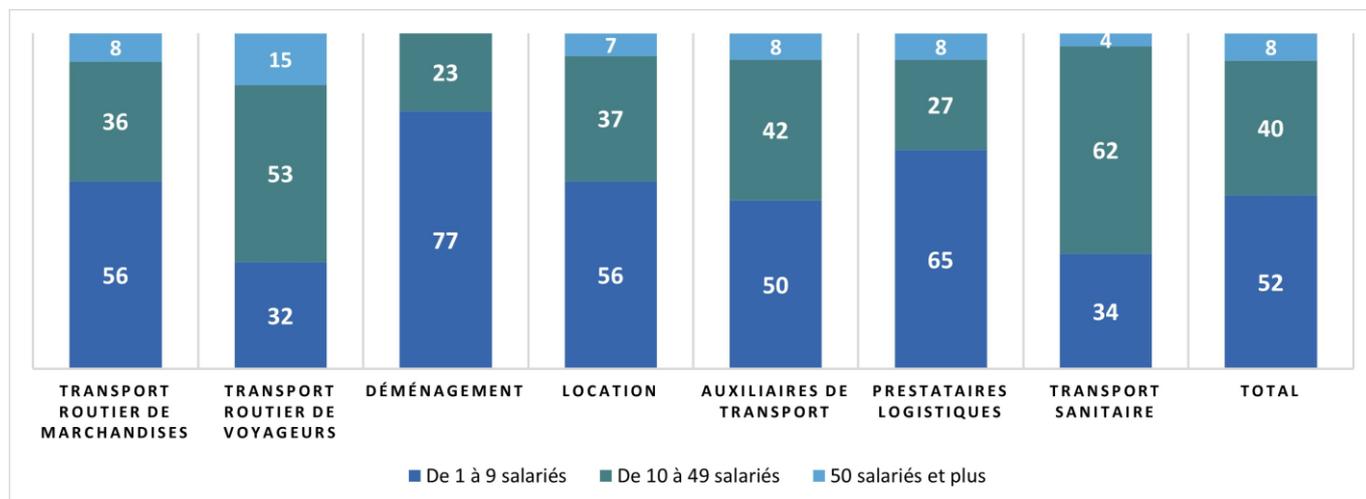
Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Comme le montrent les courbes ci-dessus, les cessations d'activités restent prépondérantes (96%) par rapport aux liquidations (3%) et aux redressements judiciaires (1%).

Les caractéristiques des employeurs

Etablissements employeurs par activité et classe de taille au 31 décembre 2021*

*Données non disponible pour le rapport 2023, données issus du rapport OPTL 2022



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

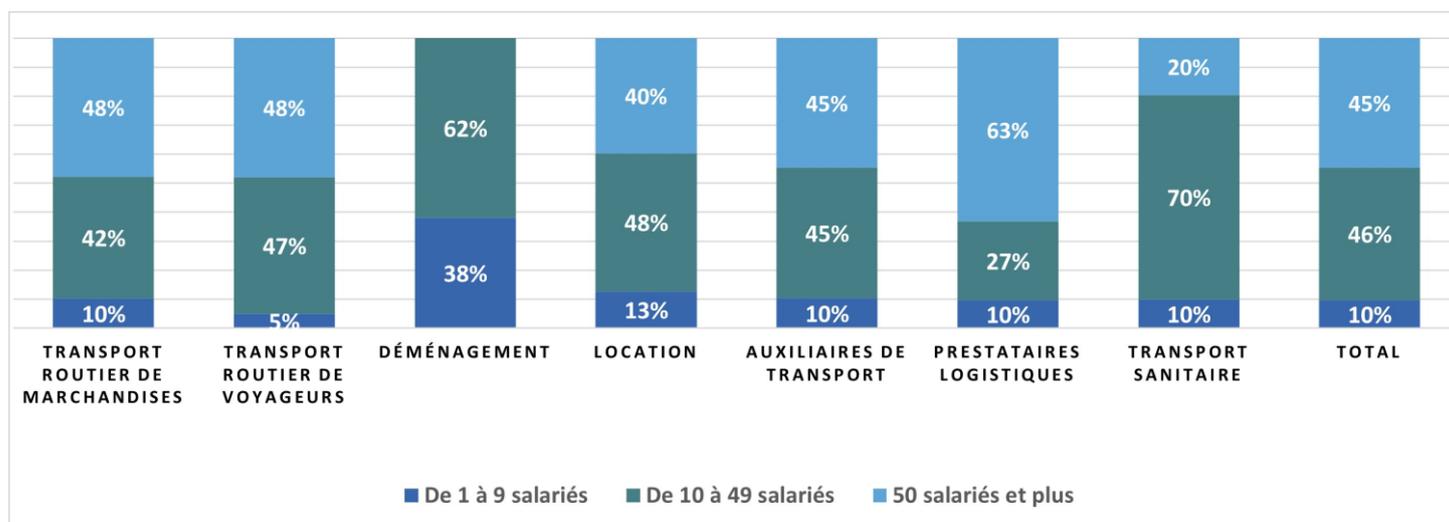
Lecture : Au 31 décembre 2022, 77 % des établissements du Déménagement sont des établissements de moins de 10 salariés.

52% des entreprises de la branche ont moins de 10 salariés, quelle que soit leur activité. Ce taux tend à diminuer au cours des exercices, il était d'environ 60% au 31 décembre 2018.

Les activités liées aux transports de personnes (voyageurs et sanitaires) sont caractérisées par des établissements dont la taille est plus importante : 53% de entreprises de TRV et 62% en transport sanitaire ont entre 10 et 49 salariés.

Effectifs salariés par activité et taille d'établissements au 31 décembre 2021*

*Données non disponible pour le rapport 2023, données issus du rapport OPTL 2022



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 42 % des salariés du Transport routier de marchandises sont employés dans des établissements de 10 à 49 salariés.

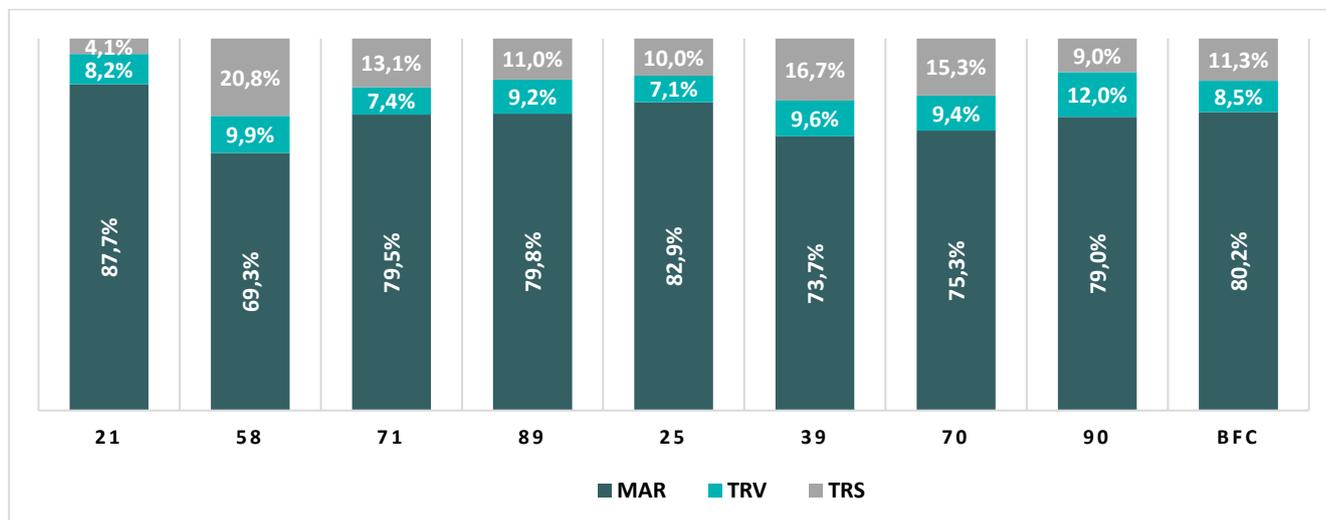
Il est intéressant de comparer la taille des établissements et la concentration des effectifs afin de voir les caractéristiques des établissements de la branche professionnelle. Ainsi si la branche professionnelle, tous secteurs d'activités confondus, comporte 52% d'établissements de moins de 10 salariés (soit 766 établissements), ces mêmes établissements ne comptabilisent que 10% des effectifs totaux, soit un peu plus de 3000 salariés : ce sont par conséquent de très petites structures, puisque nous avons en moyenne moins de 5 salariés par établissement. A l'inverse 45% des effectifs sont concentrés dans 8% des établissements de la branche qui ont plus de 50 salariés.

Cependant, cette répartition des effectifs par activité et taille d'établissements met en évidence de très importantes disparités entre les secteurs d'activité et d'importantes concentrations pour certains d'entre eux : les établissements de plus de 50 salariés du transport de voyageurs, qui représentent 15% du total des établissements de ce secteur, concentrent 48% du total des effectifs du secteur.

Plus important encore, les 8% d'établissements de plus de 50 salariés du secteur des Prestataires Logistiques (PRL) concentrent à eux seuls 63% des effectifs de ce secteur PRL : Nous avons donc affaire ici à un nombre réduit de structures mais qui sont de très grandes tailles, employant chacune un nombre très important de salariés. Nous retrouvons sous cette activité les plateformes logistiques présentes en région telle que Amazon, FM Logistic ou Rhenus Logistics...

Les salariés du transport sanitaire sont essentiellement présents (67%) dans les établissements de 10 à 49 salariés.

Répartition des établissements employeurs par département et par activité (MAR, TRV et TRS) au 31 décembre 2022



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE. Données ajustées au champ conventionnel

Ce tableau présente la répartition par département des établissements par grands secteurs (MAR, TRV et TRS). Le détail de la répartition des activités spécifiques du transport de marchandises, par département, est présenté à la suite de ce paragraphe.

Nous constatons que la répartition des établissements selon les activités et les départements de la région BFC met en évidence quelques caractéristiques régionales.

Ainsi, même si le secteur du transport de marchandises est prépondérant dans tous les départements, certains départements ont une part plus importante d'établissements dans d'autres secteurs d'activité : C'est le cas par exemple du département du Nièvre (58) dont la part d'établissements en transport sanitaire est la plus importante (20.8%). C'est également le cas, dans une moindre mesure dans le département du Jura (39) avec 16.7% des établissements de la branche en TRS ainsi que dans le département de la Haute Saône (70) avec 15.3% des établissements de la branche en TRS. Ceci s'explique en partie par le fait que ces trois départements sont les plus ruraux de la région, et donc nécessitent une mobilité de personnes en transport sanitaire plus importante, compte tenu du regroupement des centres hospitaliers sur les agglomérations de la région.

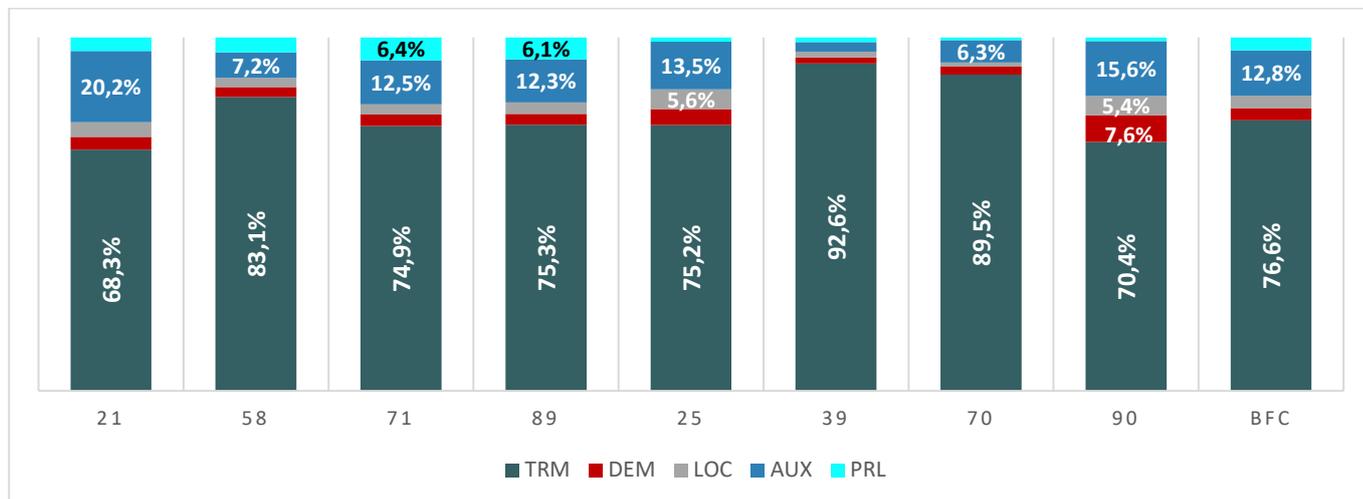
Pour les mêmes raisons, le transport de voyageurs est également très présent dans certains départements : Les établissements de transport de voyageurs représentent 12% des établissements de la branche dans le Territoire de Belfort (90), entre 15 et 16% des établissements de la branche dans les départements de Haute Saône (70) et du Jura (39) et 11% des établissements de la branche dans le département de l'Yonne (89)

Dans un souci de plus grande visibilité, nous avons regroupé ci-dessus les établissements liés aux activités du transport de marchandises.

Il est cependant intéressant de voir la répartition des établissements par départements, et selon les différentes activités spécifiques du transport de marchandises. C'est ce que présente le graphique ci-après



Répartition des établissements du transport de marchandises par département et par secteur d'activité



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE. Données ajustées au champ conventionnel

Les étiquettes de données ayant un pourcentage inférieur à 5% ont volontairement été masquées (Dans ce cas, le % est situé entre 3 et 4.5%)

On pourra noter certaines particularités selon les départements : le département du Jura (39) est principalement caractérisé par des établissements liés à l'activité du TRM. Les départements de la Saône et Loire (71) et de l'Yonne (89) sont ceux qui ont le plus d'établissements dans le secteur de la Prestation Logistique. Ces établissements représentent respectivement 6,4 et 6,1% du total des établissements de la branche dans ces départements. Les activités auxiliaires (AUX) qui représentent près de 13 % du nombre d'établissements de la branche en région, sont particulièrement présentes en proportion dans les départements de la Côte d'Or (21) et du Territoire de Belfort (90)

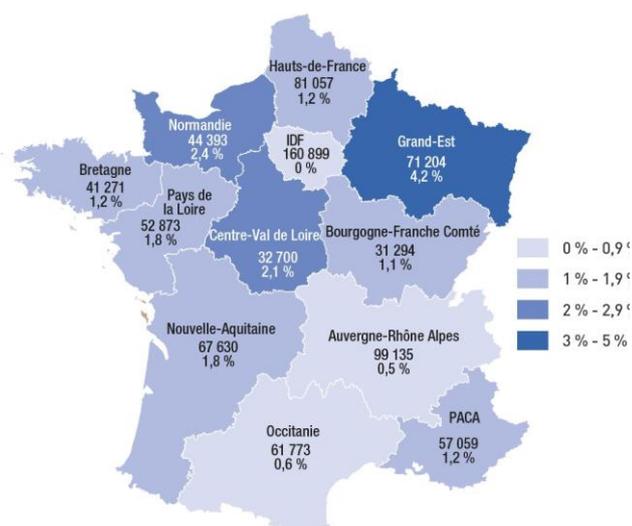


La localisation des emplois

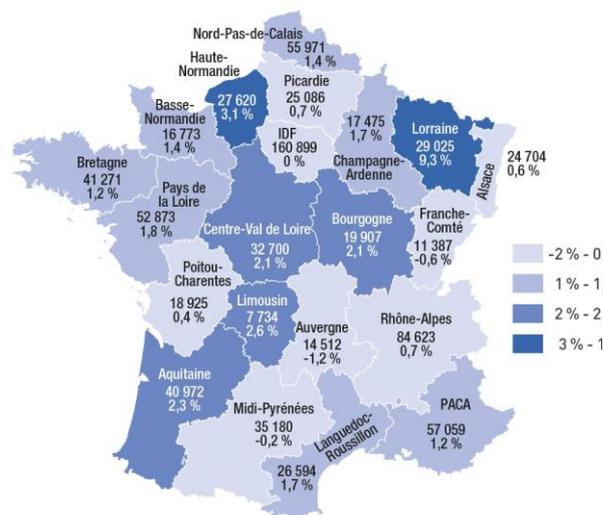
Répartition de l'emploi salarié de la Branche en région

Répartition de l'emploi salarié de la Branche par région et évolution en 2022

Nouvelles régions depuis le 1^{er} janvier 2016



Anciennes régions



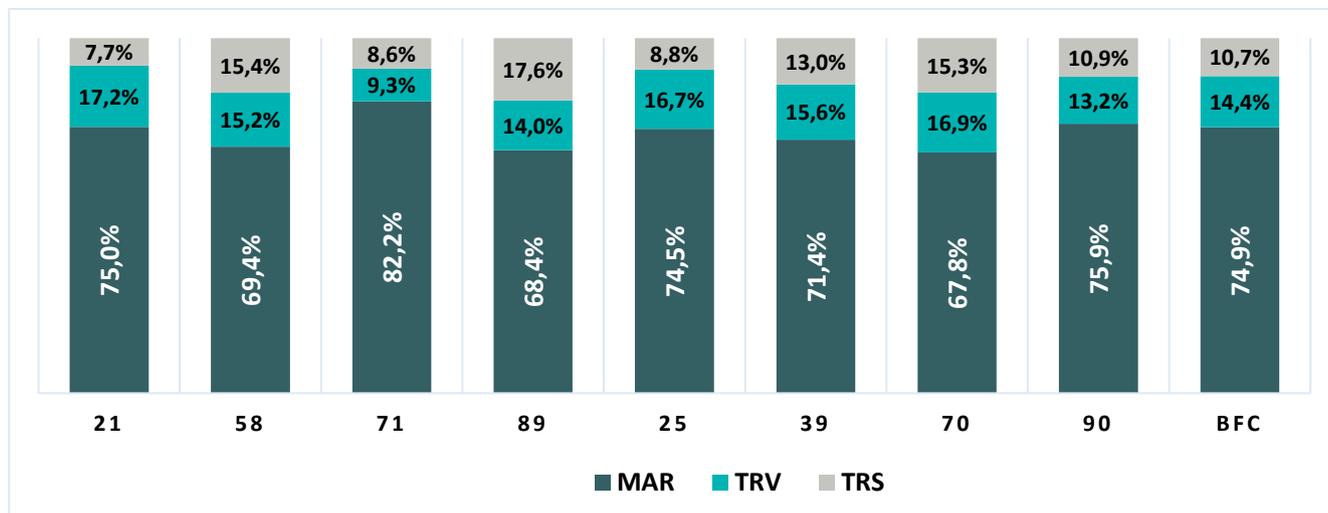
Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

Contrairement à l'année précédente où toutes les régions avaient gagné des emplois, on constate pour cet exercice 2022 un net ralentissement national de la croissance des emplois dans la branche professionnelle. Cependant, certaines régions, voire territoires (= anciennes régions) conservent des évolutions d'emplois importantes : c'est le cas du territoire lorrain avec une très forte augmentation de +9.3% et dans une moindre mesure, la Haute Normandie avec +3.1%. Pour le reste des territoires et grandes régions, les évolutions d'emplois sur 2022 se situent plus aux alentours de 1 à 2% (contrairement à l'exercice précédent où elles étaient de l'ordre de 4 à 5%)

La région BFC est parmi les régions qui ont le moins progressé en emploi au cours de l'exercice 2022 (+1.1%) avec une progression différente entre les 2 anciens territoires : +2.1% pour le territoire bourguignon et même une légère diminution d'emplois pour le territoire francomtois : -0.6%



Répartition de l'emploi salarié par départements et par grande activité (MAR, TRV et TRS) au 31 décembre 2022

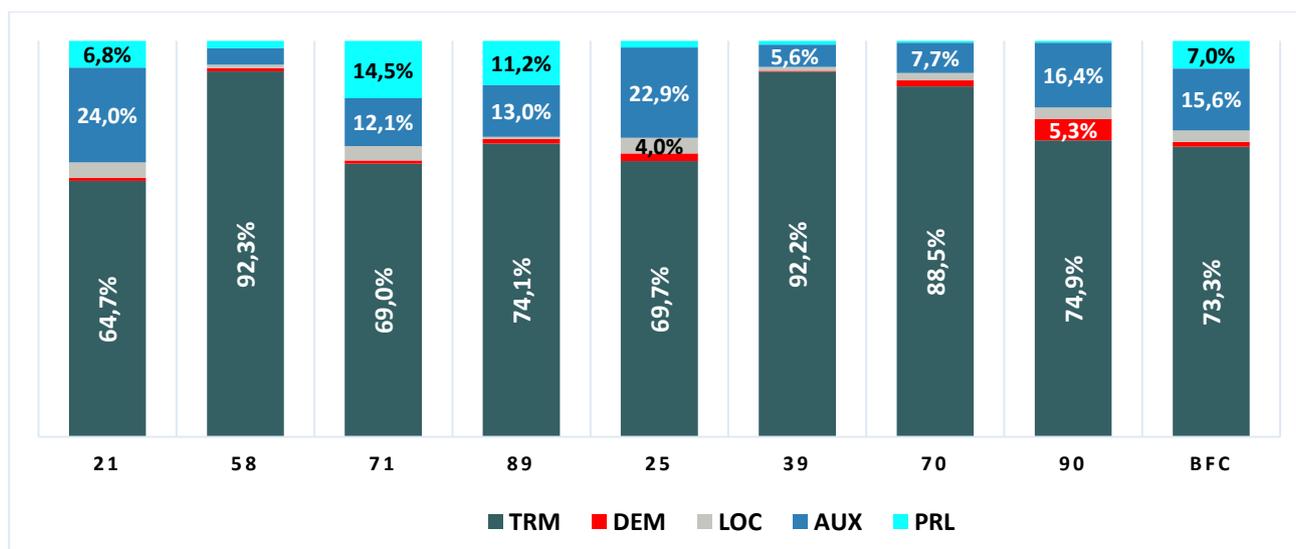


Source : URSSAF. Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : les effectifs du transports de voyageurs représentent 17,2% du total des effectifs de la branche dans le département de la Côte d'or (21)

Cette répartition des **salariés** par activité et par département est sensiblement identique à la répartition des **établissements** par activité et département (cf. Ci-dessus). On note cependant quelques distinctions dans la répartition des effectifs par départements, selon les différentes activités du transport de marchandises, détaillées ci-dessous

Répartition des emplois salariés du transport de marchandises, selon les départements et les secteurs d'activité

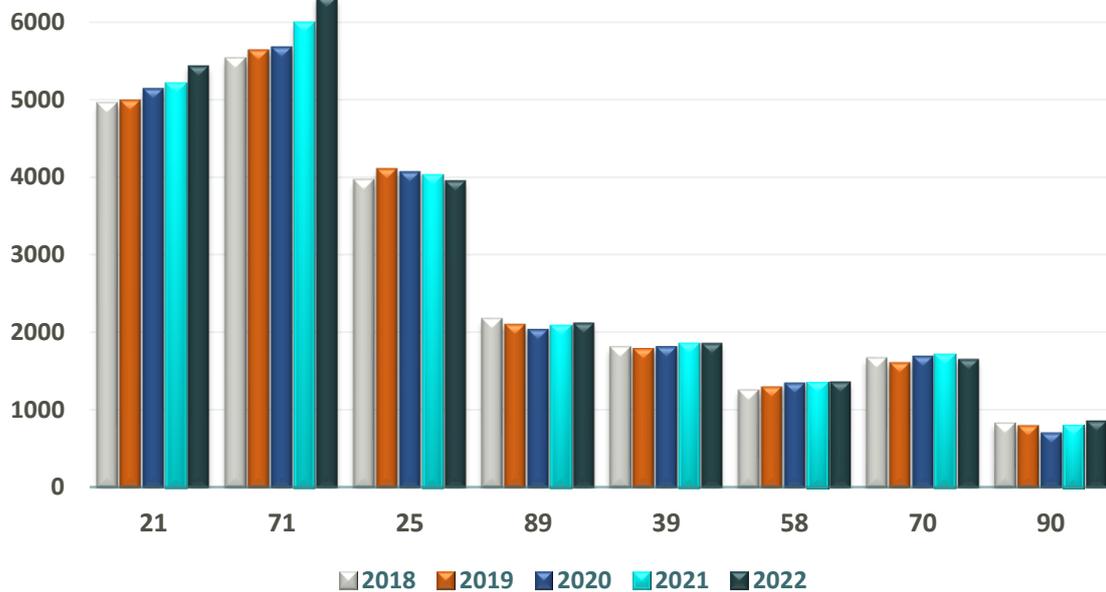


Source : URSSAF. Données ajustées au champ conventionnel

Les étiquettes de données ayant un pourcentage inférieur à 5% ont volontairement été masquées (Dans ce cas, le % est situé entre 3 et 4.5%)

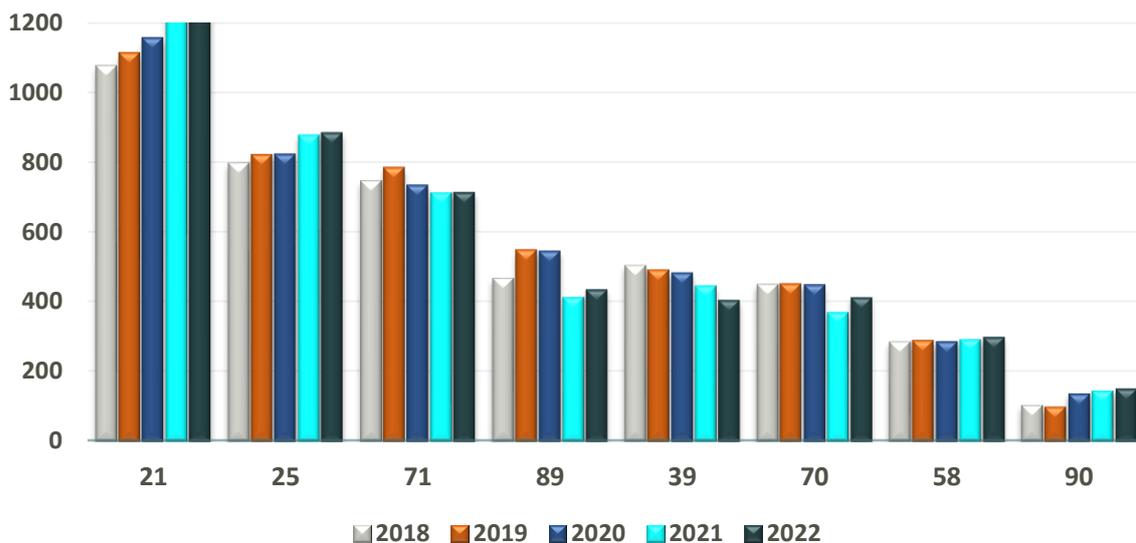
Les salariés du secteur des prestations logistiques (PRL) sont majoritaires dans le département de la Saône et Loire (71). Les emplois dans le secteur des auxiliaires sont plus élevés en proportion dans les départements du Doubs (25) et de la Côte d'Or (21)

Evolution des emplois salariés du transport de marchandises par départements



Les effectifs du TRM ont particulièrement augmenté au cours des 2 derniers exercices dans le département de la Saône et Loire (71), et durant l'année 2022 dans le département de la Côte d'Or (21), ces 2 départements étant ceux qui emploient le plus de salariés dans cette activité.

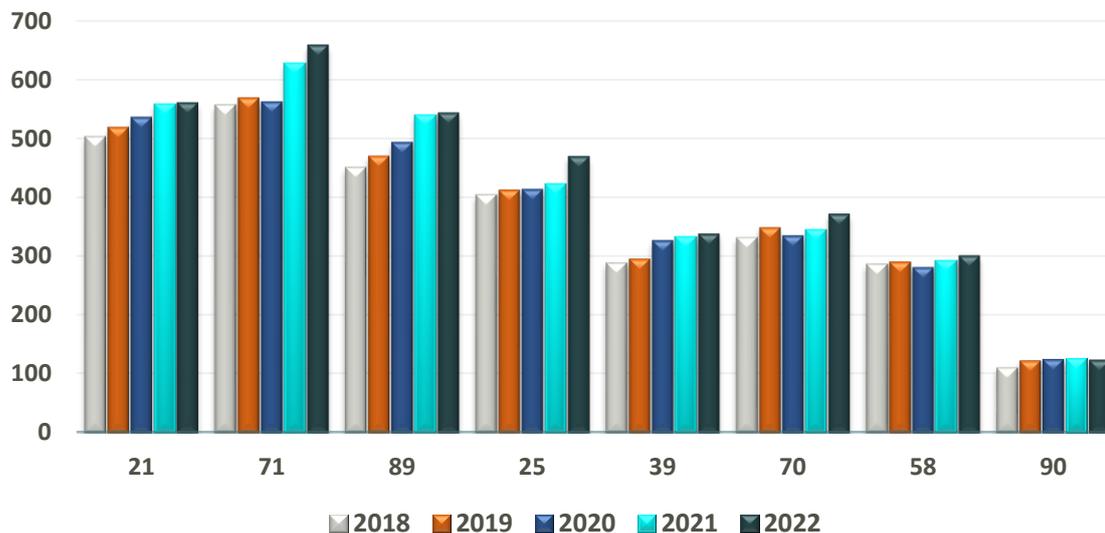
Evolution des emplois salariés du transport de voyageurs par départements



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Mis à part le département du Jura (39) qui connaît une légère diminution de ses effectifs, le secteur du transport de voyageurs maintient voire augmente le nombre de ses salariés au cours de 2022 sur pratiquement tous les départements de la région BFC.

Evolution des emplois salariés du transport sanitaires par départements



Source : Données Urssaf, Données ajustées au champ conventionnel

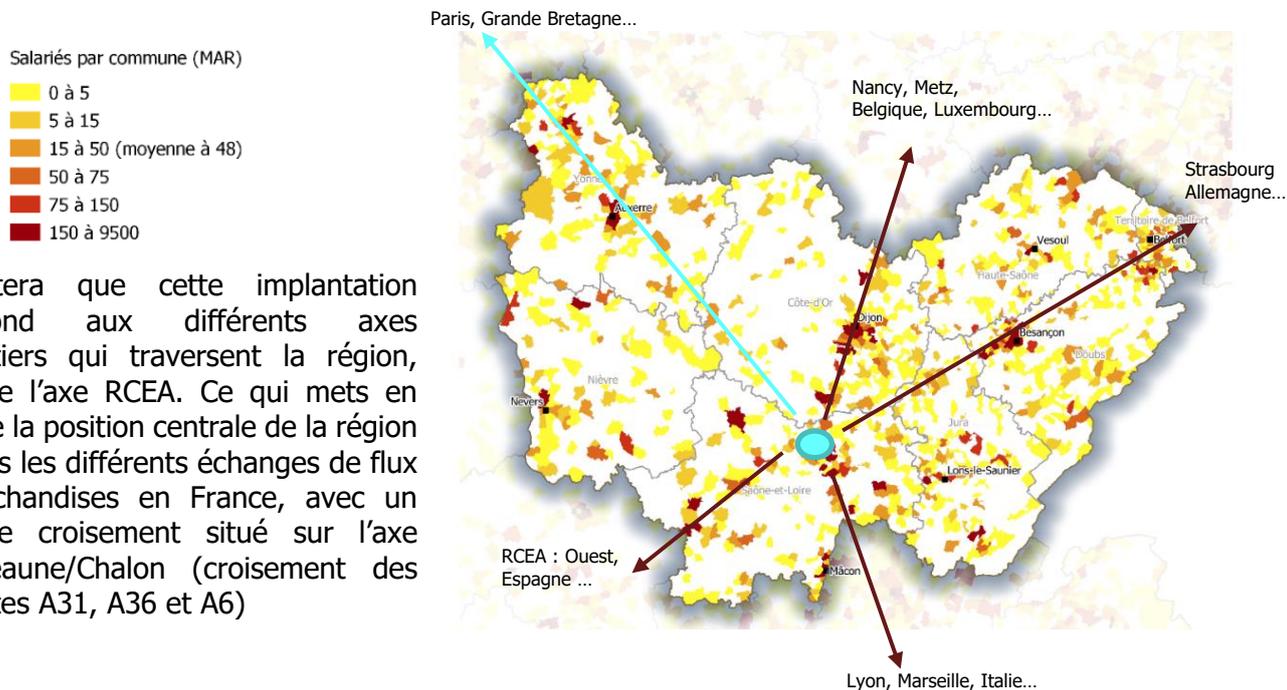
Le secteur du transport sanitaire est celui qui a connu la plus importante augmentation de ses effectifs en pourcentage au cours de l'année 2022 et ceci se confirme pour l'ensemble des départements, particulièrement dans les départements du Doubs (25) et de la Saône et Loire (71)

Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2021*

* Données INSEE non disponible pour le rapport 2023, données issues du rapport 2022

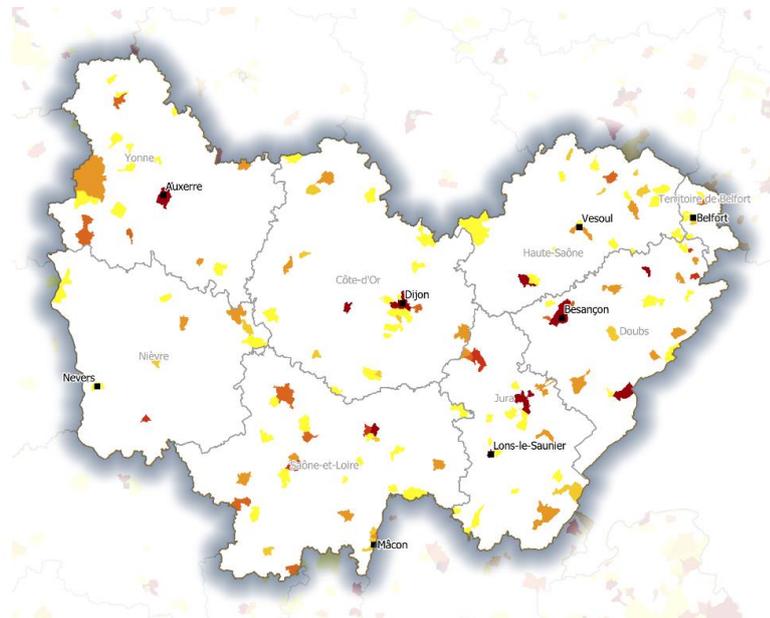
Activités du Transport de Marchandises

Cette localisation régionale des emplois en transport de marchandises correspond à la localisation des principaux bassins d'emplois et d'activités de la Région BFC

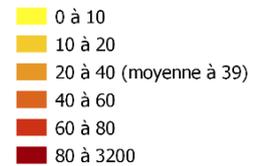


On notera que cette implantation correspond aux différents axes autoroutiers qui traversent la région, ainsi que l'axe RCEA. Ce qui met en évidence la position centrale de la région BFC dans les différents échanges de flux de marchandises en France, avec un point de croisement situé sur l'axe Dijon/Beaune/Chalon (croisement des autoroutes A31, A36 et A6)

Activités du Transport de Voyageurs



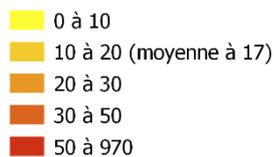
Salariés par commune (TRV)



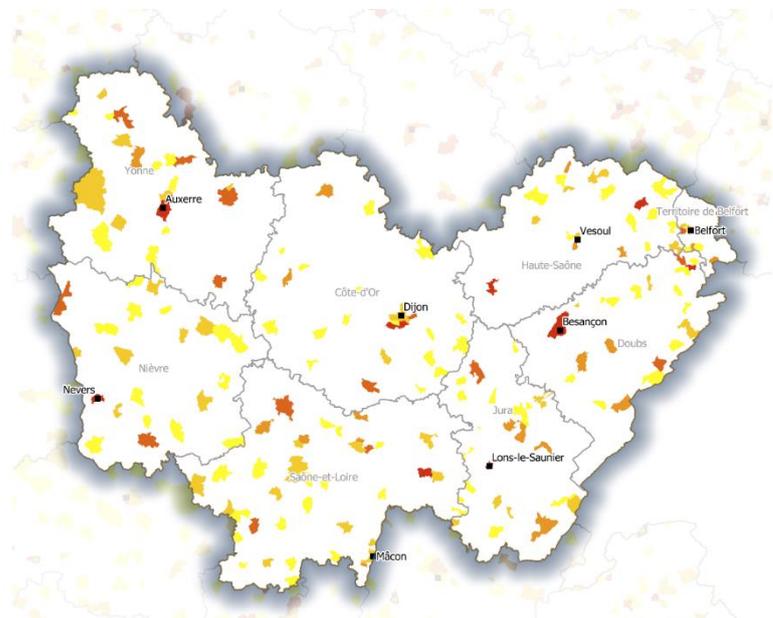
Les activités du transport de personnes sont uniformément réparties sur l'ensemble du territoire et par conséquent les emplois également.

Activités du Transports Sanitaires

Salariés par commune (TRS)



Il en est de même pour le transport sanitaire où l'on constate que les effectifs sont répartis uniformément sur le territoire régional.



Les effectifs salariés

La branche professionnelle compte **31 294 salariés** au sein de ses établissements en BFC au 31.12.2022 **(+1.2% au cours de l'année)**

Effectifs salariés par activité au 31 décembre 2022

	Effectifs en région	% en Région	% en France
Transport routier de marchandises	17 176	54,9%	52,9%
Transport routier de voyageurs	4 517	14,4%	12,5%
Déménagement	276	0,9%	1,4%
Location	688	2,2%	3,2%
Auxiliaires de transport	3 659	11,7%	14,7%
Prestataires logistiques	1 633	5,2%	7,1%
Transport sanitaire	3 345	10,7%	8,1%
Ensemble de la branche	31 294	100%	100%

Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les Auxiliaires de transport emploient 3 659 salariés en région au 31 décembre 2022. Cette activité représente 11,7% des effectifs de la Branche en région, contre 14,7 % en France.

L'ensemble des activités liées au transport de marchandises (TRM, DEM, LOC, AUX et PRL) représentent **75 %** des salariés de l'ensemble de la branche professionnelle en région, moins qu'au plan national (79%). Dans ces activités de transport de marchandises, les salariés du TRM (transports routiers de fret de proximité et interurbains) sont largement majoritaires puisqu'ils représentent à eux seuls plus de 55% du total des salariés de la branche professionnelle.

La population du transport sanitaire est plus marquée en région BFC qu'au plan national (10.4% en BFC contre 8% au national), de même que le transport routier de voyageurs (14.8% en BFC contre 12.6% au national).

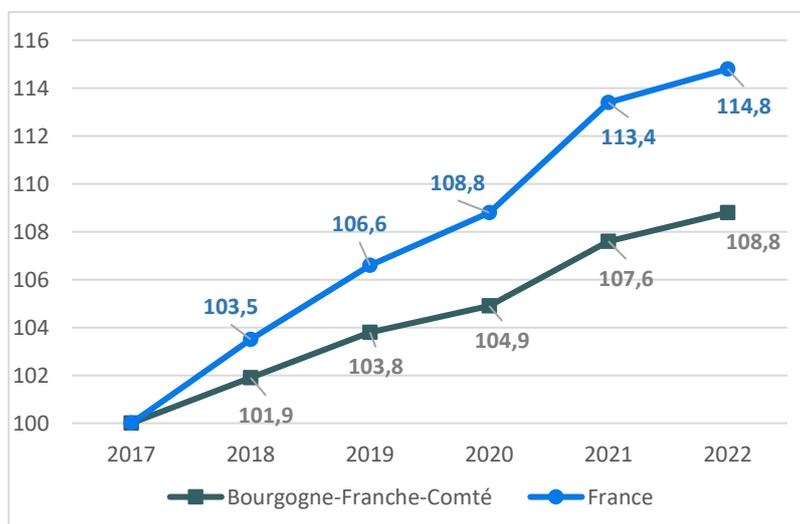


Répartition des salariés par secteur d'activités détaillé au 31.12.2022

Naf rev. 2		BFC		France	
Transport routier de marchandises (TRM)					
4941A	Transports routiers de fret interurbains	9 868		221 287	
4941B	Transports routiers de fret de proximité	7 057		182 911	
5320Z	Autres activités de poste et de courrier	100		9 536	
8010Z	Act. de sécurité privée, part. transp. de fonds	151		10 272	
Total		17 176	54,9%	424 006	52,9%
Transport routier de voyageurs (TRV)					
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	3 765		69 642	
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	752		30 872	
Total		4 517	14,4%	100 515	12,5%
Déménagement (DEM)					
4942Z	Services de déménagement	276	0,9%	11 474	1,4%
Location (LOC)					
4941C	Location de camions avec chauffeurs	587		20 090	
7712Z	Location et location-bail de camions	101		5 755	
Total		688	2,2%	25 845	3,2%
Auxiliaires de transport (AUX)					
5229A	Messagerie, frêt express	1 544		40 244	
5229B	Affrètement et organisation des transports	2 115		77 512	
Total		3 659	11,7%	117 756	14,7%
Prestataires logistiques (PRL)					
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	1 633	5,2%	57 167	7,2%
Transport sanitaire (TRS)					
8690A	Ambulances	3 345	10,7%	64 526	8,1%
Ensemble des activités					
Total		31 294	100,0%	801 288	100,0%

Evolution des effectifs salariés au cours des 5 dernières années

(base 100 en 2017)

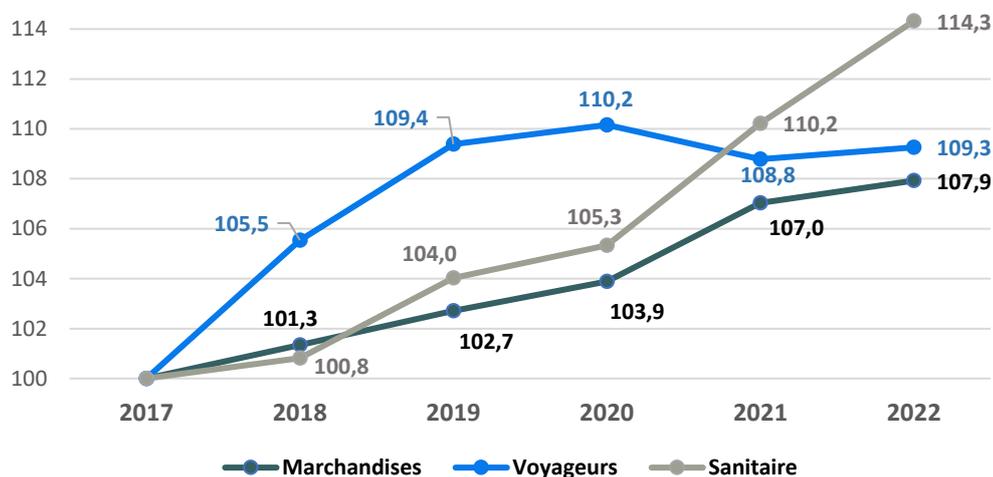


Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Depuis les 5 derniers exercices, la croissance des effectifs salariés pour l'ensemble de la branche professionnelle est régulière, que ce soit au niveau régional comme au niveau national. Il est à noter qu'au cours de l'année 2020, période fortement perturbée en raison de la crise sanitaire, l'emploi salarié au sein des entreprises de la branche professionnelle a continué de progresser même si cette progression était plus faible (+1.1%)

Par la suite, et particulièrement au cours de l'année 2021, la croissance des effectifs, que ce soit sur le plan national comme sur le plan régional, a repris plus fortement encore : entre fin 2020 et fin 2022, soit au cours des 2 derniers exercices, on note une progression de + 6% des effectifs nationaux et près de 4% des effectifs en BFC

Evolution des effectifs salariés par secteur au cours des 5 dernières années (base 100 en 2017)



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Les effectifs des secteurs du transport de marchandises (toutes activités confondues) et du transport sanitaire connaissent depuis 2017 une augmentation continue.

Depuis fin 2017, le transport de marchandises (tous secteurs confondus) a augmenté de près de 8 points avec une augmentation encore plus nette au cours de l'exercice 2021, puis un ralentissement en 2022 (seulement 0.9 point par rapport à l'année précédente), ce qui représente un peu plus de 200 salariés sur 2022.

Au cours de cette même période de 5 ans, le secteur du transport sanitaire a vu ses effectifs augmenter de plus de 14% par rapport à 2017. Sur les 2 derniers exercices, l'augmentation des effectifs de ce secteur a été encore plus accentuée : sur l'année 2021, la croissance des effectifs du secteur sanitaire a été de 4.2 % (soit +130 salariés) et au cours de 2022, cette croissance s'est poursuivie avec +4.1% soit encore une augmentation de 130 salariés sur cette dernière période.

Il n'en est pas de même avec le secteur du transport de voyageurs. Celui-ci connaît des fluctuations plus importantes au cours des cinq dernières années. Le secteur voyageurs a vu ses effectifs légèrement décroître au cours de l'année 2021 mais cela reste modéré (-1.4%) et représente en valeur absolue une soixantaine de salariés en moins entre le 31.12.2020 et le 31.12.2021. L'année 2022 marque un léger regain de la croissance des effectifs de ce secteur avec +0,5%. Cependant celle-ci reste très modérée et ne représente que très peu de salariés en valeur absolue (à peine plus d'une vingtaine)

Effectifs salariés par famille professionnelle au 31 décembre 2022

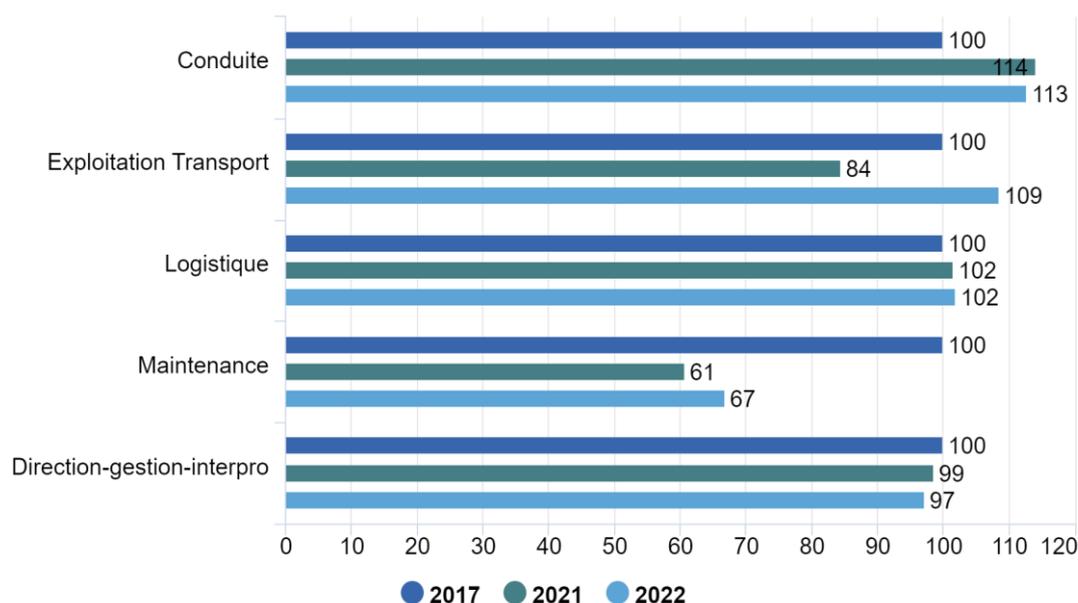
	Effectifs en région	% en Région	% en France
Conduite	22 508	71,9%	67%
Exploitation Transport	2 616	8,4%	7,9%
Logistique – Manutention - Magasinage	3 148	10,1%	14,1%
Direction	519	1,7%	2,2%
Gestion	1 612	5,1%	4,9%
Ventes-Achats	275	0,9%	1,2%
Maintenance	408	1,3%	2%
Interprofessionnel	209	0,7%	0,8%
Ensemble des métiers	31294	100%	100%

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 22 508 salariés exercent dans les métiers de la Conduite en région au 31 décembre 2022. Cette famille de métiers représente 71.9% des effectifs de la Branche en région, contre 67 % en France.

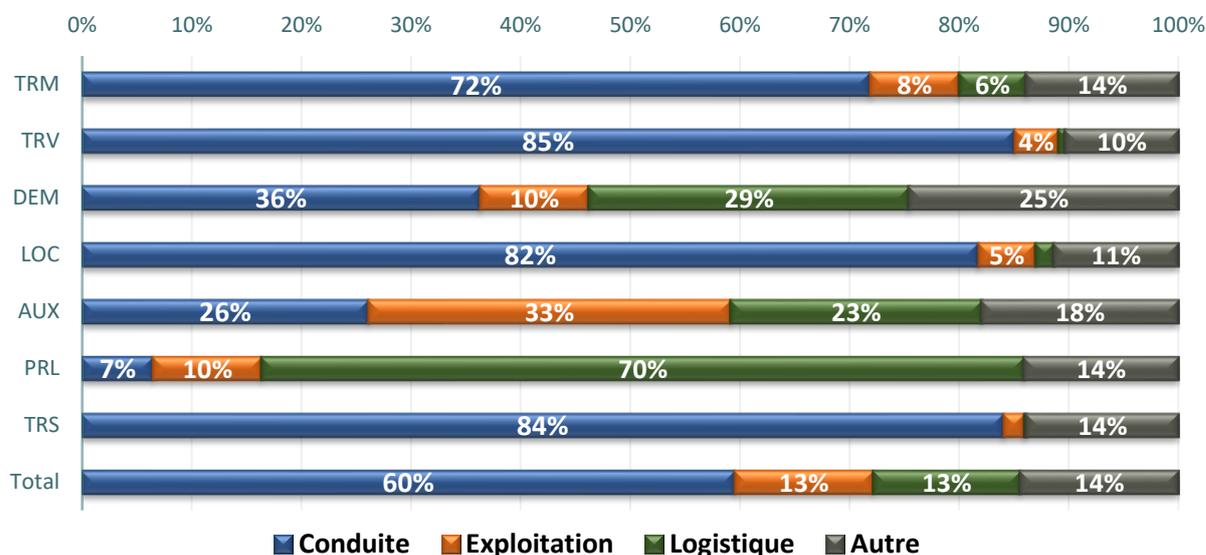
Tous secteurs d'activité confondus, **les conducteurs routiers représentent** près de **72%** du total des effectifs de la branche professionnelle en BFC. Cette famille est un peu plus représentée en région qu'au plan national (67%). Les 2 autres familles de métiers spécifiques à la branche professionnelle sont les métiers de l'**exploitation et de l'organisation du transport** d'une part **avec 8,4% des effectifs** et ceux liés aux **activités logistiques d'entreposage et de stockage** d'autre part qui représentent **10% des effectifs**. Vient enfin la famille « gestion » qui représente également 5,1% des effectifs, part relativement importante puisqu'elle avoisine celle des « exploitants » : il est important de préciser que l'on peut retrouver du personnel d'encadrement logistique au sein de cette famille « gestion ».

Evolution des effectifs de la branche par famille professionnelle (base 100 en 2017)



La famille des métiers de l'exploitation en transport est celle qui a connu la plus importante progression au cours de l'année 2022.

Effectifs salariés par famille et secteurs d'activités au 31.12.2022



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Selon les secteurs d'activité, la répartition des familles professionnelles peut être différente et certaines familles apparaissent plus prépondérantes que d'autres. Même si les conducteurs routiers sont largement majoritaires dans une grande partie des secteurs d'activités, ils ne sont que très peu présents dans le secteur des Prestataires Logistiques, secteur beaucoup plus marqué par la famille « logistique-manutention-magasinerie » (70%)

Le secteur sanitaire emploie 84% de conducteurs et 14% de salariés issus de la famille professionnelle « autre ». Les exploitants (ou autrement appelés « régulateurs ») de cette activité du transport sanitaire représentent seulement 2%

Le secteur des auxiliaires de transport, qui sont pour beaucoup d'entre eux des commissionnaires de transport (dont la mission est l'organisation des transports en sous-traitance) occupent la plus importante part d'exploitants du transport : 33% des salariés de ce secteur travaillent en exploitation.

Dans le secteur du déménagement, les ouvriers déménageurs sont généralement enregistrés dans la famille « logistique » ce qui explique la part importante de cette famille dans ce secteur (29%), les conducteurs déménageurs sont quant à eux enregistrés en tant que conducteurs.



Effectifs salariés par famille professionnelle et taux de féminisation au 31 décembre 2022

	Effectifs en région	% femmes en région	% femmes en France
Conduite	22 508	12,4%	10,9%
Exploitation Transport	2 616	43,0%	39,7%
Logistique – Manutention - Magasinage	3 148	19,0%	19,7%
Direction	519	18,1%	24,1%
Gestion	1 612	77,7%	75,6%
Ventes-Achats	275	75,2%	61,6%
Maintenance	408	7,6%	6,2%
Interprofessionnel	209	92,6%	72,6%
Ensemble des métiers	31 294	20,1%	18,8%

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 20,1% de femmes occupent un emploi salarié dans la Branche en région au 31 décembre 2022 et près de 13 % d'entre elles sont conductrices, cette proportion étant légèrement inférieure sur le territoire national (10,9% de femmes sont conductrices sur le plan national)

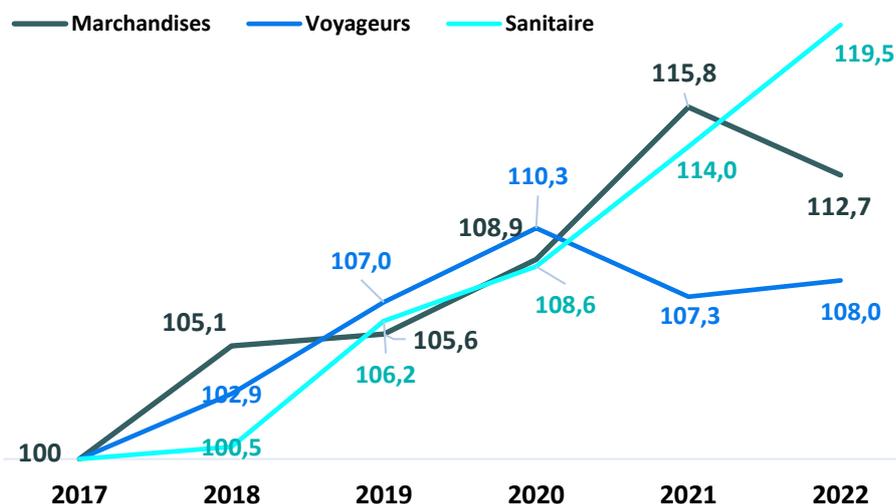
Le taux de féminisation ne varie pas dans la branche professionnelle d'année en année et oscille entre 19 et 21% du total des effectifs depuis de nombreuses années.

Les postes sédentaires sont plus naturellement féminisés, y compris dans la famille spécifique de l'exploitation, où l'on trouve une parité H/F. Le nombre de femmes au sein de cette famille spécifique de la branche a légèrement progressé sur le dernier exercice 2022 et il est sensiblement plus élevé qu'au niveau national : la BFC comptabilise 43% de femmes en exploitation transport contre 39.7% au niveau national

Il faut prendre avec recul le taux de féminisation au sein de la famille conduite qui avoisine les 13% du total des effectifs. Nous verrons une grande disparité de ce taux selon qu'il concerne les effectifs en transport de marchandises ou en transport de personnes (voyageurs et sanitaire)

Les familles professionnelles de « Gestion » et « Vente achat » mettent en évidence un taux de féminisation très important que ce soit au niveau régional ou national.

Evolution des effectifs de conducteurs par activité (base 100 en 2017)



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

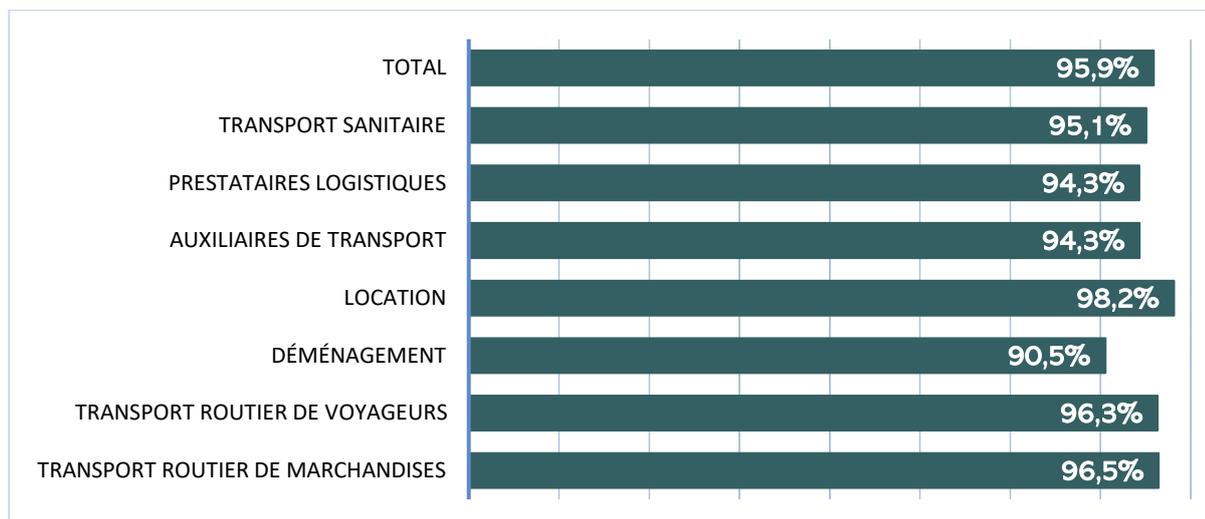
On remarque que l'évolution des effectifs de conducteurs est la plus importante dans le secteur des transports sanitaires, avec une forte progression régulière depuis 2019. Durant l'année 2022, le nombre de conducteurs de ce secteur continue de progresser de 4,5 points.

A l'inverse le secteur du transport de marchandises voit ses effectifs de conducteurs légèrement diminuer au cours de l'exercice 2022. Nous avons vu précédemment que l'évolution globale des effectifs de ce secteur, toutes familles professionnelles confondues était inférieure à 1% en 2022, ceci s'explique en partie par cette diminution du nombre de conducteurs en transport de marchandises. La compensation s'est produite sur l'augmentation des effectifs sur les autres familles professionnelles et en particulier celles de l'exploitation et de la logistique.

Après avoir connu une diminution du nombre de ses conducteurs, le secteur du transport de voyageurs connaît de nouveau une légère augmentation du nombre de ses conducteurs. Cette évolution positive correspond d'ailleurs à celle constatée pour l'ensemble des effectifs du secteur, toutes familles confondues, les conducteurs représentant 85% des effectifs. Selon l'observatoire de branche, cette augmentation aurait pu être plus importante, compte tenu des besoins de conducteurs en autocars, si les entreprises n'avaient pas rencontré d'importantes difficultés de recrutements.

Les caractéristiques des emplois

Part des salariés en Contrat à Durée Indéterminée au 31.12.2022

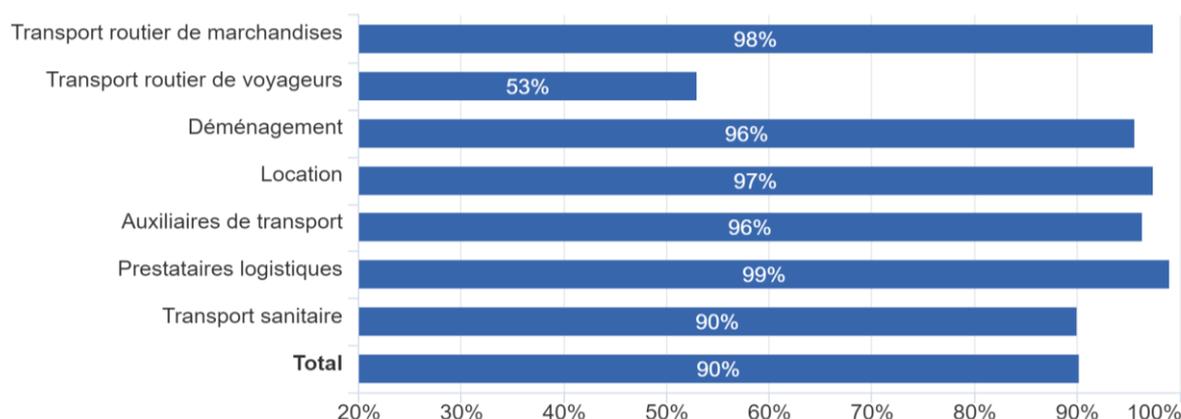


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 90.5% des salariés du secteur du déménagement en poste au 31 décembre 2022 était en temps complet

La branche professionnelle emploie essentiellement ses salariés en Contrat à Durée Indéterminée et ceci quelle que soit le secteur d'activité.

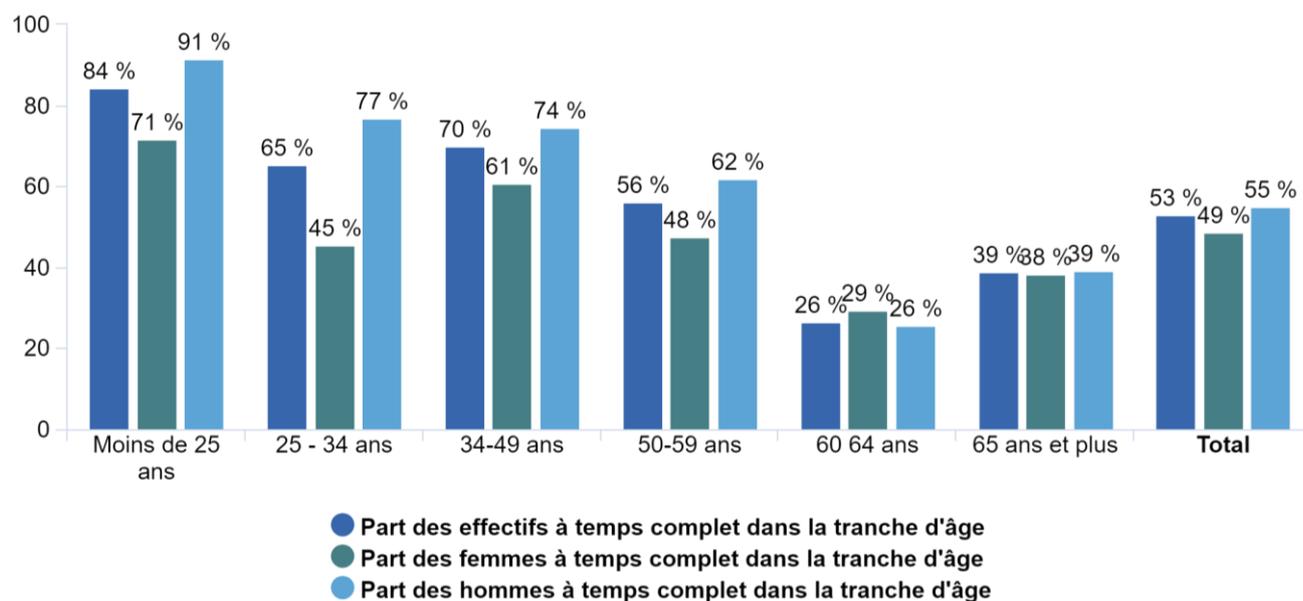
Part des salariés à temps complet par activité au 31 décembre 2022



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Les emplois au sein de la branche professionnelle sont essentiellement à temps complet pour plus de 90% d'entre eux, mis à part en transport de voyageurs qui proposent seulement 53% de temps complets contre 47% d'emploi en temps partiel, en raison de la prépondérance de l'activité du transport scolaire. Ces caractéristiques (CDI et Temps Plein) sont d'ordre structurel dans la branche professionnelle et n'évoluent donc pas d'année en année.

Part des salariés à temps complet dans le transport de voyageurs par tranches d'âge et selon le sexe



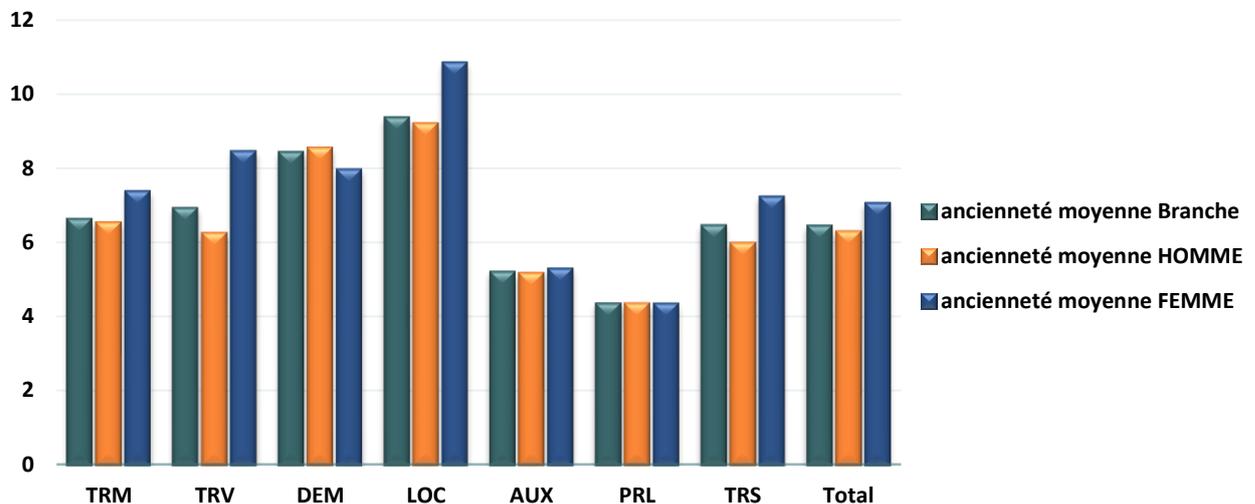
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Rappelons que 84% des salariés du transport de voyageurs sont des conducteurs routiers, et avec le transport sanitaire, ce taux représente dans la branche professionnelle, la proportion la plus élevée de conducteurs par secteur d'activité.

Parmi les 53% de salariés qui sont à temps complet en transport de voyageurs, on observe une nette différence de statut (T. Plein – T. Partiel) selon les tranches d'âge, mais également au sein de chacune de ces tranches d'âge, entre les hommes et les femmes :

- Pour l'ensemble du secteur du transport de voyageurs, on comptabilise 6% de moins de femmes à temps plein que d'hommes (respectivement 55% d'hommes à T. Plein contre 49% de femmes)
- Les salariés de moins de 50 ans en TRV sont ceux qui sont majoritairement à temps complet (70% des 35-50 ans, 65% des 25-35 ans et 84% des moins de 25 ans). C'est principalement sur ces tranches d'âge que l'on retrouvera, en plus des conducteurs routiers, les autres familles professionnelles : exploitation, gestion, etc... On constate que les femmes à temps complet dans ces tranches d'âge de salariés de moins de 50 ans, sont moins nombreuses que leurs homologues masculins
- La tranche d'âge des moins de 25 ans semble essentiellement à temps complet mais notons que cette tranche d'âge représente très peu de salariés (à peine 1%) et encore moins de conducteurs, (compte tenu des conditions d'obtention des permis D).

Ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur d'activité au 31 décembre 2022 (en années)



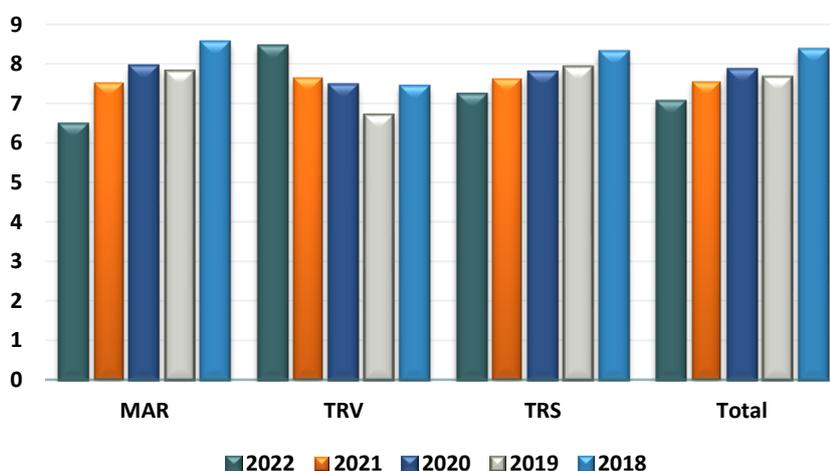
Source : Enquête Tableau de Bord – AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les salariés du Déménagement sont présents, en moyenne, depuis 8,4 ans dans leur établissement. Les hommes de ce secteur ont une ancienneté de 8,5 ans plus longue que celle des femmes pour ce même secteur (8 ans)

L'ancienneté moyenne présentée ci-dessus est celle acquise au sein du même établissement mais pas au sein de la branche professionnelle. L'ancienneté moyenne dans un établissement de la branche professionnelle est de 6,4 ans avec une ancienneté de 6,3 ans pour les hommes et 7,1 ans pour les femmes. Pour près de l'ensemble des secteurs, les femmes ont une ancienneté moyenne dans l'établissement plus longue que celle des hommes. Ceci est à rapprocher de la répartition des femmes au sein des différentes familles professionnelles dans les secteurs.

C'est dans le secteur de la location que les salariés, hommes et femmes confondus, restent le plus longtemps dans le même établissement. C'est également dans ce secteur ainsi que dans celui du transport de voyageurs que les femmes ont une ancienneté nettement plus longue que les hommes.

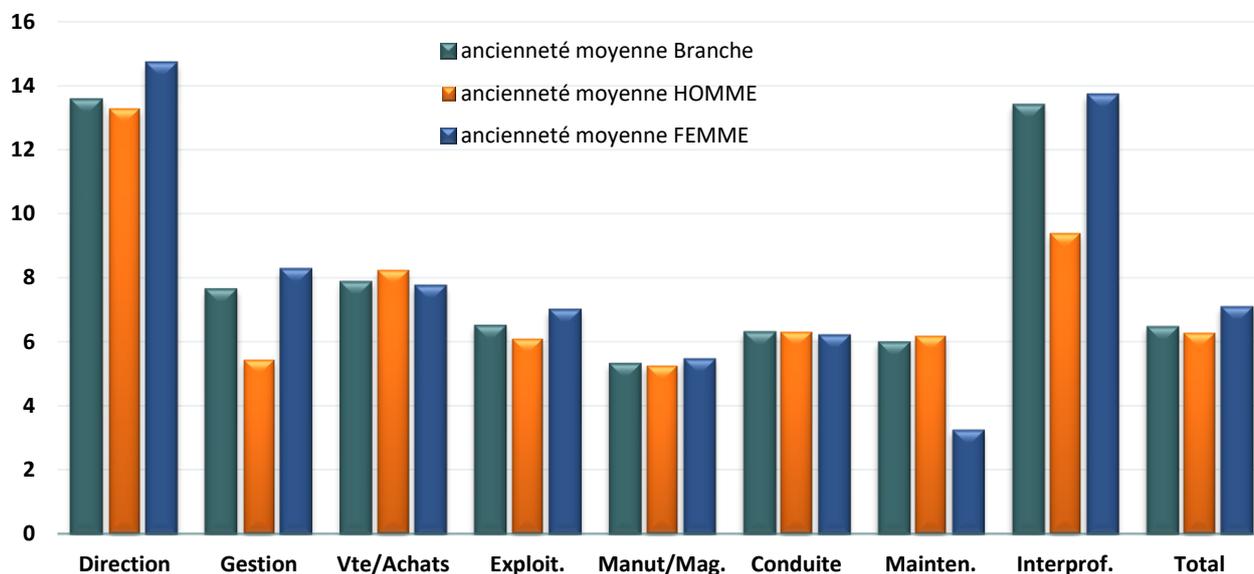
Evolution sur 5 ans de l'ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur d'activité



Si l'on compare sur les 5 derniers exercices l'ancienneté moyenne dans un même établissement des salariés de la branche professionnelle, on remarque que celle-ci a diminué d'un an et deux mois sur la période. Ceci est particulièrement vrai pour les secteurs du transport de marchandises où l'ancienneté moyenne dans un même établissement a perdu 2 ans (de 8,5 ans en 2018 à 6,5 ans en 2022).

Il n'y a que dans le secteur du transport de voyageurs que l'ancienneté moyenne progresse plus ou moins régulièrement depuis 5 ans. Ceci s'explique en partie par la pyramide des âges de ce secteur.

Ancienneté moyenne dans l'établissement, en années, par famille de métiers

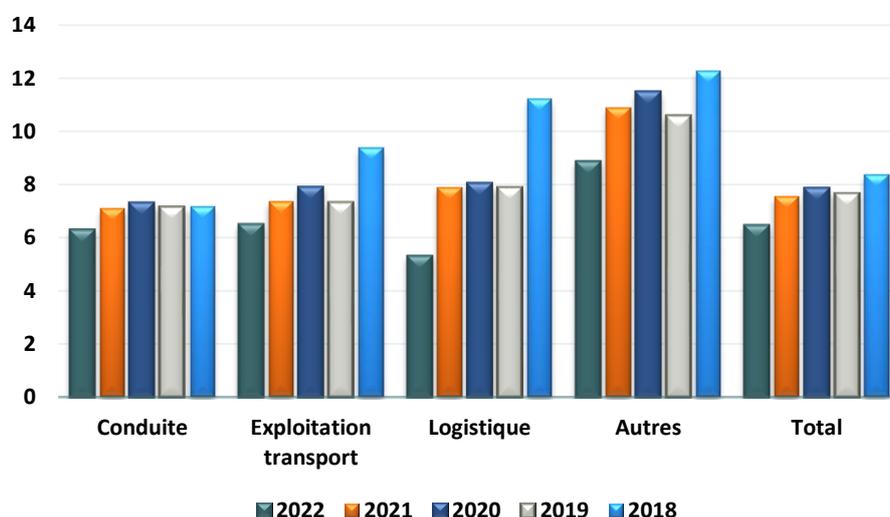


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : les salariés de la branche, tous secteurs confondus, occupent un poste de gestion au sein d'un établissement sur une période moyenne de 7,6 ans, les femmes occupant ce type de poste plus longtemps en moyenne dans le même établissement que leurs homologues masculins (8,2 ans pour les femmes contre 5,4 ans pour les hommes)

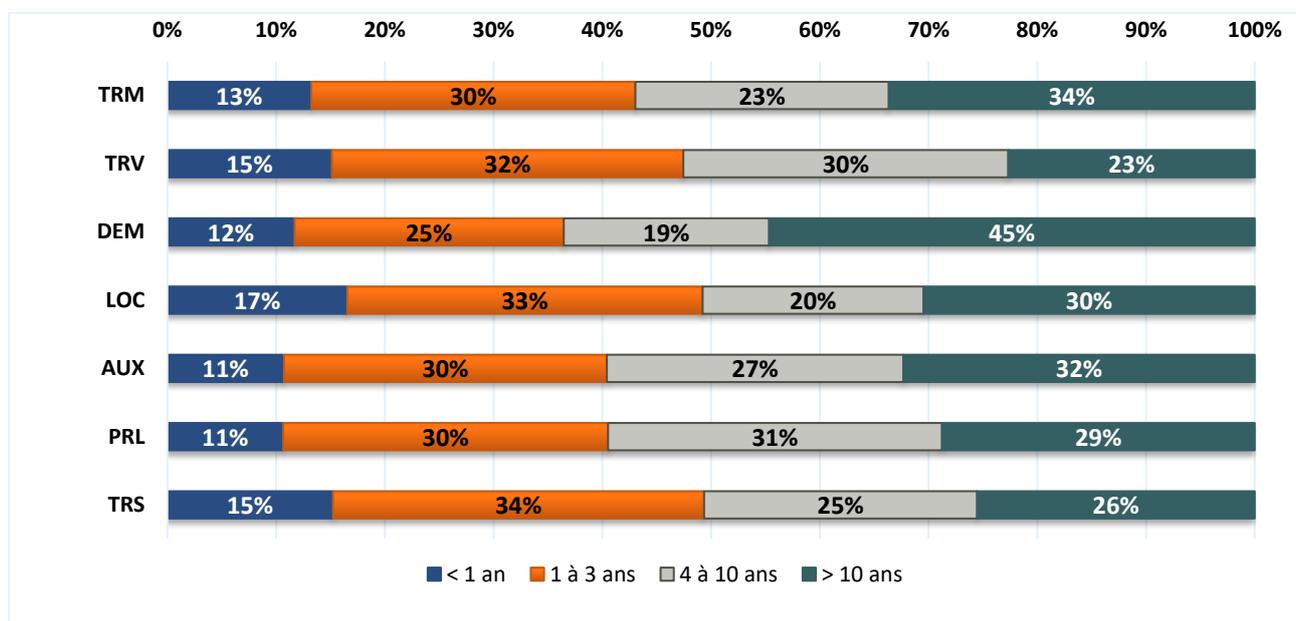
Compte tenu du fait que les conducteurs représentent près de 72% des effectifs de la branche professionnelle, l'ancienneté moyenne des conducteurs dans leur établissement correspond à celle pour l'ensemble des salariés de la branche soit 6,3 ans en moyenne. Elle est d'ailleurs identique pour les hommes et les femmes. Pour information complémentaire, l'ancienneté estimée dans le métier de conducteur (quel que soit l'établissement) est de 19 ans pour le secteur marchandises, 12 ans pour le secteur voyageurs et 9 ans pour le secteur sanitaire.

Evolution sur 5 ans de l'ancienneté moyenne dans l'établissement par famille de métiers



Comme nous l'avons vu précédemment, l'ancienneté moyenne des salariés de la branche dans leur établissement tend à diminuer régulièrement au cours de 5 derniers exercices. Ceci est particulièrement mis en évidence au sein des métiers spécifiques de la branche : en 5 ans l'ancienneté moyenne des métiers de l'exploitation est passée de 9,4 à 6,5 ans et celle de la famille « logistique » de 11,2 ans à 5,3 ans. L'ancienneté dans les métiers de la « conduite » a moins diminué sur les 5 dernières années.

Répartition de l'ancienneté des salariés par secteur

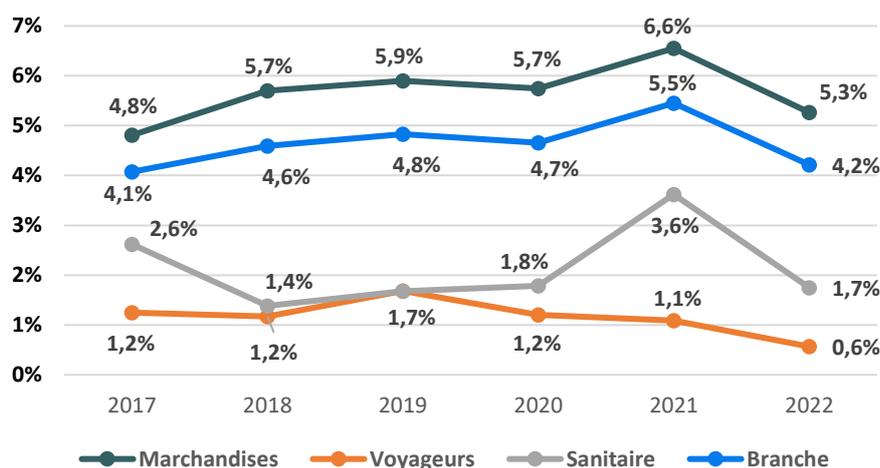


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 34% des salariés du secteur du transport sanitaire ont une ancienneté dans leur établissement comprise entre 1 à 3 ans.

On constate une relative stabilité de l'emploi dans les établissements de la branche puisque près d'un tiers des salariés ont plus de 10 ans d'ancienneté

Part des jeunes (- 25 ans) dans les effectifs de la branche, par activité



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

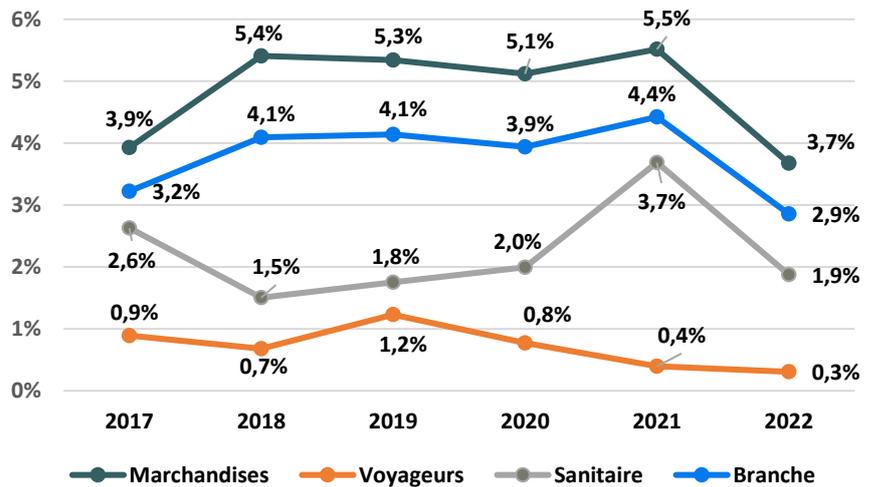
A fin 2022, la part des jeunes représente moins de 5% des effectifs de la branche après avoir diminué de 1,3 points au cours de l'année. Cette diminution de la proportion de jeunes au sein des entreprises est constatée dans tous les secteurs d'activité.

Dans les secteurs liés aux transports de personnes cette proportion de jeunes de moins de 25 ans est très faible car liée aux conditions même de l'exercice de la profession de conducteurs. Cette tendance est à fortiori confirmée dans l'évolution de la part des jeunes dans la famille conduite (ci-dessous).

Les modifications intervenues en 2023 sur la baisse de l'âge d'obtention du permis D (autocars) auront peut être dans l'avenir un impact sur cette tranche d'âge.

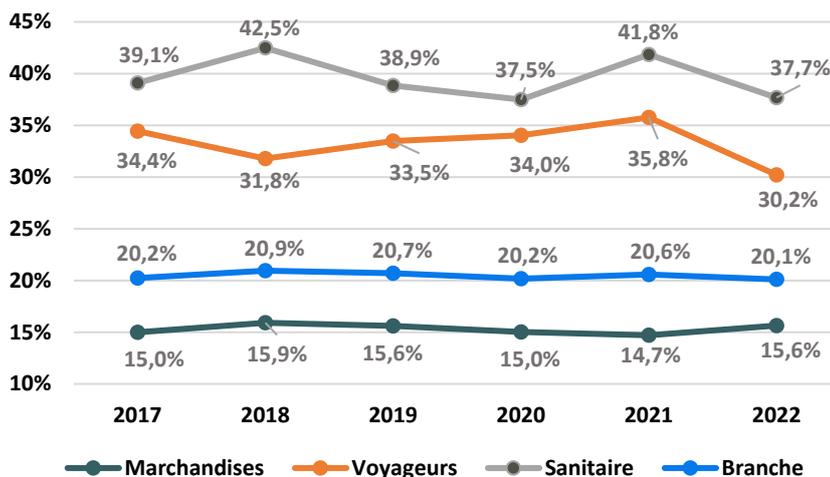
Part des jeunes (- 25 ans) employés dans les métiers de la conduite, par activité

Ce qui est constaté pour l'ensemble des secteurs d'activités, toutes familles professionnelles confondues, l'est à fortiori pour la famille conduite, famille prédominante dans la branche professionnelle, quel que soit le secteur. Cette baisse du nombre de salariés de moins de 25 ans est encore plus marquée dans la conduite marchandise avec -1,8 points. Comme dit précédemment, il n'y a presque pas de salarié de moins de 25 ans en conduite dans le secteur du transport de voyageurs.



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Part des femmes dans les effectifs de la branche, par activité

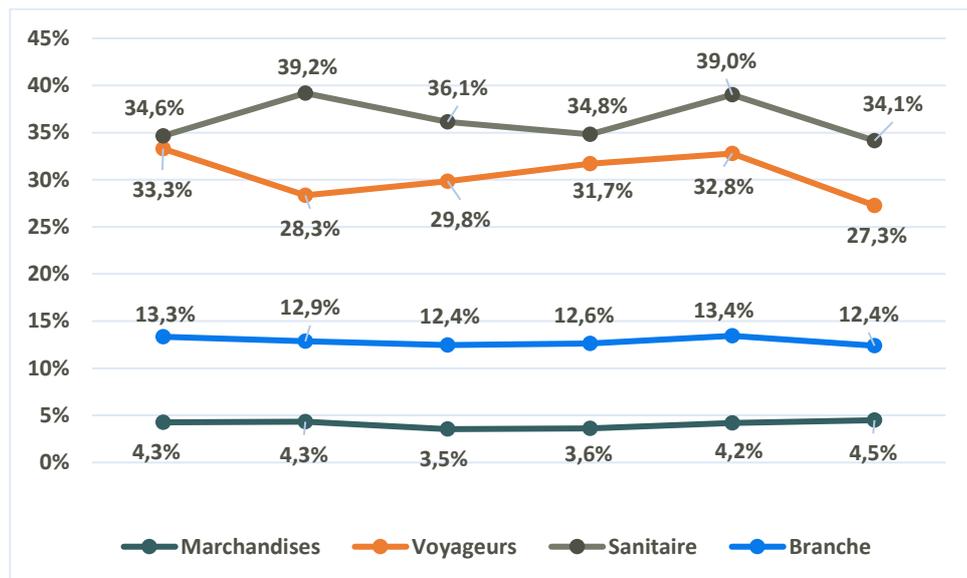


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Comme nous l'avons précédemment dit, la part des femmes dans la branche professionnelle, toutes familles confondues n'évolue pas au fil des ans, et ceci est particulièrement vrai pour le secteur lié aux activités du transport de marchandises, activité majoritaire dans la branche professionnelle.

On observe cependant une nette diminution de la part des femmes dans les secteurs liés aux transports de personnes : respectivement -5,6 points de recul en transport de voyageurs et -4,1 points de recul pour le transport sanitaire.

Part des femmes employées dans les métiers de la conduite, par activité

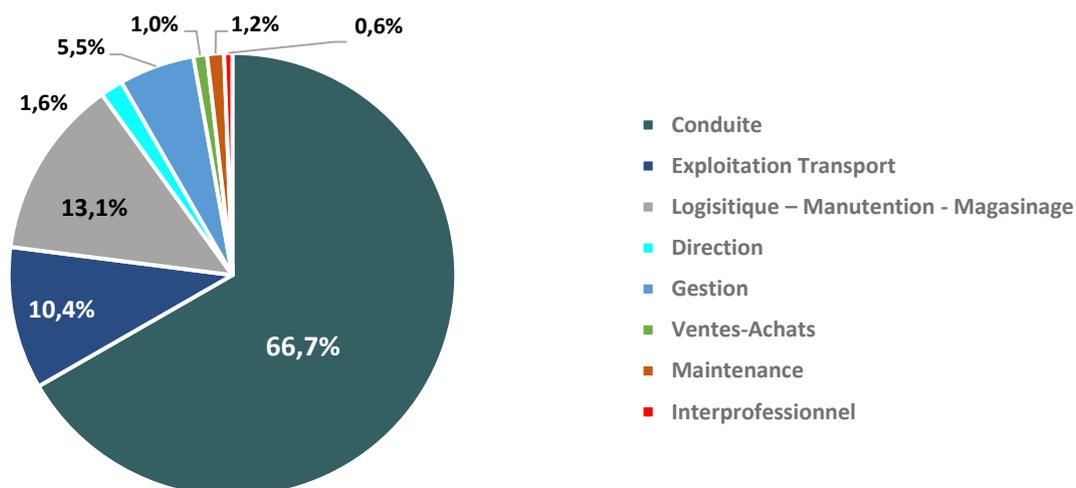


Si les femmes sont plus représentées dans les secteurs liés aux transports de personnes, on note cependant une légère diminution de leur représentation au sein de la famille conduite de ces 2 secteurs professionnels : durant l'année 2022 le nombre de femmes en conduite routière au sein du secteur de transport de voyageurs a diminué de 5,5 points et le nombre de femmes en conduite au sein du secteur ambulancier a quant à lui diminuer de -4.9 points. Notons que le nombre de femmes en conduite routière au sein de ce secteur avait fortement augmenté au cours de l'exercice 2021.

La typologie des métiers

Activités Marchandises

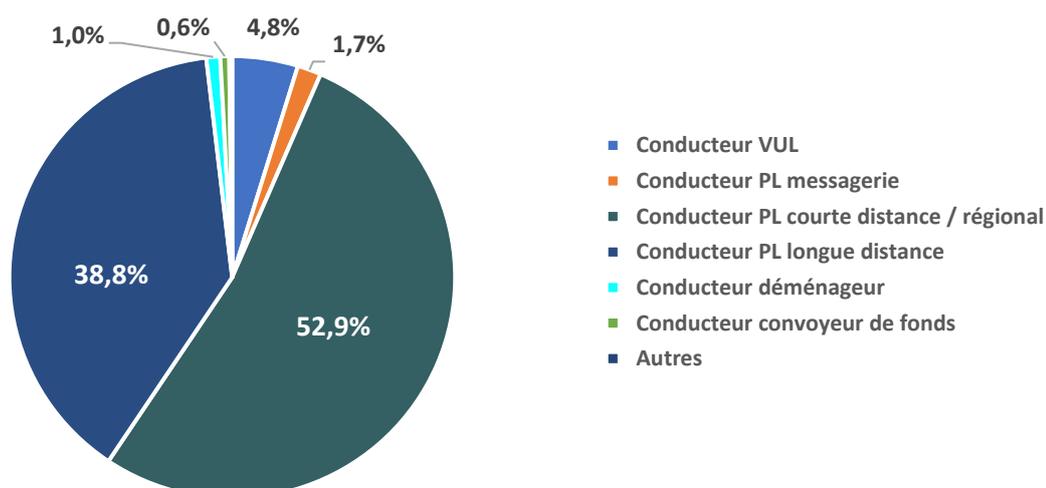
Effectifs salariés des Activités Marchandises par famille professionnelle au 31 décembre 2022



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : La famille professionnelle Conduite représente 66.7% des effectifs employés dans les Activités Marchandises.

Répartition des effectifs de conducteurs en Activités Marchandises par spécialité au 31 décembre 2022



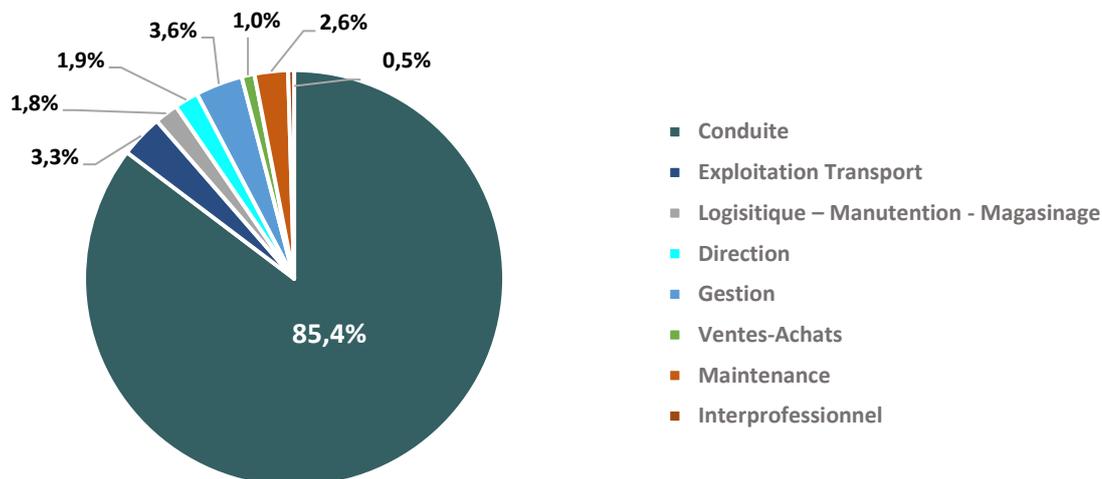
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 53% des Conducteurs employés dans les Activités Marchandises sont des conducteurs de Poids Lourds sur Courte Distance ou Régional.

Plus de la moitié des conducteurs du transport de marchandises (52.9%) sont des conducteurs de courte distance / conducteurs régionaux. Viennent ensuite les conducteurs longue distance qui représentent 38.8% du total des conducteurs de transport de marchandises.

Transport de Voyageurs

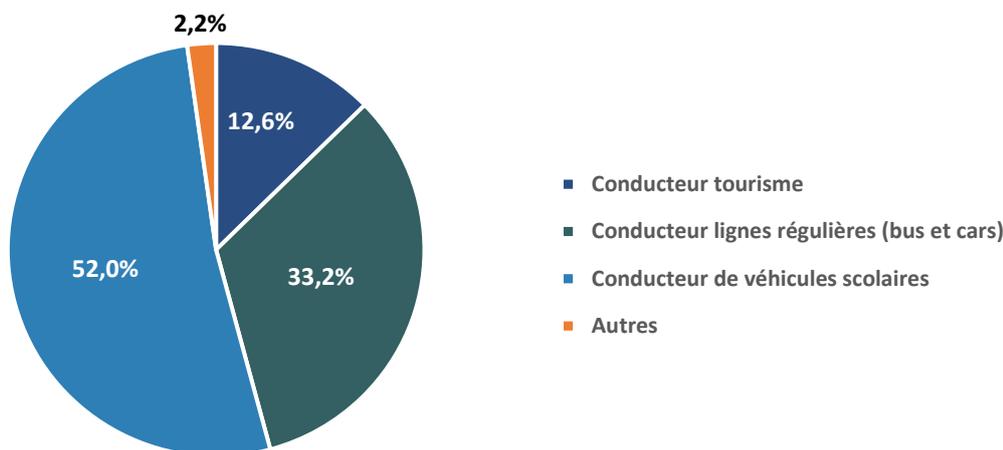
Effectifs salariés du Transport de Voyageurs par famille professionnelle au 31 décembre 2022



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : La famille professionnelle Exploitation Transport représente 3,3% des effectifs employés dans le Transport de Voyageurs.

Répartition des effectifs de conducteurs en Transport de Voyageurs par spécialité au 31 décembre 2022



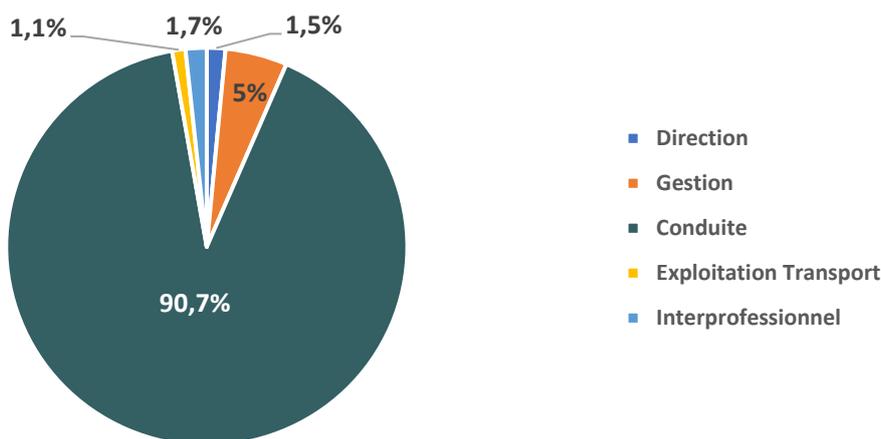
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les conducteurs de tourisme représentent 12,6% de l'ensemble des conducteurs du transport de voyageurs

Les conducteurs du secteur de voyageurs sont, pour plus de la moitié, employés en tant que conducteurs de véhicules scolaires, emplois à temps partiel. Un tiers des salariés est employé en tant que conducteur de lignes et seulement 12,6% sont des conducteurs de tourisme

Transport Sanitaire

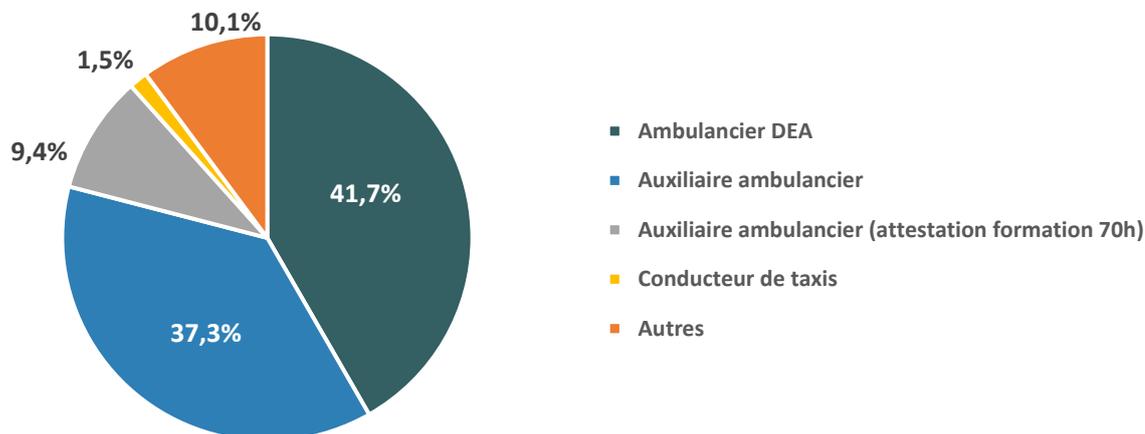
Effectifs salariés du Transport Sanitaire par famille professionnelle au 31 décembre 2022



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : La famille professionnelle Direction représente 1.5% des effectifs employés dans le Transport Sanitaire.

Répartition des effectifs de conducteurs en Transport Sanitaire par spécialité au 31 décembre 2022



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 37,3 % des Conducteurs employés dans le Transport Sanitaire sont des Auxiliaires Ambulanciers.

La conduite représente pour le transport sanitaire plus de 90 % des salariés du secteur. Viennent ensuite les familles Gestion et Exploitation, où sont identifiées les personnes qui organisent les transports sanitaires, également appelés régulateurs.

Parmi les conducteurs, on distingue plusieurs catégories, mais la majorité sont Ambulanciers, titulaires d'un DEA (Diplôme d'état d'ambulancier) ou Auxiliaires Ambulanciers

Rémunération

Rémunération moyenne annuelle selon les secteurs d'activités en 2021 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
Rémunération moyenne Brute	30 956	28 229	30 166	31 152	34 160	30 758	27 259	30 595
Hommes	31 013	28 435	30 113	31 007	34 045	31 910	27 563	30 832
Femmes	30 508	27 812	30 479	32 717	34 448	28 903	26 803	29 641
Rémunération moyenne Nette	24 042	21 443	23 401	23 868	26 196	23 697	21 424	23 685
Hommes	24 103	21 565	23 375	23 759	26 182	24 598	21 695	23 895
Femmes	23 555	21 197	23 405	25 041	26 231	22 245	21 020	22 843

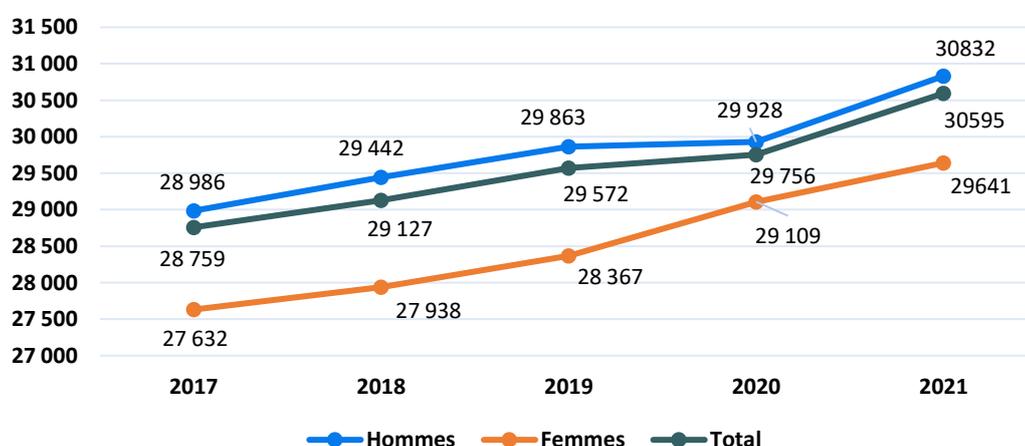
Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

La rémunération comprend, outre le salaire de base, les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de commissions, de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature. Les indemnités de rupture y sont incluses à partir d'un seuil pouvant atteindre deux fois le plafond annuel de la Sécurité sociale.

En 2021, un salarié de la Branche en région BFC a perçu, en moyenne, une rémunération brute en équivalent temps plein de 30 595 € par an et une rémunération nette en équivalent temps plein de 23 685 € ce qui représente respectivement des augmentations de 3 % et 2 % en un an. Le secteur des Auxiliaires de transport se distingue par les rémunérations nettes les plus élevées de la Branche ; elles y sont supérieures de 10.6 % à la moyenne de la Branche. On observe une rémunération nette inférieure de 4% chez les femmes

Selon les différents coefficients des contrats et l'ancienneté, à compter du 1er mai 2022, les garanties de rémunération annuelles brutes du personnel ouvrier roulant peuvent varier entre 23 180,32 € au plus bas à l'embauche, à 25 728,87 € au plus haut après 15 ans d'ancienneté (source legifrance.gouv.fr). A noter que le SMIC annuel brut est de 20 814,73 €.

Évolution de la rémunération brute moyenne annuelle par sexe (en €)



Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

Rémunération brute annuelle moyenne par Professions et Catégories Sociales (PCS) en 2020 (en €)

Conduite		Hommes	Femmes	Ensemble
641a	Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	30 805	28 182	30 721
643a	Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	24 591	23 492	24 482
641b	Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	27 541	27 124	27 423
526e	Ambulanciers salariés (du secteur public ou du secteur privé)	26 968	26 115	26 665
Logistique-manutention-magasinage		Hommes	Femmes	Ensemble
653a	Magasiniers qualifiés	27 418	23 561	26 376
652a	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	26 715	25 149	26 526
487a	Responsables d'entrepôt, de magasinage	38 899	36 009	38 204
487b	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	37 523	35 663	37 288
676a	Manutentionnaires non qualifiés	25 288	23 915	25 201
676c	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	29 297	27 612	28 518
676b	Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	26 015	27 826	26 048
Exploitation		Hommes	Femmes	Ensemble
389a	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	59 536	52 952	58 028
466b	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non-cadres)	37 362	35 323	35 942
466c	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non-cadres)	39 337	36 501	38 445
546c	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	32 665	28 620	30 088
655a	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	27 284	25 416	26 678
676d	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	26 811	26 968	26 847

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

Les rémunérations moyennes par Professions et Catégories Sociales (nomenclature INSEE) sont ici données sur le périmètre des entreprises qui relèvent de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Parmi les professions cœur de métier du transport et de la logistique, ce sont les ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports qui ont les rémunérations les plus élevées : 58 028 € brut par an en moyenne pour un équivalent temps plein.

Parmi les métiers de la conduite, les conducteurs routiers et grands routiers sont les mieux rémunérés (30 721 € brut annuel en moyenne).

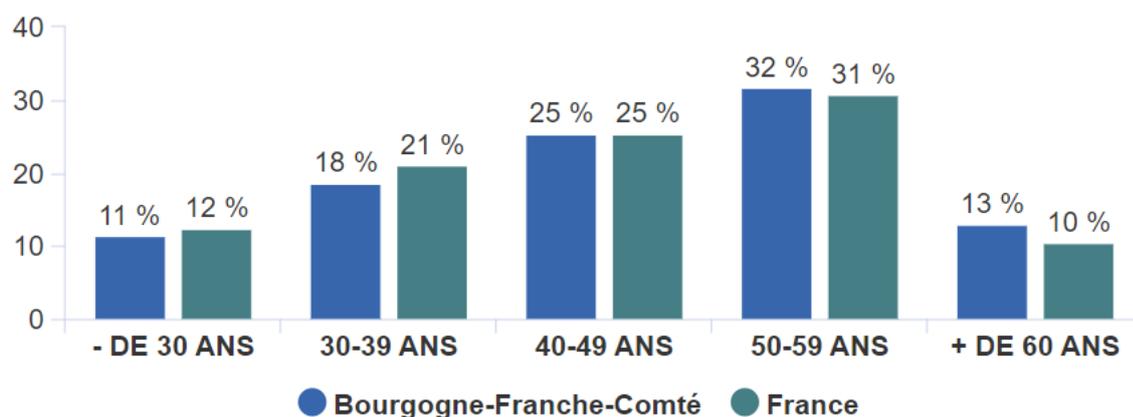
Rémunération annuelle brute moyenne par contrat de travail en 2020 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
CDI	31 156	28 426	31 349	31 323	34 459	30 861	27 471	30 850
Femmes	30 745	27 961	30 769	32 821	34 871	28 983	27 052	29 929
Hommes	31 208	28 651	31 469	31 182	34 296	32 009	27 755	31 076
CDD	24 940	24 839	24 504	26 333	25 285	26 673	23 490	24 752
Femmes	24 665	24 632	26 301	28 702	22 991	26 042	23 111	24 189
Hommes	24 980	24 964	24 404	26 182	26 400	27 330	23 712	24 927

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

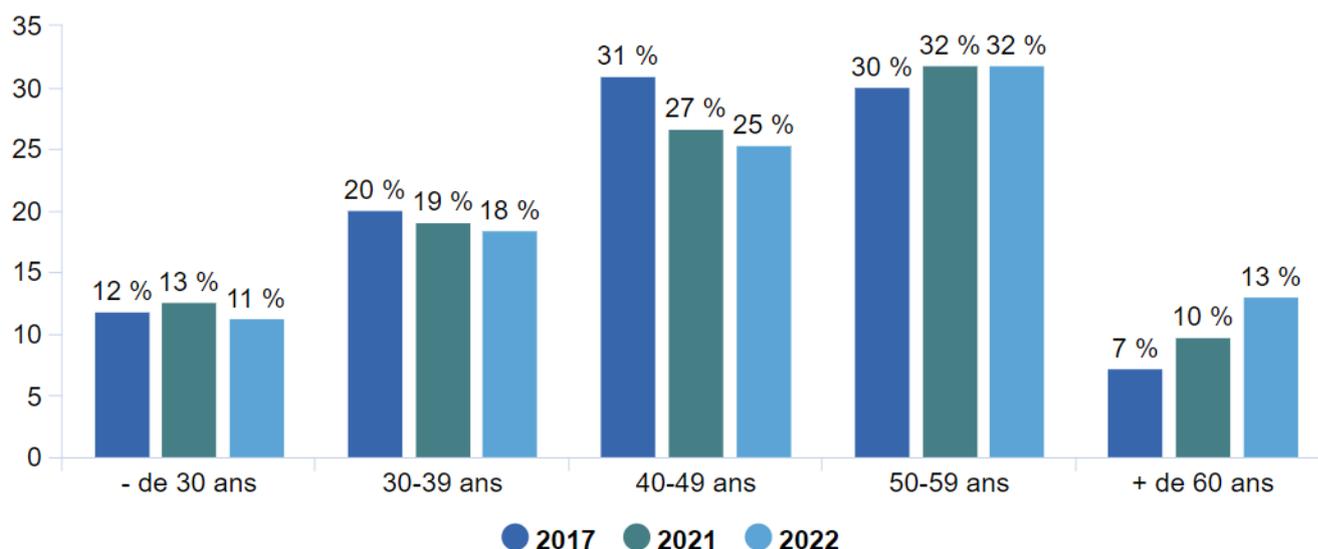
La démographie

Structure par tranches d'âges des salariés en région et en France au 31/12/ 2022



On peut noter que la population de la branche professionnelle est légèrement plus âgée en région Bourgogne-Franche-Comté qu'au niveau national : 43 % de salariés ont plus de 50 ans contre 41% sur le plan national.

Structure par tranches d'âges des salariés de la région



On constate sur les 5 derniers exercices une légère diminution des tranches d'âge inférieures à 50 ans ainsi qu'une augmentation des tranches d'âges supérieures à plus de 60 ans.

Ces indicateurs d'évolution des tranches d'âges de la branche seront abordés plus en détail dans les paragraphes suivants.

Age moyen des salariés de la branche, par activité

	2022
Marchandises	44 ans
Voyageurs	53 ans
Sanitaires	44 ans
Ensemble de la branche	45,5 ans

L'âge moyen, tous secteurs d'activité confondus est de 45 ans et demi. Il est nettement supérieur dans le transport routier de voyageurs avec une population salariée de ce secteur âgée en moyenne de 53 ans

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Age moyen des salariés de la branche, par famille de métiers

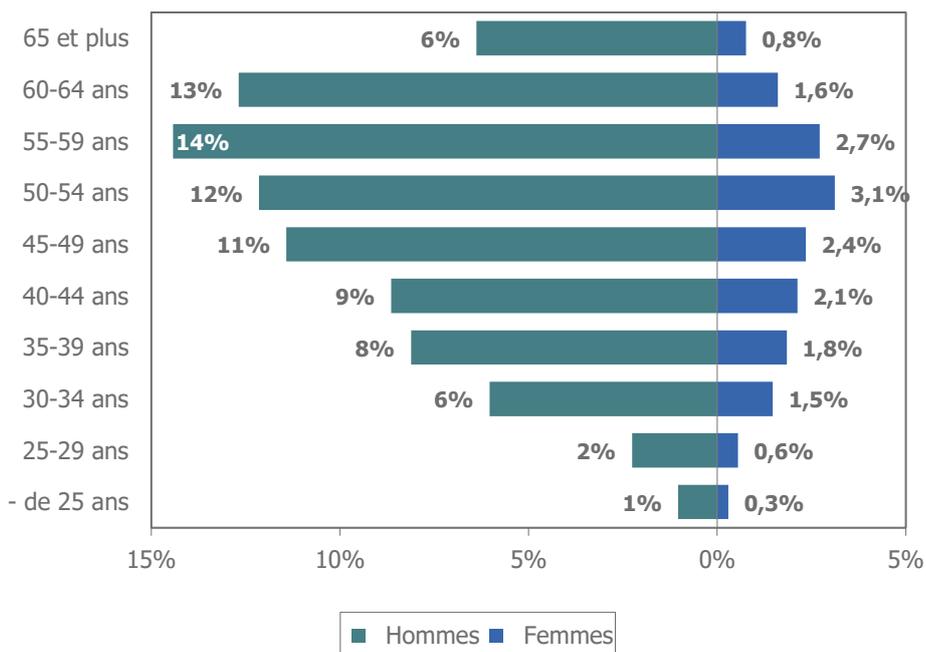
Ce qui est énoncé ci-dessus l'est évidemment pour la famille conduite, où l'on constate que la moyenne d'âge des conducteurs routiers de voyageurs est de plus de 53 ans.

Cependant nous avons une population plus jeune en moyenne au sein des familles « exploitation » et « logistique »

	2022
Conduite en marchandises	45,7 ans
Conduite en voyageurs	53,8 ans
Conduite en sanitaires	44,3 ans
Exploitation transport	39,2 ans
Logistique	41,2 ans
Autre	44,3 ans

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Pyramide des âges dans les activités marchandises au 31/12/2022



La pyramide des âges dans le **transport routier de marchandises** se caractérise par un taux de féminisation faible et un âge moyen de 42,7 ans.

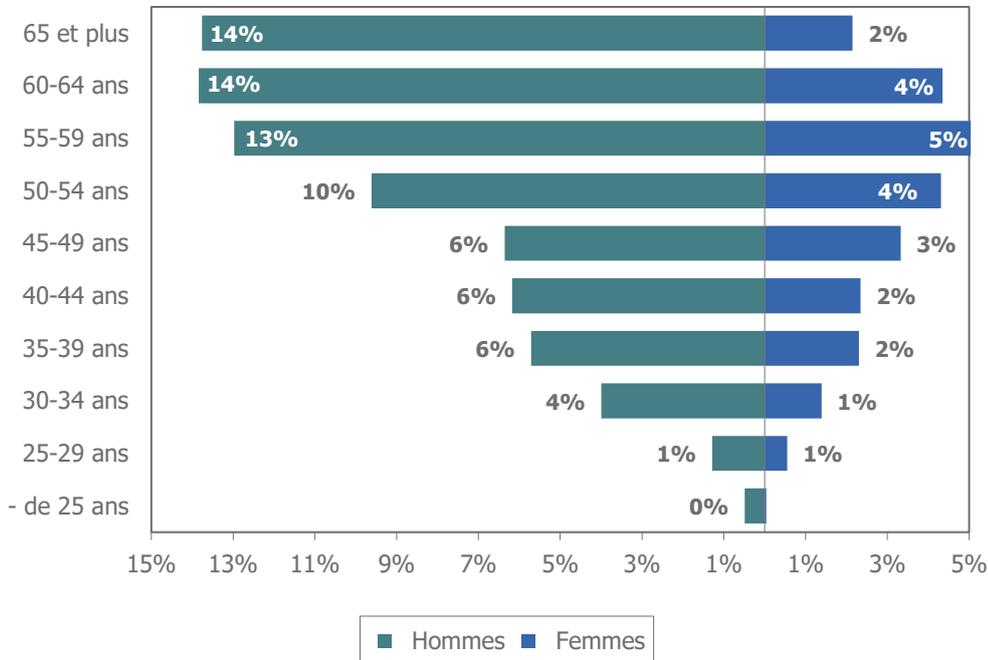
Dans l'activité marchandises, le plus grand nombre de salariés se situe dans la tranche d'âge des 45/59 ans pour 45,2% d'entre eux. Les moins de 35 ans représentent 21,2% des salariés

A l'opposé, les plus de 60 ans représentent dorénavant 21,4% des effectifs de ce secteur

Après 60 ans, les hommes sont plus nombreux à occuper un emploi comparé aux femmes (19% d'hommes contre 1,6% de femmes sur cette même tranche d'âge).

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Pyramide des âges dans le transport de voyageurs au 31/12/2022



La pyramide des âges dans le **transport routier de voyageurs** se caractérise par un nombre important de salariés de plus de 55 ans, soit 52%, avec une proportion de femmes relativement importante pour cette tranche d'âge : 11% de femmes salariées du TRV ont plus de 55 ans. On constate d'ailleurs un taux de féminisation plus élevé que la moyenne de la Branche. L'âge moyen dépasse désormais 49 ans.

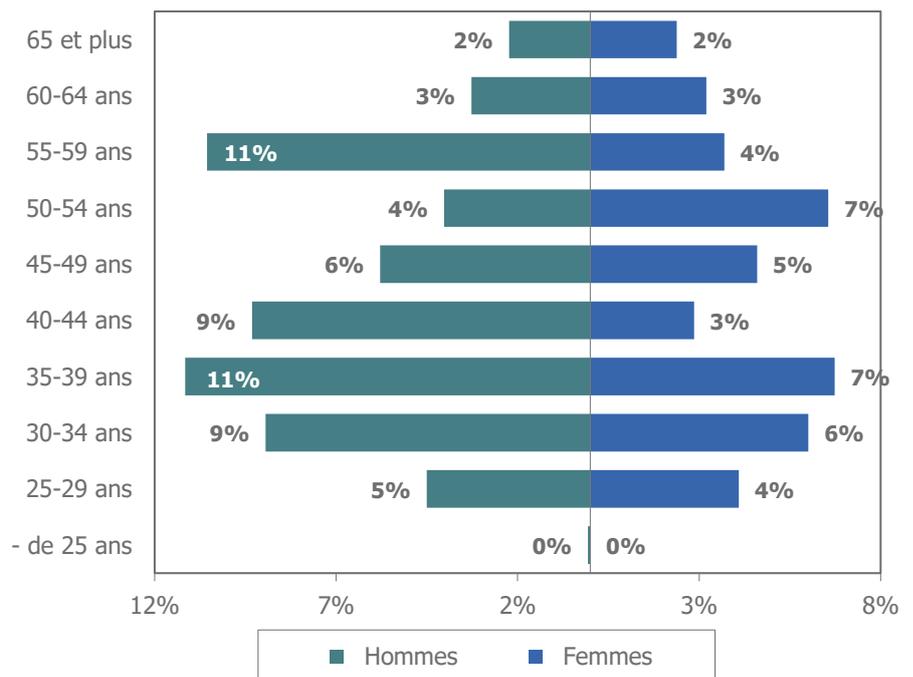
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Pyramide des âges dans le transport sanitaire au 31/12/2022

La pyramide des âges dans le **transport sanitaire** est la plus équilibrée au niveau de la mixité, avec un taux de féminisation de 41%.

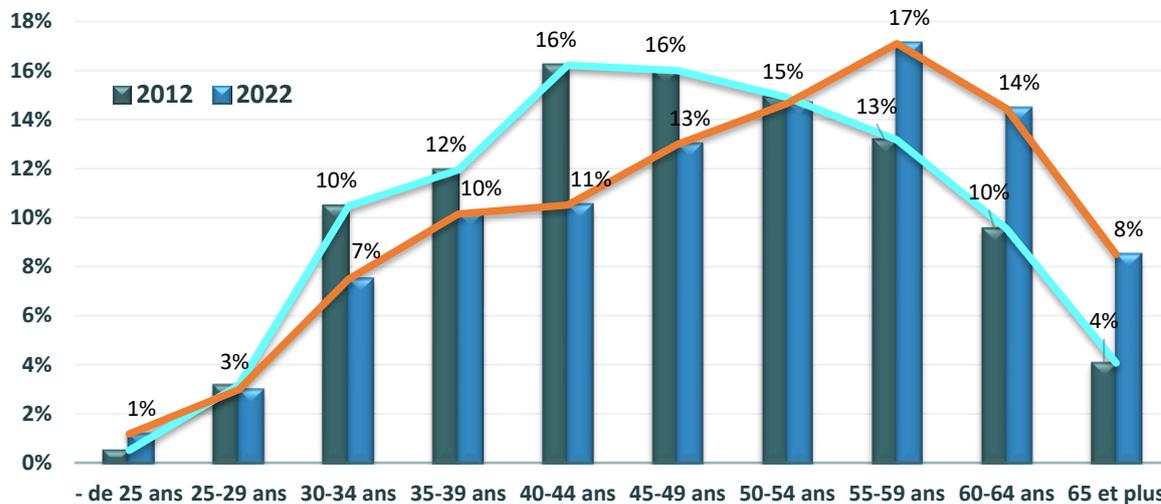
Les moins de 45 ans représentent 54% des salariés.

On note que seuls 5 % des hommes et 5% des femmes de cette activité travaillent après 60 ans.



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

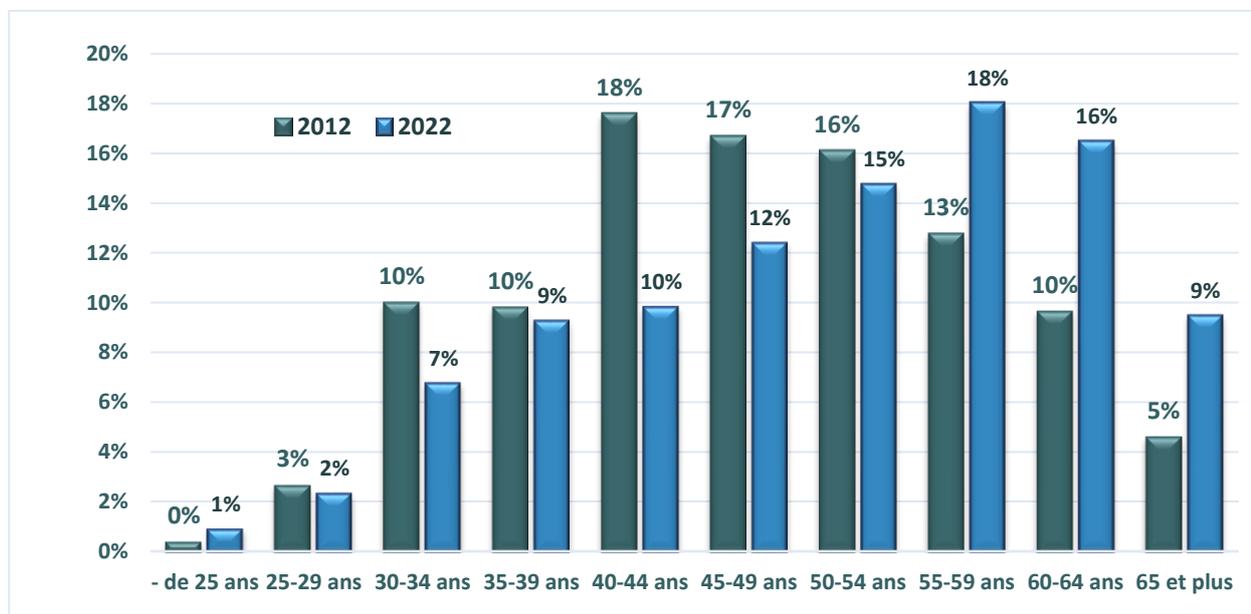
Comparaison de la structure par âge de la Branche à 10 ans d'intervalle



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

La comparaison à dix ans d'intervalle des pyramides des âges des salariés de la Branche met en évidence un glissement des effectifs vers les tranches d'âges supérieures. Les moins de 45 ans représentaient 42 % des effectifs en 2012 alors qu'en 2022 ils ne représentent plus que 32 % de ceux-ci. A contrario, les plus de 50 ans représentaient 42% des effectifs en 2012 et en représentent, en 2022, 54 %.

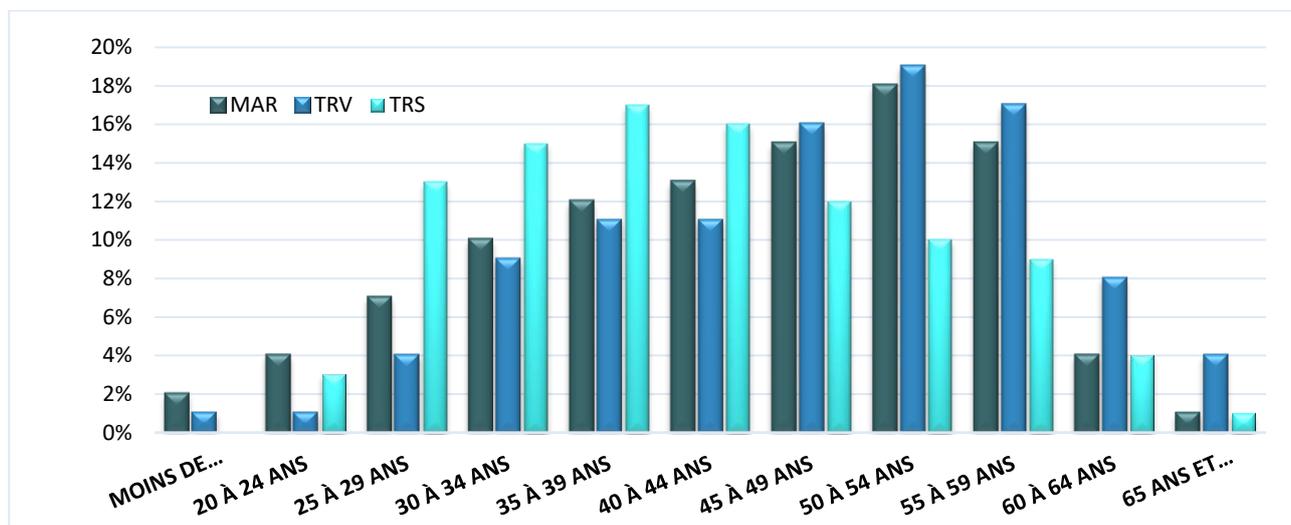
Comparaison de la structure par âge dans la conduite en 2022



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

La structure par âge des effectifs de la conduite, qui représente 60% des effectifs totaux de la branche, met encore plus en évidence ce vieillissement des effectifs. Les tranches d'âge « seniors » de plus de 50 ans représentent 58% des effectifs de la famille conduite ne 2022 alors que ces mêmes tranches d'âge correspondaient à 44% des conducteurs en 2012. En transport de voyageurs, la tranche d'âge de 55 à 59 est prédominante, alors que dans la tranche de 30 à 34 ans il y a moins de 4% des effectifs de conduite contre 8.5 % pour l'activité marchandises et 11.5 % pour le secteur sanitaire.

Structure par âge dans la conduite, par secteur en 2022



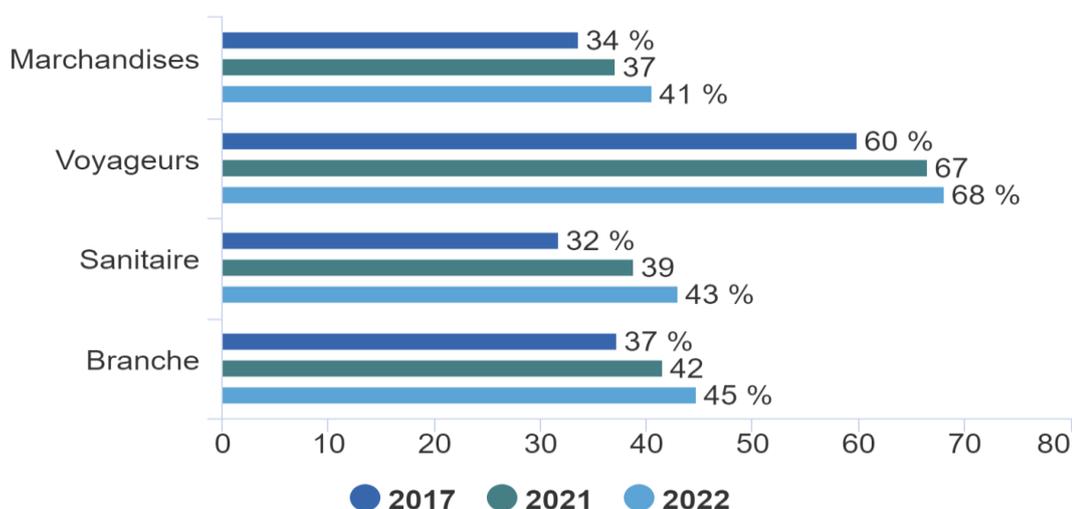
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Cette répartition des salariés des différents secteurs, regroupés par tranche d'âge, met en évidence les différences nettes qu'il y a entre le transport de personnes (TRV et TRS) et le transport de marchandises. Le transport de voyageurs est le secteur qui a les tranches d'âge les plus élevées : 48 % de ses salariés ont +50 ans contre 38% pour le secteur marchandises et seulement 24% de plus de 50 ans dans le secteur des transports sanitaires, secteur qui a la population la plus équilibrée de la branche en termes de répartition des tranches d'âges.

Taux de renouvellement des effectifs de la branche, par activité

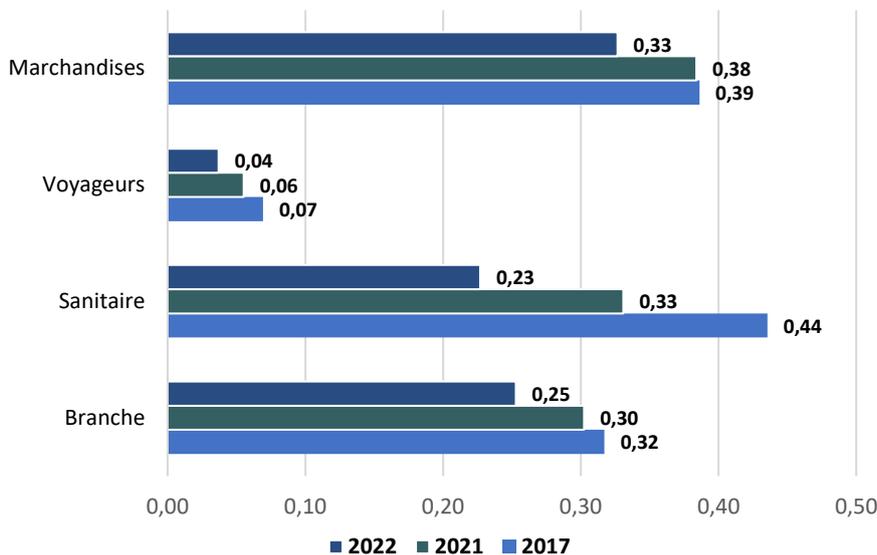
Le taux de renouvellement se calcule comme le ratio du nombre de salariés de plus de 50 ans sur le nombre de salariés total (x100). Il reflète les départs en retraite potentiels dans les 10 années à venir et depuis la réforme des retraites, dans les 12 prochaines années.

La proportion des salariés de plus de 50 ans a augmenté en 2022 dans tous les secteurs d'activités de la branche professionnelle. Dans les dix années à venir c'est un peu moins de la moitié des effectifs qu'il conviendra de remplacer au sein de la branche professionnelle en BFC.



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Taux de relève des effectifs de la branche, par activité



Le taux de relève exprime le nombre de salariés de moins de 30 ans pour un salarié de plus de 50 ans. Il se calcule comme le nombre de salariés de 30 ans sur le nombre de salariés de +50 ans.

Lorsque ce ratio est inférieur à 1, ce qui est le cas pour tous les secteurs d'activités de la branche, cela signifie que les salariés de moins de 30 ans sont moins nombreux que ceux de +50 ans et donc, en théorie, que le remplacement des départs en retraite en l'état actuel n'est pas assuré.

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Il existe des disparités entre les 3 grands secteurs d'activités de la branche professionnelle.

Cependant, pour l'ensemble des salariés de la branche professionnelle, les salariés de plus de 50 ans sont 4 fois plus nombreux que les trentenaires, on constate d'ailleurs que ce taux de relève tend à diminuer au fil des ans, ce qui présage des difficultés de renouvellement de la population.

Ceci est encore plus vrai au sein des secteurs de transport de personnes : Actuellement il faudrait 25 salariés du transport de voyageurs de - de 30 ans pour compenser le départ d'un seul salarié de ce même secteur de + de 50 ans.

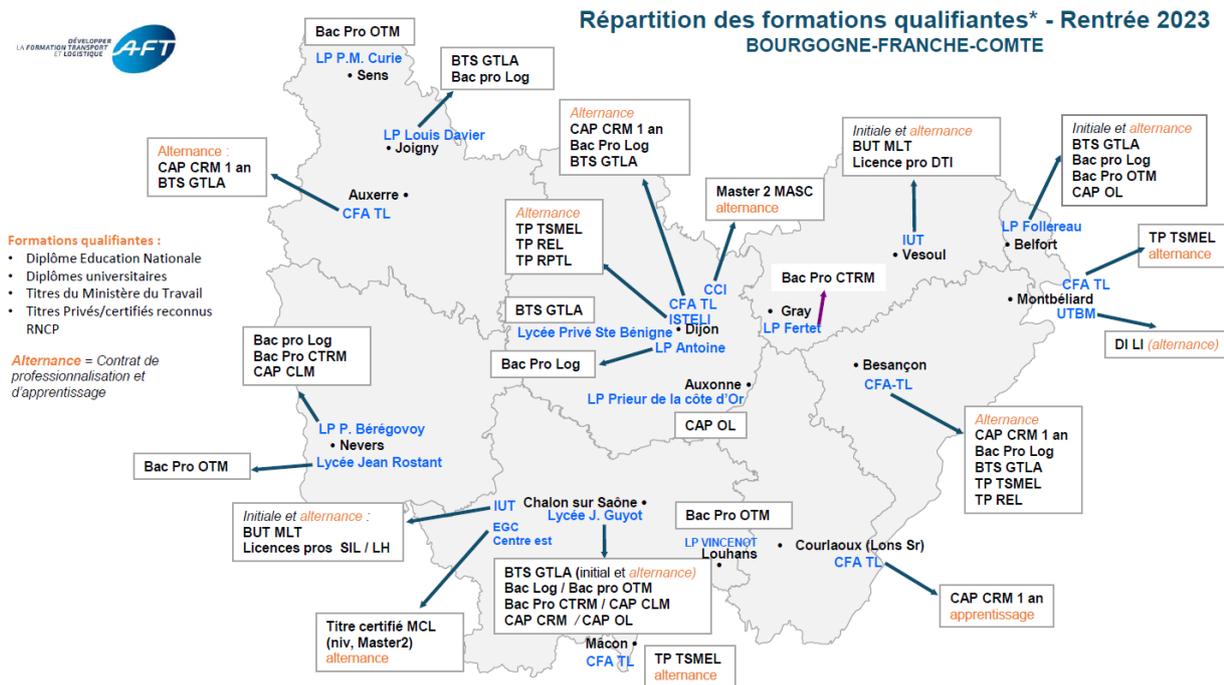
Cependant ce secteur du transport de voyageurs a toujours recruté des salariés plus âgés, offrant ainsi aux personnes en reconversion une opportunité d'emploi en deuxième partie de carrière, voire même en complément d'une retraite. Ainsi le système de renouvellement de personnel du TRV s'est toujours autoalimenté sur ce type de recrutement. Cependant ces tranches d'âges élevées créent une certaine fragilité dans le niveau d'emploi du secteur de transport de voyageurs : on a pu constater au cours de la crise sanitaire de 2020, un certain nombre de salariés âgés, souvent en retraite, ne plus vouloir poursuivre cette activité de conduite compte tenu des risques encourus. Par conséquent il est un enjeu pour le secteur de rajeunir sa population. C'est ainsi que l'âge du permis de conduire D (autocars) a été baissé à la demande de la profession, mais nous ne pourrions constater les effets que d'ici quelques années.

La formation dans la Branche

La répartition géographique des formations

Carte régionale des formations soutenues par la Branche année scolaire 2022-2023

Les formations présentées ci-dessous sont des formations initiales sous statut scolaire, universitaire ou en alternance (apprentissage ou contrat de professionnalisation)



Le libellé complet des formations présentées dans cette carte est détaillé dans le lexique ci-dessous. La région Bourgogne-Franche-Comté est caractérisée par une carte des formations initiales sous statut scolaire ou en apprentissage (diplômes et titres professionnels) très complète avec des formations allant du niveau 5 (niveau CAP) au niveau 1 (niveau Bac+5) et ceci de manière très équilibré sur l'ensemble du territoire, en fonction de l'implantation des établissements. Ce sont essentiellement des qualifications en transport de marchandises et logistiques

Lexique

Niveau 3	CAP OL CAP CLM CAP CRM	CAP Opérateur Logistique CAP Conducteur livreur en marchandises (niveau permis porteur) CAP Conducteur routier en marchandises (niveau porteur et articulé)	
Niveau 4	Bac Pro OTM Bac pro Log Bac pro CTRM	Bac Pro Organisateur des Transports de Marchandises Bac pro Logistique Bac pro Conducteur en transport routier de marchandises (niveau permis C et CE)	} Famille des métiers gestion administrative, transport et logistique GATL (associé en seconde avec le Bac AGORA)
Niveau 5	BTS GTLA TP TSMEL	BTS Gestion des Transports et Logistique Associée TP Technicien Supérieur en Méthode et Exploitation Logistique	

Niveau 6

BUT MLT	Bachelor Universitaire de Technologie Management de la Logistique et du transport (ex GLT) 2 parcours : Mobilité et Supply Chain connectées – Mobilités et Supply Chain durables (à partir de la 2 ^{ème} année)	
Licences professionnelles :	Mention logistique et système d'information - Parcours Supply Chain (SIL) Mention logistique et pilotage des flux - Parcours Logistique Hospitalière (LH) Mention logistique et transports internationaux - Parcours Distribution et Transports Internationaux (DTI)	
TP REL	Titre Professionnel Responsable en Logistique	
TP RPTL	Titre Professionnel de Responsable de Production Transport Logistique	

Niveau 7

Titre certifié MCL	Titre certifié de Manager de la Chaîne Logistique (niv. Master 2)
Master 2 MASC	Master 2 Manager des Achats et de la Supply Chain
DI LI	Diplôme d'ingénieur en Logistique Industrielle (niv. Master 2)

2

Données issues du site choisis-ton-avenir.com

Les effectifs formés en transport et logistique

Diplômes d'Etat délivrés en 2022 (sous statut scolaire et en apprentissage)

CONDUITE	2022	% réussite
CAP Conducteur routier marchandises	16	NC
CAP Conducteur Livreur Marchandises	47	100%
BAC PRO Conducteur transport routier de marchandises	71	85%
Diplôme d'État d'Ambulancier	136	91%
Exploitation-gestion		
Bac Pro Transport	8	89%
BTS Gestion des Transports et Logistique Associée	NC	NC
Manutention – magasinage		
CAP Opérateur/ opératrice logistique	72	NC
BAC PRO Logistique	87	74
Maintenance		
CAP Maintenance des véhicules option Véhicules industriels	15	NC
Bac Pro Maintenance des véhicules Option Véhicules industriels	44	80
BTS Maintenance des véhicules option : Véh. de transport routier	8	NC
Total des élèves ou étudiants admis	634	NC

Source : Ministère de l'Education Nationale, ministère des Solidarités et de la Santé

Titres Professionnels délivrés en 2022

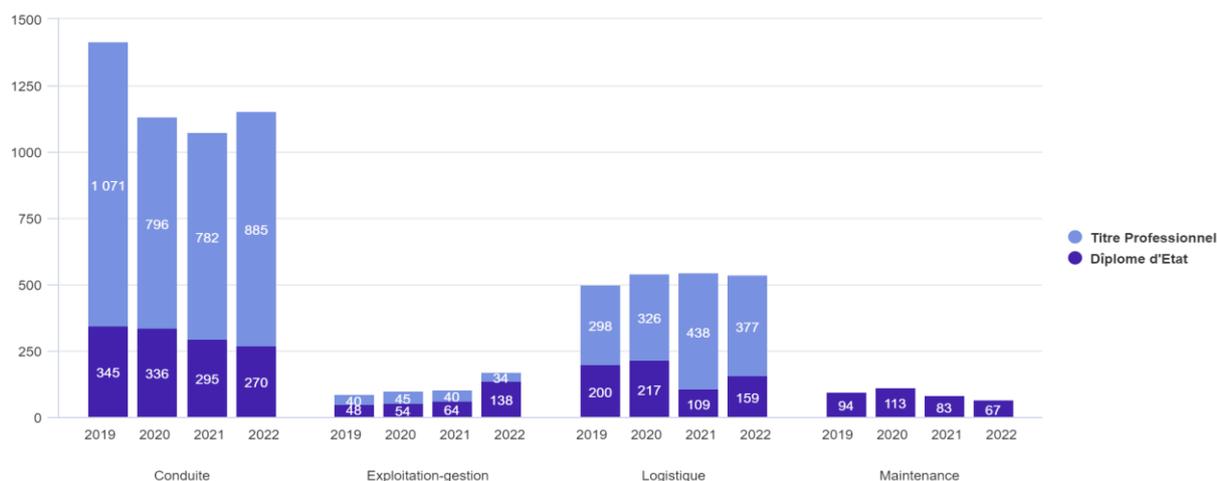
Conduite	2022	% réussite
Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	29	94 %
Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur	476	80 %
Conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules	205	86 %
Conducteur de transport en commun sur route	175	68 %
Exploitation-gestion		
Technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique	34	69 %
Manutention – magasinage		
Technicien en logistique d'entrepôt	20	83 %
Agent magasinier	71	93 %
Cariste d'entrepôt	23	100 %
Préparateur de commandes en entrepôt	263	94 %
Total des stagiaires admis	1 296	82 %

Source : DGEFP

82% des stagiaires ont réussi leur examen soit une augmentation de 2% comparé à 2021 (80% de réussite). Le nombre de stagiaires admis est également en hausse avec 1296 admis contre 1260 admis en 2021 et 1167 admis en 2020

Remarque : le taux de féminisation des stagiaires en formation est passé de 19% en 2021 à 22 % en 2022.

Qualification délivrées dans le transport et la logistique, par famille de métiers



Les effectifs des contrats en alternance soutenus par la Branche en 2022

Contrat d'apprentissage dans la branche

Contrats d'apprentissage	Conduite	Exploitation-gestion	Manutention-magasiner	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
2020	86	168	3	69	42	368	21%
2021	110	184	NC	27	71	392	31%
2022	120	150	1	19	65	355	NC

Source : AFT – DEP, AFTRAL PROMOTRANS

On note une augmentation des effectifs d'apprentis au niveau des formations en conduite routière, les autres familles de métiers ont quant à elles, vu leurs effectifs d'apprentis diminuer en 2022 par rapport à 2021

Contrats de professionnalisation

Contrats de professionnalisation	Conduite	Exploitation-gestion	Manutention-magasiner	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
2020	33	9	0	0	7	49	18 %
2021	63	16	0	1	9	89	29 %
2022	56	8	2	1	3	70	20%

Source : OPCO Mobilités

Notons toutefois que les données ci-dessus ne concernent que les contrats de professionnalisation signés au sein des établissements de la branche professionnelle mais que ces chiffres ne représentent pas la totalité des effectifs en contrat de pro en région BFC, pour les formations transport

Répartition des contrats de professionnalisation par secteur d'activités

Contrats de professionnalisation	Conduite	Exploitation-gestion	Manutention-magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	55	8	2	1	3	69	18,8%
Voyageurs							
Sanitaires	1					1	100%
Ensemble	56	8	2	1	3	70	20%

Source : OPCO Mobilités

Nombre de femmes en contrat de professionnalisation selon les secteurs

Contrats de professionnalisation	Conduite	Exploitation-gestion	Autres	Total
Marchandises	7	3	3	13
Voyageurs				
Sanitaires	1			1
Ensemble	8	3	3	14

Source : OPCO Mobilités

Autres formations d'accès aux métiers de conducteur délivrées en région en 2022

CONDUITE	2022	2021
Formation Initiale Minimale Obligatoire Marchandises	789	826
Formation Initiale Minimale Obligatoire Voyageurs	186	131
Formation Passerelle Marchandises	53	47
Formation Passerelle Voyageurs	117	91
Formation Continue Obligatoire Marchandises	NC	4 639
Formation Continue Obligatoire Voyageurs	NC	517
Total des stagiaires		6 251

Source : DGITM

Bénéficiaires des actions soutenues par l'OPCO Mobilités en 2022 par métier

	Conduite	Exploitation- gestion	Logistique	Maintenance
Professionalisation des salariés / contrat de Professionalisation				
Total	55	8	2	1
Evol 2022/2021	-13%	-50%	0%	0%
Plan de développement des compétences / ent de moins de 11 salariés				
Total	257	9	42	4
Evol 2022/2021	-23%	29%	-28%	0%
Plan de développement des compétences / ent de 11 salariés et plus				
Total	2 173	70	559	12
Evol 2022/2021	4%	-43%	-19%	-56%
Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective (POEC)				
Total	207	0	0	0
Evol 2022/2021	26%	0%	0%	0%
TOTAL DES DISPOSITIFS				
Total	2 692	87	603	17
Evol 2022/2021	2%	-40%	-19%	-39%

Source : OPCO Mobilités

Au niveau des actions soutenues par l'OPCO Mobilités, les éléments suivants sont constatés :
 Baisse des contrats de professionnalisation en conduite (-13%) ainsi qu'en gestion/exploitation
 Augmentation du nombre de POEC (+26% par rapport à 2021).

Sur la partie Plan de développement des compétences dans les entreprises de moins de 11 salariés, l'utilisation du plan est en baisse de 23% dans la famille conduite et de 28% dans la famille logistique, mais en hausse dans la famille Exploitation de +29%

Dans les entreprises de plus de 11 salariés, on constate une baisse de l'utilisation du plan de développement des compétences dans la famille exploitation (-43%) et famille logistique (-19%), mais à l'inverse une légère hausse de 4% de l'utilisation du plan dans la famille Conduite.

Insertion des jeunes sortis de formation initiale

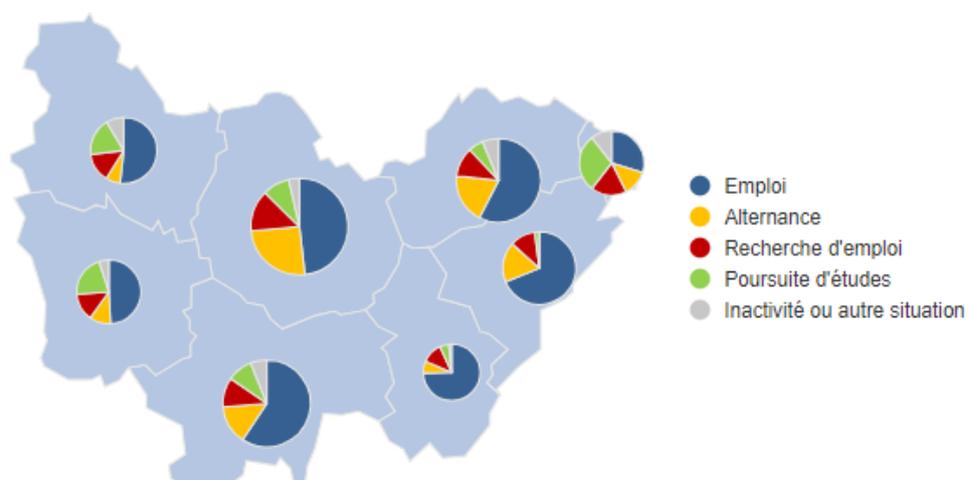
Dans le cadre de sa convention de partenariat avec le Ministère de l'Éducation nationale, l'AFT réalise chaque année une enquête sur le suivi des sortants des sections transport et logistique du système éducatif (lycées, étudiants et apprentis) 6 mois après leur sortie. Il est présenté ci-dessous un extrait des résultats de cette enquête pour la région Bourgogne-Franche-Comté.

L'enquête 2022 a porté sur 493 lycéens, étudiants et apprentis sortis en 2022 : 404 réponses à l'enquête soit un taux de réponse de 82 %. Voici ci-dessous certains éléments de cette enquête

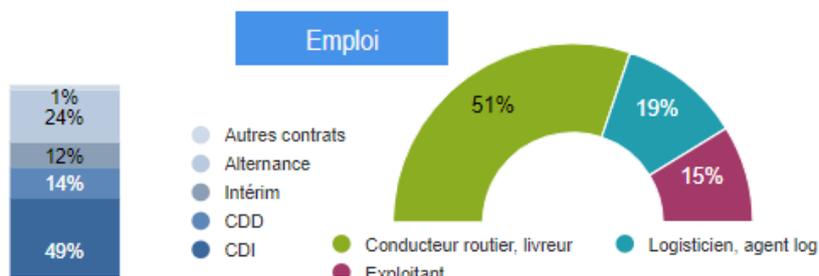
Caractéristique de la population formées



Situation à 6 mois après la fin de la formation



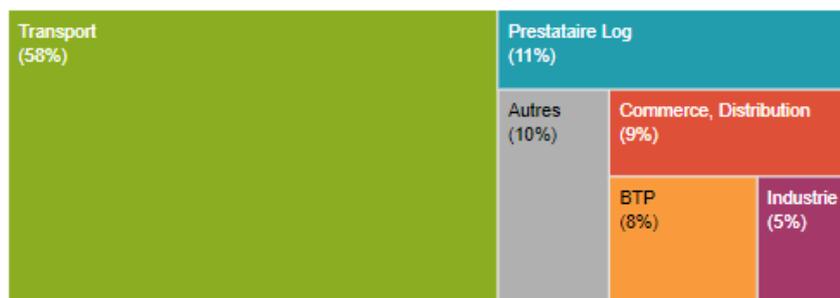
Situation dans l'emploi



Situation des élèves ayant répondu qu'ils étaient dans l'emploi :

49 % d'entre eux sont en CDI, 14% en CDD et 24% en contrat d'alternance pour une poursuite d'étude

Si l'on regarde dans quel type d'entreprises ces élèves ou apprentis sont employés : 56% le sont au sein d'une entreprise de transport, 11% chez un prestataire logistique et 37% sont embauchés hors branche professionnelle.



Poursuite études

La majorité des jeunes poursuivent leurs études en alternance.

à temps plein

39%
Pourcentage

en alternance

61%
Pourcentage

D'autres éléments statistiques concernant l'insertion des élèves, apprentis et étudiants sont disponibles sur l'observatoire des formations à l'adresse suivante :

<https://www.aft-dev.com/observatoire-formations-professionnelles#analyse>

La dynamique de l'emploi

5 964 recrutements dans la branche au cours de l'année 2022

Après l'année 2021 qui a été caractérisé par une année de reprise d'activité post Covid avec une croissance soutenue et des recrutements en hausse, l'année 2022 confirme encore ce niveau de recrutement dans la branche.

Bien que le volume des embauches ait augmenté depuis 2016, les créations nettes d'emplois ont tendance à diminuer, parallèlement les départs à la retraite ont progressé particulièrement dans le secteur voyageurs. Ceci est conforme à la pyramide des âges très défavorable, et doit inciter les acteurs de la branche à se mobiliser pour gagner encore en attractivité.

Enfin le nombre d'intérimaires embauchés dans la Branche a fortement évolué en 2021, mais tend au a diminué cours de l'année 2022, particulièrement au sein de l'activité du transport de marchandises.

les offres et demandes d'emploi dans la branche

Les données présentées dans cette rubrique proviennent exclusivement de Pôle emploi. Elles sont donc exhaustives en ce qui concerne les demandes d'emploi, mais sont partielles pour les offres d'emploi.

Evolution des offres d'emploi par secteur (ensemble des secteurs de la branche)

Code NAF Rév.2	Libellé	2020	2021	2022
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	450	600	740
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	70	110	130
4941A	Transports routiers de fret interurbains	530	810	1080
4941B	Transports routiers de fret de proximité	460	590	760
4941C	Location de camions avec chauffeur	70	80	80
4942Z	Services de déménagement	20	40	10
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	100	72	58
5229A	Messagerie, fret express	50	90	90
5229B	Affrètement et organisation des transports	40	69	69
5320Z	Autres activités de poste et de courrier	20	30	20
7712Z	Location et location-bail de camions	0	9	9
8010Z	Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	510	29	41
8690A	Ambulances	190	290	370
TOTAL BRANCHE CCNTR		2510	2819	3457

Source : Pôle emploi / DSEE / Département Marché du travail / Chaine STMT Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Après avoir augmenté de 11 % en 2021, le nombre d'offres d'emplois déposées par les entreprises de la Branche auprès de Pôle Emploi continue de progresser en 2022 (+22,6 % en un an) pour atteindre près de **3 450 offres d'emplois** déposées auprès de Pôle Emploi, soit 638 offres de plus qu'un an auparavant.

On observe notamment des hausses de 22,5 % dans le secteur des transports de voyageurs et plus particulièrement dans les activités de transports routiers réguliers de voyageurs (+23.3%)

Le plus forte hausse du nombre d'offres d'emplois déposées par la branche professionnelle provient du secteur du transport routier de marchandises avec +31,4% d'offres en plus : respectivement, +33,3% d'offres en plus pour le secteur du transport de marchandises de fret interurbain (4941A) et +28.8% d'offres déposées par le secteur du transport de marchandises de fret de proximité (4941B)

Nombre d'offres d'emplois selon les métiers

	2020	2021	2022
Magasinage, manutention et déménagement	8400	5760	3570
Organisation de la circulation des marchandises	290	240	140
Personnel d'encadrement logistique	970	710	410
Personnel de conduite du transport routier	7200	5650	3920
Personnel d'encadrement du transport routier	50	20	10
Ensemble des métiers du transport et de la logistique <i>(tous secteurs d'activité confondus, branche et hors branche)</i>	16910	12380	8050

Tous secteurs d'activités confondus, branche professionnelle du transport et hors branche, les offres d'emplois déposées en 2022 auprès de Pôle Emploi concernent essentiellement les métiers de la logistique et les métiers de la conduite.

Si les offres déposées par les entreprises de la branche professionnelle du transport sont en augmentation comme vu précédemment, on note que globalement, sur l'ensemble des métiers relatifs à la branche, et tous secteurs d'activités confondus (branche et hors branche) les offres déposées en 2022 sont en diminution par rapport à 2021 : -35% d'offres sur ces métiers et respectivement -38% d'offres en emploi logistique en 2022 et -30,6% d'offres en conduite routière déposées en 2022.

Evolution de la part des offres d'emplois en CDI selon les métiers

	PART DES CDI	EVOL. 2021/2022
Magasinage, manutention et déménagement	19 %	+ 28,1 %
Organisation de la circulation des marchandises	44,4 %	+ 33,3 %
Personnel d'encadrement logistique	45,4 %	+ 22,2 %
Personnel de conduite du transport routier	59,1 %	+ 27,1 %
Personnel d'encadrement du transport routier	64 %	+ 33,3 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique <i>(tous secteurs d'activité confondus, branche et hors branche)</i>	33,9 %	+ 27,3 %

Tous secteurs d'activité confondus (branche et hors branche) les offres d'emplois déposées en CDI sont en augmentation sur tous les types de métiers. Hormis les offres déposées pour des métiers d'opérateurs logistiques (manutention, magasinage et déménagement) la grande majorité des offres

sont des offres en CDI. Ceci est particulièrement confirmé pour les métiers de la conduite routière où près de 60% des offres sont en CDI

Part des femmes dans la demande d'emploi, par famille de métiers en 2022

	PART DES FEMMES	EVOL. 2021/2022
Magasinage, manutention et déménagement	26,6 %	-5,7 %
Organisation de la circulation des marchandises	28.6 %	0 %
Personnel d'encadrement logistique	29.1 %	-12,5 %
Personnel de conduite du transport routier	12.5 %	-12,7 %
Personnel d'encadrement du transport routier	26,6 %	0 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	22,7 %	-7,2 %
Ensemble du marché du travail régional	51,3 %	-5,2 %

Source : Pôle emploi / DSEE / Département du marché du travail / Chaîne STMT, Demande d'emploi en fin de mois

Les femmes représentent 51.3% des demandes d'emploi au niveau régional, toutes familles de métiers confondues. La proportion la plus forte est dans « l'organisation de la circulation des marchandises » malgré une baisse de 7,2% comparé à 2021.

Il y a également une part importante de femmes au sein de la demande d'emploi du personnel d'encadrement du transport routier (26.6%)

La part des femmes dans la demande d'emploi sur les métiers de la conduite est en diminution (-12.7%) et reste faible avec seulement 12,5% des femmes demandeurs d'emplois pour ces métiers.

Part des jeunes dans la demande d'emploi par famille de métiers en 2022

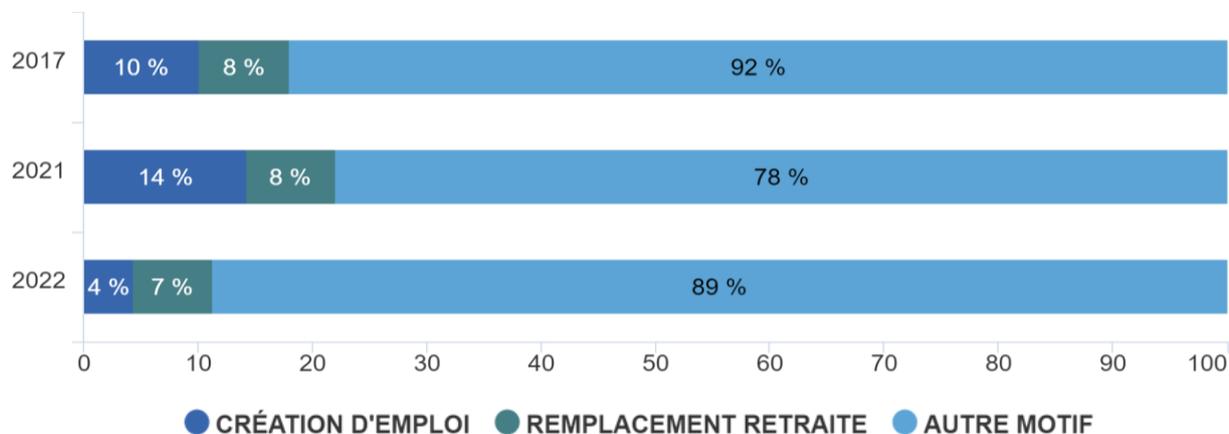
	PART DES JEUNES	EVOL. 2021/2022
Magasinage, manutention et déménagement	14,3 %	-12,4 %
Organisation de la circulation des marchandises	28,6 %	0 %
Personnel d'encadrement logistique	6,2 %	-25 %
Personnel de conduite du transport routier	7 %	-3,8 %
Personnel d'encadrement du transport routier	6,6 %	0%
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	11,9 %	-10,5 %
Ensemble du marché du travail régional	13 %	-9,4 %

Source : Pôle emploi / DSEE / Département du marché du travail / Chaîne STMT, Demande d'emploi en fin de mois

La part des jeunes dans la demande d'emploi diminue aussi bien pour les métiers du transport et de la logistique que pour l'ensemble du marché du travail. Les jeunes représentent moins de 12% des demandeurs d'emplois sur des métiers de la branche, le taux le plus important porte sur les métiers d'organisation de la circulation des marchandises. Cet élément peut être rapproché des étudiants sortants des formations supérieures de transport et logistique, formations présentes en région BFC.

Motifs d'embauches invoqués par les entreprises, par activité

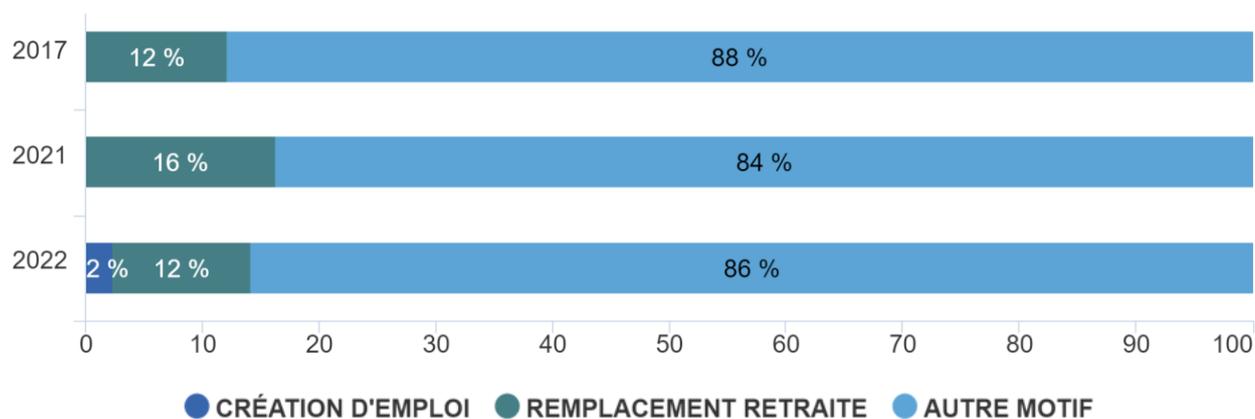
Activité Transport de marchandises



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Au cours de l'année 2022, dans l'activité marchandises et pour la première fois, l'ensemble des embauches ont essentiellement été réalisées pour du renouvellement classique (89% des recrutements) et pour des départs en fin de carrière (7% des embauches). Les créations nettes d'emplois sont en replis par rapport à l'exercice précédent de 10 points

Activités transport de voyageurs

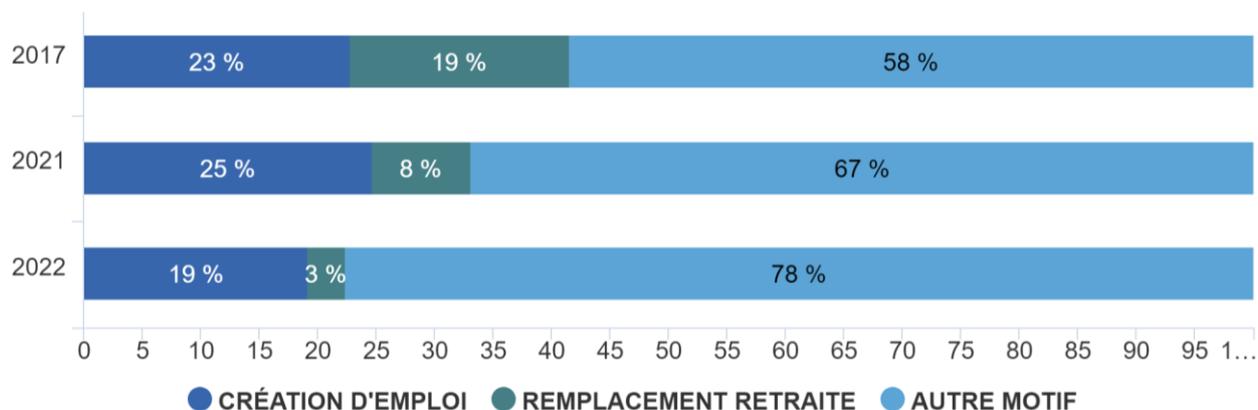


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Comme pour le secteur marchandises, les motifs invoqués pour les recrutements en transport de voyageurs concernent pour l'essentiel les motifs « autres », tels que licenciements, fin de CDD, et remplacement des départs volontaires, qui, nous le verrons dans la paragraphe suivant, sont en augmentation.

On constate cependant une faible proportion de recrutements ayant pour motif la création de poste (2%). Les remplacements des départs en retraite, malgré des tranches d'âges très élevés dans le secteur du transport de voyageurs ne représentent que 12% et varient peu d'une année à l'autre.

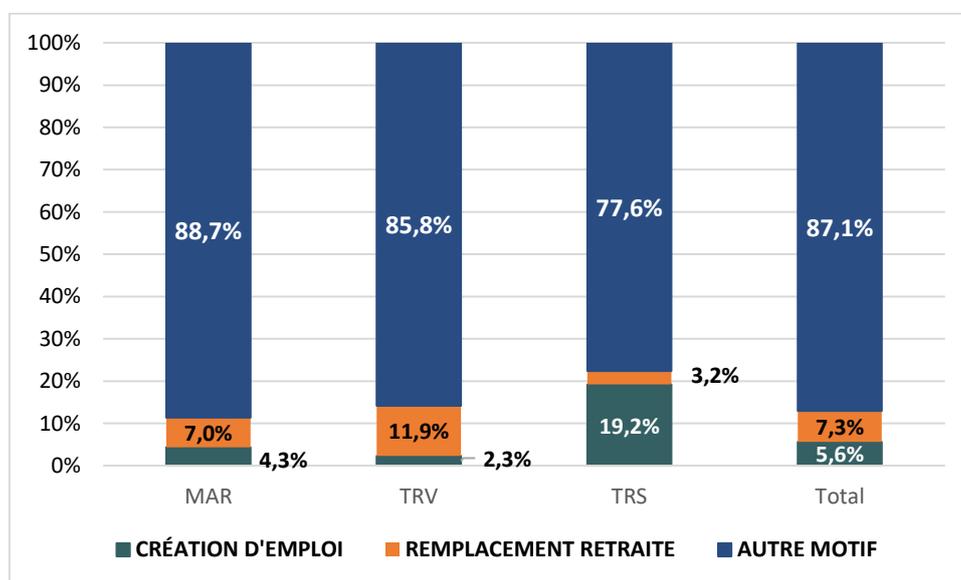
Activités transports sanitaires



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Depuis plusieurs années, le secteur des transports sanitaires montre un dynamisme plus important dans l'évolution de l'emploi que les 2 autres grands secteurs d'activités de la branche. Ainsi on note de la part des entreprises une proportion non négligeable de motifs de recrutements pour créations de postes qui, si elles ont diminué en 2022 (-6 points) représentent encore près de 20% des motifs d'embauches.

Répartition par type d'embauches 2022



Source : DARES et AKTO, Données ajustées au champ conventionnel

Comme dit précédemment le secteur sanitaire est le secteur de la branche professionnelle à avoir la proportion la plus élevée pour le motif de recrutement lié à la création de poste.

Evolution des effectifs intérimaires (en ETP) par activité au 31.12.2023

	2021	2022	Évolution
Marchandises	2 951	2 585	-12,4%
Voyageurs	31	36	16,9%
Sanitaires	0	10	0%
TOTAL	2 982	2 630	-11,8%

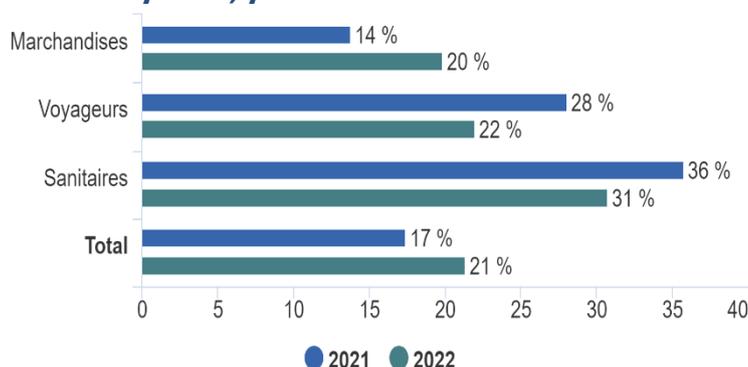
Source : DARES et AKTO, Données ajustées au champ conventionnel

L'intérim est essentiellement utilisé au sein de l'activité du transport de marchandises et n'est pratiquement pas utilisé dans les autres secteurs d'activités : voyageurs et sanitaires.

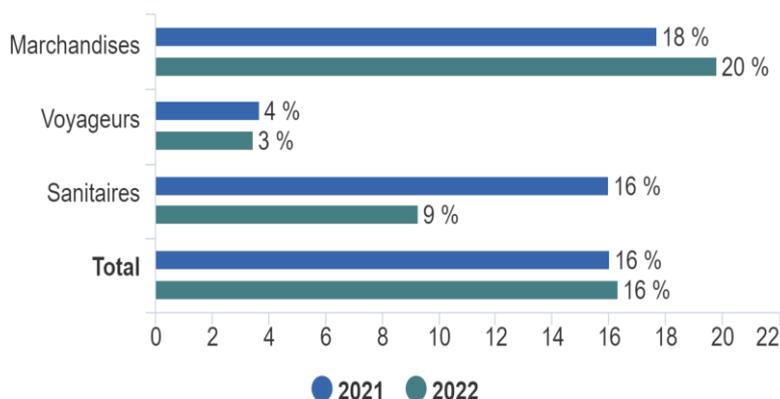
Cependant ce n'est que dans certaines activités du transport de marchandises que l'intérim est présent : le secteur des auxiliaires de transport (activité qui comprend la messagerie et fret express, très utilisateur d'intérimaires), les prestataires logistiques où l'intérim est la variable d'ajustement des fluctuations d'activités de stockages et de manutentions et plus généralement le transport routier de marchandises en interurbain ou fret de proximité (activité largement majoritaire dans la branche). Les variations de l'évolution de l'intérim au sein de la branche constituent souvent un indicateur précurseur de l'évolution future de l'activité. On constate ainsi une baisse du recours à l'intérim au cours de l'année 2022 (-12,4%). C'est le premier moyen d'actions utilisé par les entreprises pour maintenir ses propres effectifs lors d'une baisse d'activité.

Part des femmes dans les embauches des entreprises, par activité

La part de femmes dans les embauches des entreprises correspondent est en augmentation dans les activités de transport de marchandises (+6%) mais diminue au sein des activités de transport de personnes.



Evolution de la part des jeunes (- 25 ans) dans les embauches de la branche



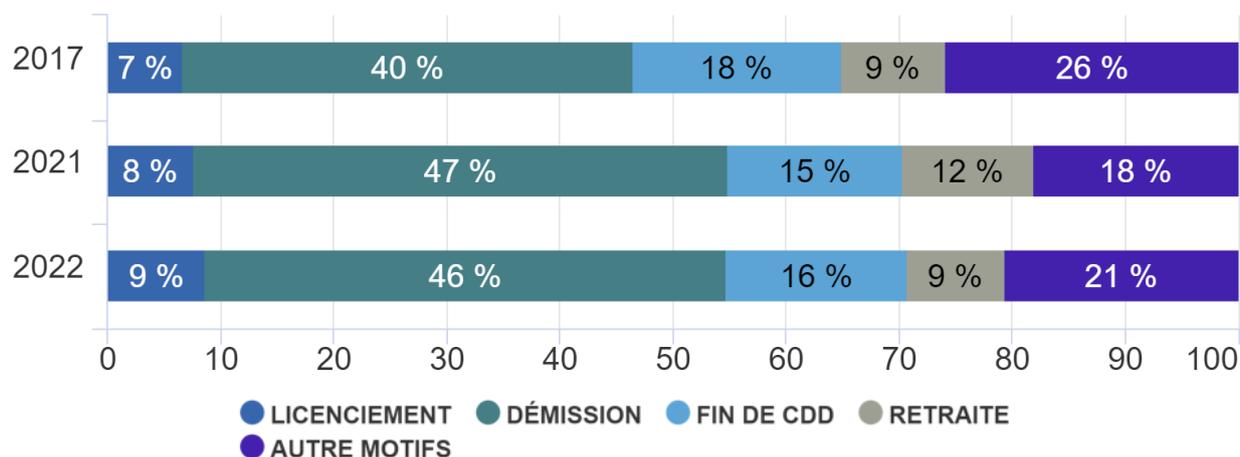
La part des jeunes de moins de 25 ans, dans les embauches au niveau de la Branche reste stable entre 2021 et 2022, avec une faible diminution d'un point comparé à 2020.

La part des jeunes dans les embauches du secteur sanitaire montre cependant une très nette diminution entre 2021 et 2022 : -7 points.

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

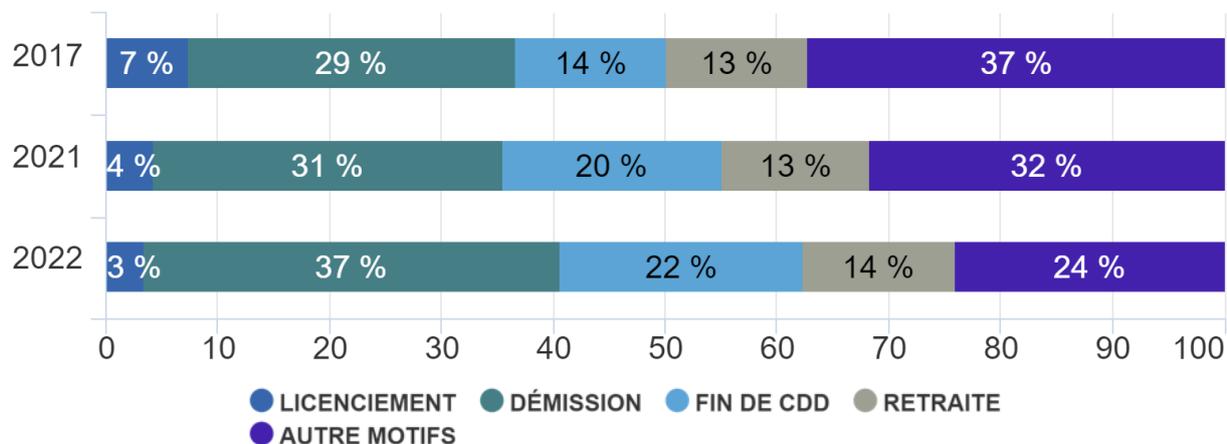
Motifs de départs des salariés employés, par activité

Activités transport de marchandises



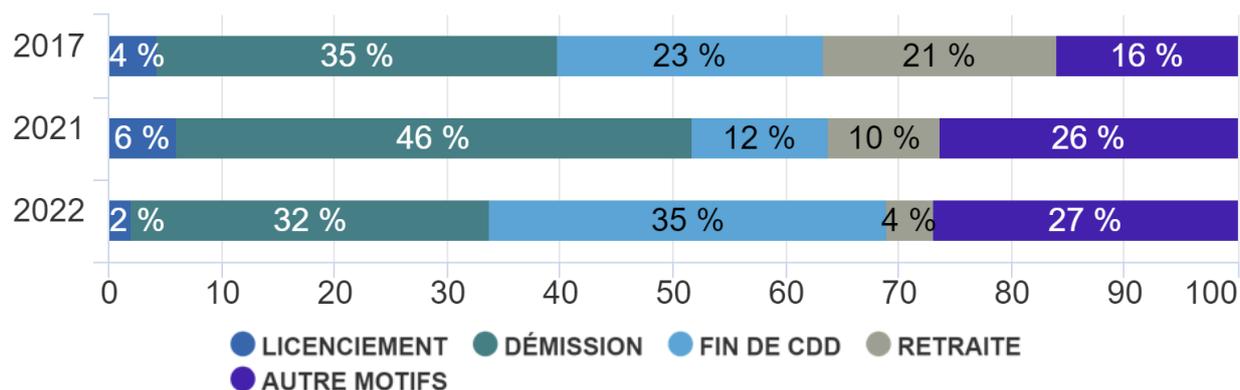
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Activités transport de voyageurs



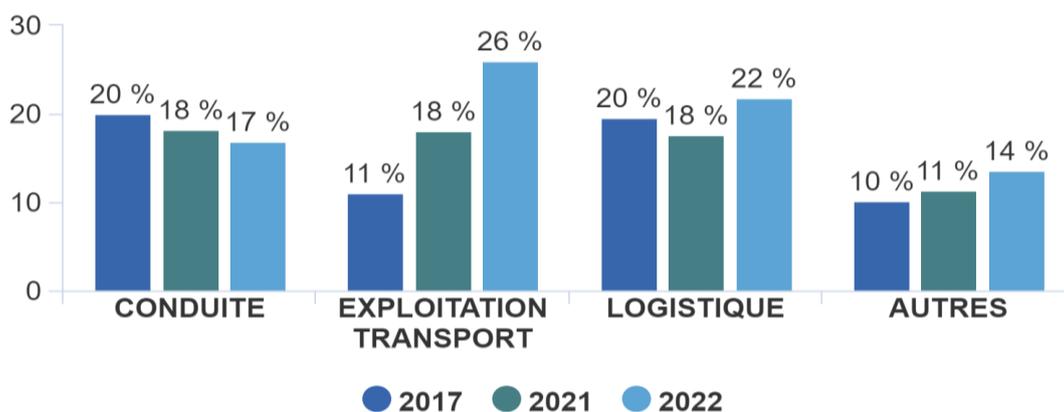
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Activités transport sanitaire



Parmi les motifs de départ des salariés, quel que soit le secteur d'activité, les démissions sont largement majoritaires : 46% en TRM, 37% en TRV et 32% en transport sanitaire. Les motifs de démissions ont cependant nettement diminué au sein du transport sanitaire au cours de l'année. Les licenciements pour faute sont plus présents comme cause de départs dans l'activité marchandises et concernent 9% des départs des salariés. Le nombre de départs pour cause de retraite a globalement baissé sur 2022, notamment de 6 points en transport sanitaire, comparé à 2021.

Taux de rotation en entreprise, par famille de métiers



Le taux de rotation en entreprise, qui met en évidence le turn-over en entreprise a tendance à augmenter par rapport à l'année 2021, dans presque toutes les familles professionnelles de la branche à l'exception de la famille conduite où il est en diminution

Taux de rotation en entreprise par secteurs d'activité





La prospective globale pour la région

Une augmentation de **1.2%** des effectifs de la branche professionnelle est estimée en 2023

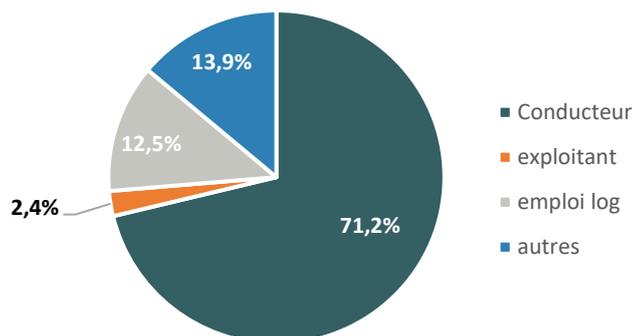
Prévision des recrutements au cours de 2022

	Etablissements en région	Etablissement ayant des recrutements en 2023	% établissements
Transport routier de marchandises	905	423	46,7%
Transport routier de voyageurs	125	86	68,8%
Déménagement	41	7	17,1%
Location	42	28	66,7%
Auxiliaires de transport	152	64	42,1%
Prestataires logistiques	43	23	53,5%
Transport sanitaire	167	69	41,3%
Ensemble de la branche	1474	700	47,5%

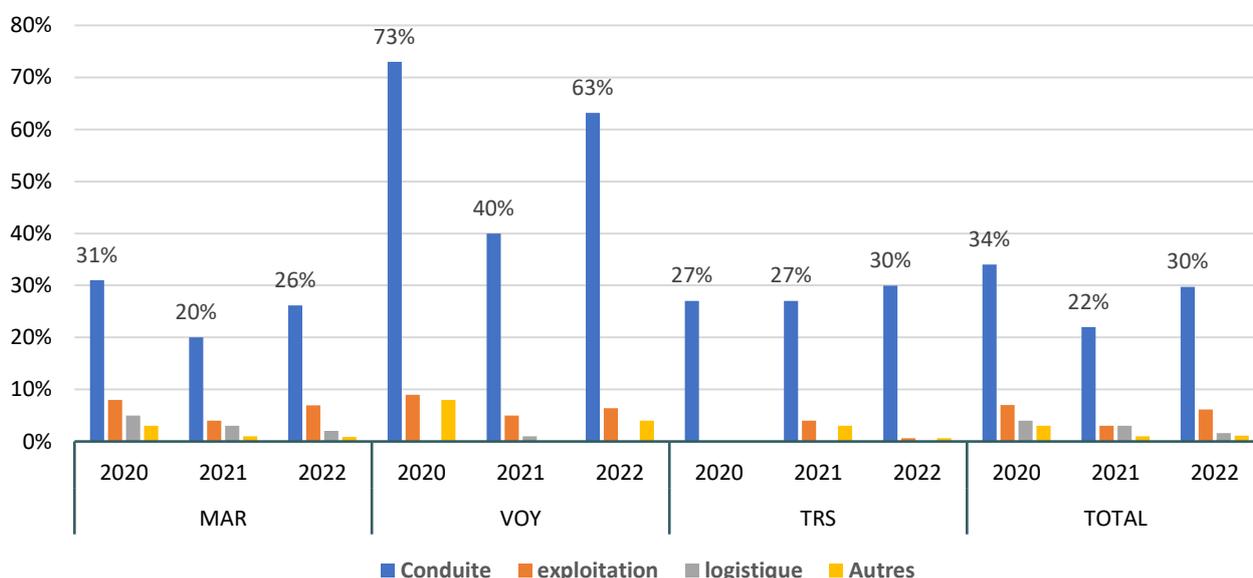
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Près de 50% des établissements employeurs interrogés par l'AFT au premier semestre 2023 déclarent avoir déjà réalisé des recrutements dans l'année 2023 ou avoir pour projet d'en faire d'ici la fin de l'année 2023. Cette tendance s'inscrit dans un contexte de reprise économique.

Les projets de recrutement des entreprises interrogées sont essentiellement pour des postes de conducteurs, plus de 70% des projets, que ce soit dans le secteur du transport de marchandises, voyageurs ou encore en transport sanitaire :



Etablissements déclarant des difficultés de recrutements



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Il est important de rappeler que cette enquête a été faite auprès des entreprises au printemps 2023 (de mars à juin 2023) il y a donc moins d'un an. Les difficultés exprimées par les entreprises concernent essentiellement le recrutement des conducteurs, pour presque un tiers des entreprises interrogées et ceci quel que soit le secteur d'activité.

Si en 2021, il semblait que les entreprises éprouvaient moins de difficultés à recruter pour les postes de conducteur, on note qu'en 2022 elles ont vu ces difficultés progresser. Ces difficultés restent très présentes essentiellement pour la famille conduite dans les 3 activités de la branche. Notons également que près des 3/4 des entreprises du secteur voyageurs disent éprouver des difficultés de recrutements.

Estimation des effectifs de la branche professionnelle à fin 2023

En novembre 2022, l'OPTL BFC a estimé des évolutions d'emploi pour la branche professionnelle à fin 2023. Pour se faire l'OPTL s'est appuyé sur les statistiques fournis par l'Urssaf à la date du 30.06.2023, concernant les évolutions des effectifs de la branche connus pour les 6 premiers mois de 2023.

Ainsi, selon les statistiques fournis par l'Urssaf, on notera que les effectifs de la branche professionnelle ont augmenté entre janvier et juin 2023 de manières différentes selon les grandes activités du transports de marchandises et du transport de personnes (VOY et TRS) mais également selon les deux anciens territoires de la région BFC : Territoires de la Bourgogne et de la Franche Comté. Pour appréhender ces différences territoriales, nous renvoyons le lecteur au chapitre traitant de l'évolution des emplois de la branche par département en début de ce rapport.

Taux d'évolution des effectifs par trimestre jusqu'en juin 2023, selon les secteurs



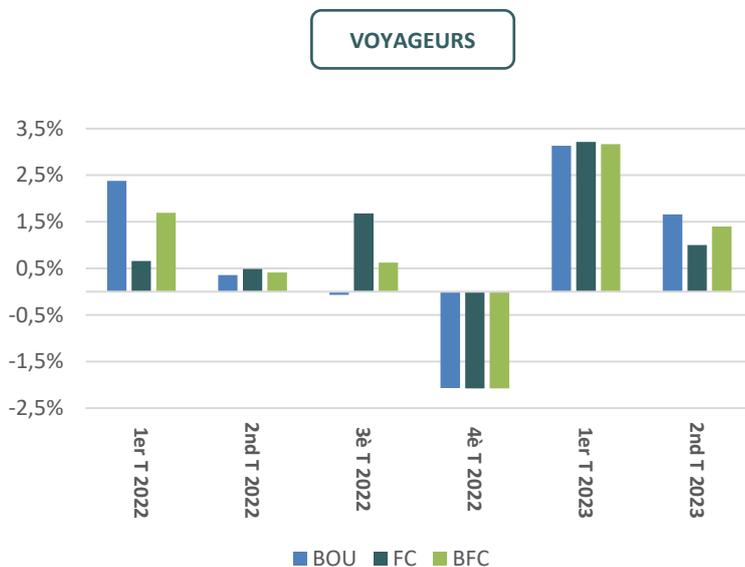
Source URSSAF Service statistique Bourgogne-Franche-Comté

On a pu voir précédemment que les secteurs du transport de marchandises, pour l'ensemble de la région, avait connu une croissance très modérée de ses effectifs au cours de l'année 2022 (+0,9%). On note ici que cette évolution n'a pas été régulière au cours des 4 trimestres avec une forte hausse de janvier à juin 2022 puis une décroissance sur le dernier semestre : cependant ces tendances n'ont pas été identiques selon les 2 territoires de Bourgogne (BOU) et de Franche Comté (FC) : Si l'augmentation a été plus marquée en Bourgogne sur le premier semestre 2022, le taux d'évolution négatif a été plus important en Franche Comté sur le 2^{ème} semestre 2022. Or on note que cette tendance se poursuit encore pour le 1^{er} trimestre 2023, alors que le territoire bourguignon connaît déjà à ce moment une reprise de la croissance de ses effectifs.

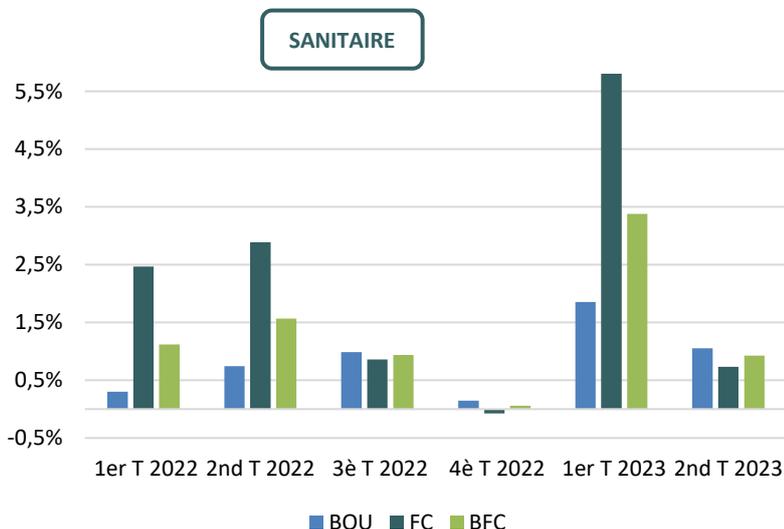
Pour l'ensemble de la région BFC, l'acquis de croissance des effectifs du secteur de transport de marchandises est pour le premier semestre 2023 de 0,4% soit un peu moins d'une centaine de salariés en plus dans ce secteur.

Concernant le secteur voyageurs, le taux d'évolution de la croissance des effectifs en 2022 était très faible (+0.5%), compte tenu de la forte baisse qui a eu lieu au cours du dernier trimestre 2022 pour l'ensemble du territoire régional.

On constate une nette reprise de l'augmentation des effectifs du secteur voyageurs au cours du premier semestre 2023, puisque nous avons un acquis de croissance sur cette période de +4,6% ce qui représente environ 200 salariés de plus dans ce secteur en région BFC. Les 2 territoires connaissent sur cette période une croissance relativement identique : globalement +4.2% sur le territoire francomtois et +4.8% sur le territoire bourguignon pour l'ensemble des 6 premiers mois de 2023



Source URSSAF Service statistique Bourgogne-Franche-Comté



Les transports sanitaires ont toujours connu un taux de croissance de leurs effectifs positif et dynamique et ceci sur l'ensemble de la région.

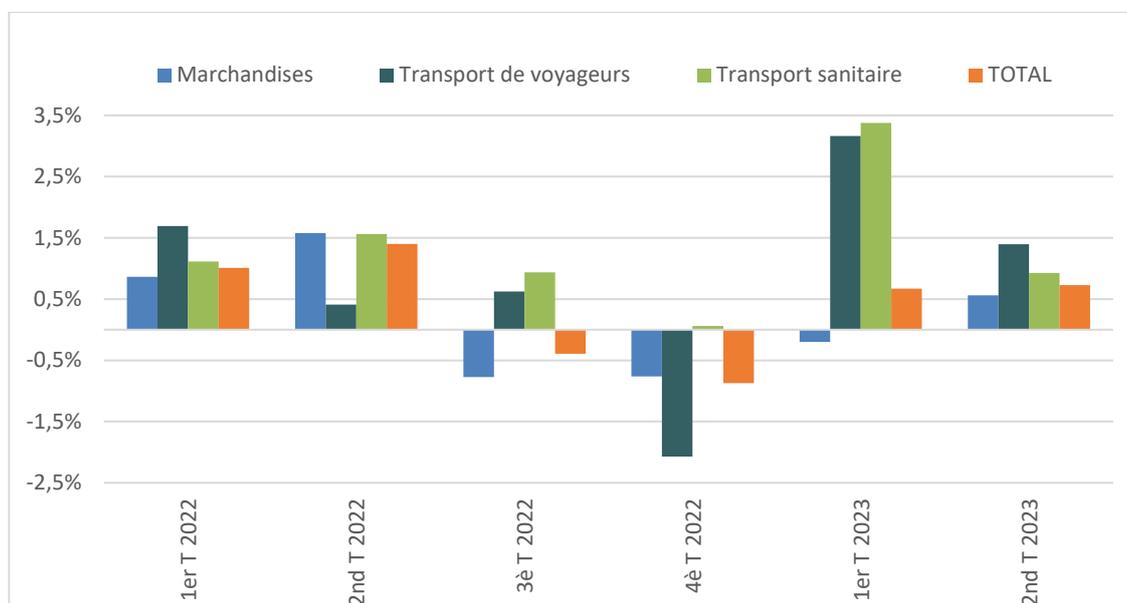
On note cependant une différence importante du taux de croissance des effectifs du transport sanitaire au sein de la région, entre le territoire de Franche Comté et le territoire de Bourgogne. En effet durant l'année 2022, le taux de croissance global des effectifs du secteur sanitaire en FC était de 6.3% avec cependant un net ralentissement sur les 2 derniers trimestres 2022.

Pour le territoire de Bourgogne le taux de croissance d'effectifs a été plus faible qu'en FC : 2.2% au cours de l'année 2022 et, comme en FC tend encore à diminuer sur le 2^{ème} semestre 2022.

Le début de l'année 2023 met en évidence un taux de croissance des effectifs très élevé au cours du premier trimestres, dans le territoire francomtois : +6.6%. Précisons toutefois que cela ne représente qu'un peu plus de 80 salariés en valeur absolue.

Au total, pour l'ensemble de la région BFC, l'acquis de croissance des effectifs salariés du secteur sanitaire est de +4.3% soit près de 150 salariés sur le premier semestre 2023.

Taux d'évolution global pour l'ensemble de la région BFC et prévisions à fin 2023



Pour l'ensemble de la région, les acquis de croissance des effectifs salariés constatés par secteur d'activité, sur les 6 premiers mois de l'année 2023 sont les suivants :

- + 0.4% dans le secteur de marchandises, soit près de 85 salariés en plus
- + 4.6% dans le secteur du transport de voyageurs, soit un peu plus de 200 salariés en plus
- + 4.3% dans le secteur du transport sanitaire, soit environ 145 salariés en plus

Au total, les effectifs de la branche professionnelle ont progressé durant le premier semestre 2023 de 1.4%, soit légèrement plus que le taux de croissance des effectifs de la branche au cours de l'année 2022 (+1.2%). Cette croissance du premier semestre 2023 représente une création nette d'emploi de +430 salariés, tout secteur confondu.

Prévision pour l'ensemble de l'année 2023 :

Compte tenu des éléments de conjoncture de l'année 2023, l'OPTL de Bourgogne-Franche-Comté qui réunis en novembre 2022 a estimé que l'acquis de croissance constaté lors du premier semestre 2023 serait globalement maintenu sur le deuxième semestre 2023, sans réelle augmentation supplémentaire. La prudence reste de mise.

En effet, compte tenu des difficultés rencontrées par les entreprises dans les recrutements, auquel s'ajoute un net ralentissement de l'activité économique sur le deuxième semestre 2023, qui impacte directement le transport de marchandises, **les prévisions pour ce secteur tablent sur un taux de croissance global des effectifs du transport de marchandises estimé à + 0.2% pour l'ensemble de l'année 2023.** Ce taux correspond en fait au maintien de l'acquis de croissance du premier semestre sans réelle augmentation nette sur le 2^{ème} semestre. Les prévisions sont celle d'un maintien de l'activité et du remplacement des départs naturels de salariés, sans prévision de créations nettes d'emploi sur cette fin d'année 2023.

Comme pour le secteur marchandises, **les effectifs du transport routier de voyageurs, où l'on connaît également de fortes difficultés de recrutements, ne progresseraient pas bien**

plus que l'acquis de croissance déjà constaté au premier semestre 2023, soit 4,6% pour 2023 La variation des effectifs de ce secteur est liée pour partie aux divers changements issus dans les services de transports scolaires (à la suite d'appels d'offre) qui n'ont pas été nombreux au cours de l'année 2023. Par conséquent les recrutements seraient essentiellement concentrés sur le remplacement des départs en retraite.

Enfin **pour le secteur sanitaire, l'acquis de croissance du premier semestre 2023 serait également celui acquis à la fin 2023**, selon l'OPTL BFC, ce qui porterait l'augmentation des effectifs du transport sanitaire à **+4.3 % en 2023**

En conclusion le taux de croissance 2023 des effectifs de la branche prévu par l'OPTL BFC est de 1.2% pour l'année 2023, ce qui représenterait une augmentation nette des effectifs au cours de 2023 d'environ 400 salariés

Éléments de perspectives pour les années 2024 – 2025

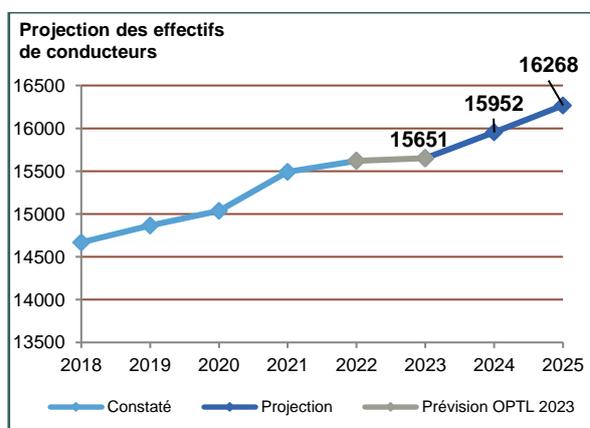
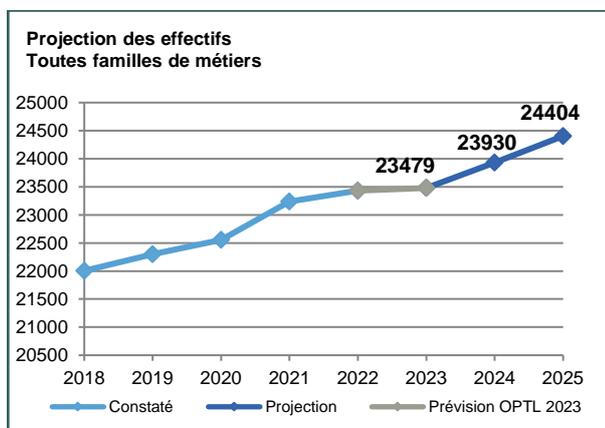
Compte tenu des éléments estimés ci-dessus par l'OPTL régional BFC et en tenant compte des évolutions antérieures des effectifs selon les secteurs, les prévisions d'évolution à fin 2024, voire fin 2025 seraient les suivantes :

La projection des emplois et des besoins s'établit sur une ancienneté moyenne dans le métier de 19 ans en Marchandises, 12 ans en Voyageurs et 9 ans en Sanitaire. Ces prévisions nous donnent le nombre de besoins en personnel qu'il faudrait satisfaire, aussi bien pour renouveler les départs de fin de carrière (les plus importants) que pour faire face à la croissance des effectifs (création nette d'emploi). Pour information, l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi n'est pas « modélisée » ici, c'est-à-dire non prise en compte des éventuelles pénuries de main d'œuvre.

Note du rédacteur : les graphiques suivants n'expriment qu'une projection des effectifs et des besoins en personnel en fonction des évolutions passées, des prévisions de départ à la retraite et de l'estimation des membres de l'OPTL régional pour l'année 2023.

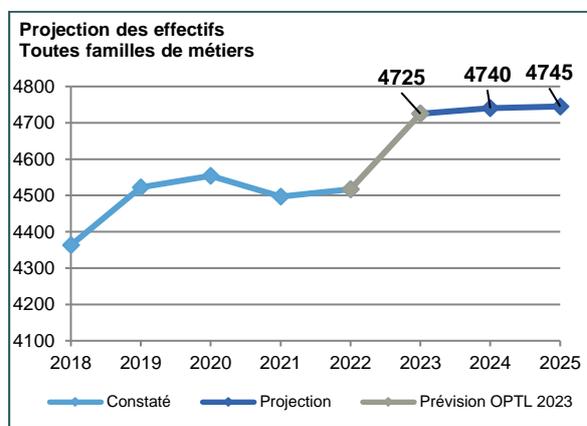
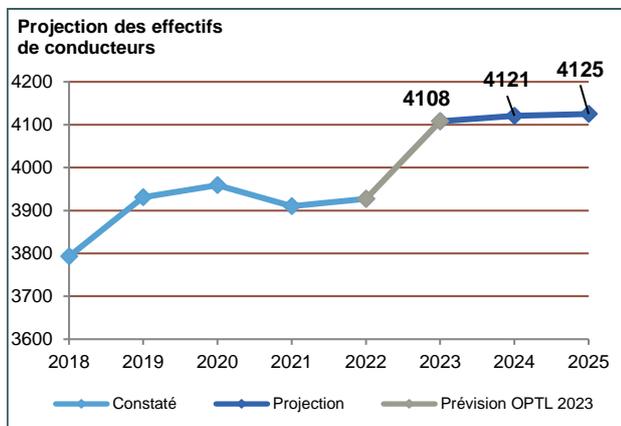
Evolutions prévisionnelles des effectifs

Transport de marchandises



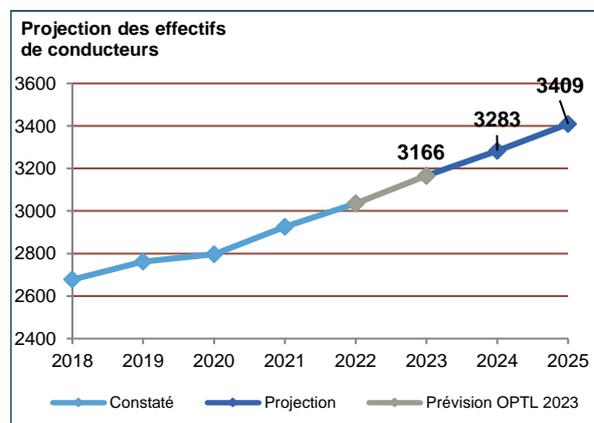
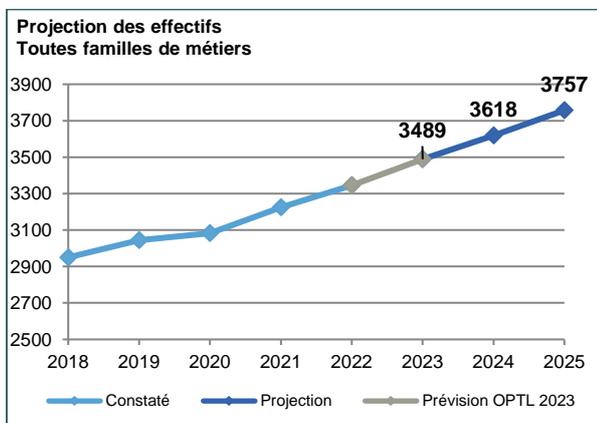
Les prévisions des effectifs en transport de marchandises à fin 2025, en tenant compte des variations antérieures, mettent en avant une croissance de près de 4% d'augmentation sur les 2 prochaines années, taux également prévu pour la croissance des effectifs de conducteurs

Transport de voyageurs



Les projections des effectifs du secteur de voyageurs, en tenant compte des variations antérieures, restent très modérées et affichent pratiquement une stabilité pour les 2 prochaines années : +0,4% sur les 2 prochaines années

Transports sanitaires



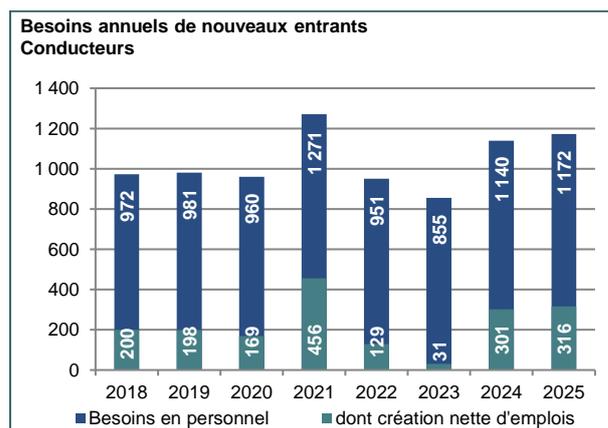
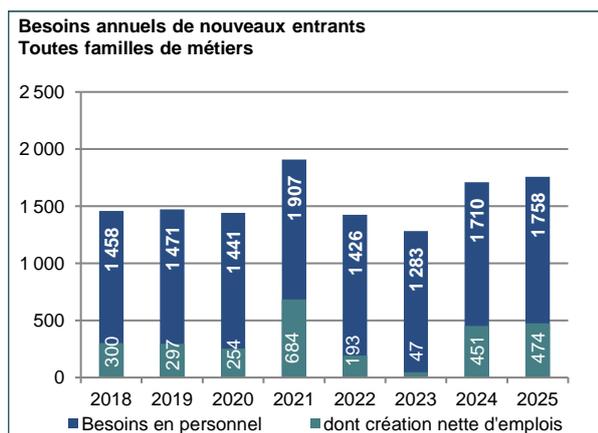
Nous l'avons déjà constaté dans les chapitres précédents, le secteur du transport sanitaire reste le secteur de la branche professionnel qui connaît au cours des différentes années, des croissances de ses effectifs les plus fortes. Il semble donc possible de prévoir une poursuite de cette tendance pour les 2 prochaines années soit une augmentation d'effectifs du secteur (et par la même du nombre de conducteurs) de 7,7%.

Ces prévisions d'évolution des effectifs des trois grands secteurs, de la branche professionnelle nous amènent à prévoir les besoins en recrutements qui devraient en découler.

Évolutions prévisionnelles des besoins en recrutements

À la vue des évolutions d'effectifs estimées ci-dessus, et en tenant compte des paramètres définis précédemment, les besoins de recrutements de la branche professionnelle à horizon 2025 seraient les suivants, selon les secteurs d'activités :

Transport de marchandises



(avec 47% du total des conducteurs employés dans la branche)

Répartition des besoins selon les principales familles de métiers du secteur :

	2023	2024	2025
Besoin global en conducteurs	855	1 140	1 172
dont créations d'emplois	31	301	316
dont renouvellement*	824	839	856

	2023	2024	2025
Besoin global en exploitants	133	178	182
dont créations nettes d'emplois	5	47	49
dont renouvellement*	128	131	133

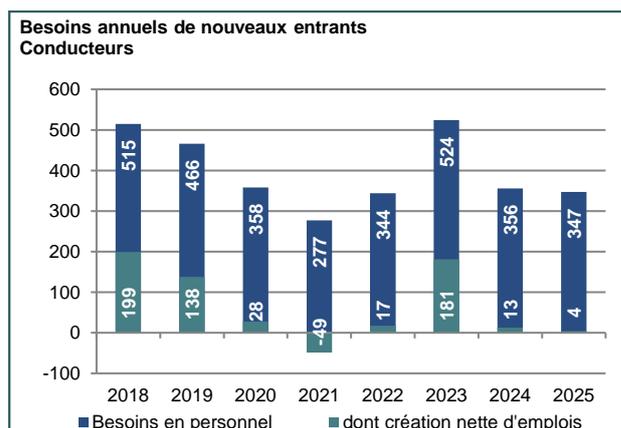
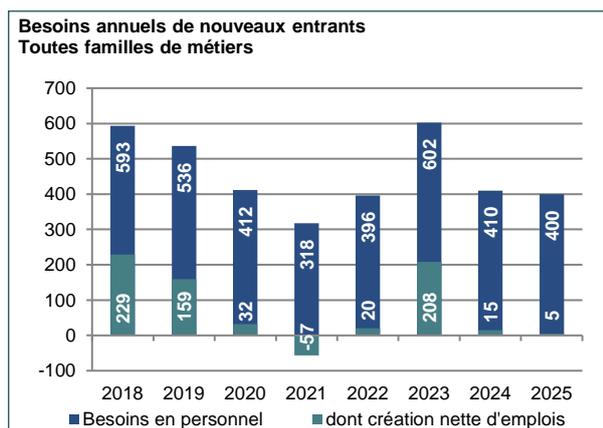
	2023	2024	2025
Besoin global en logistique	168	224	230
dont créations d'emplois	6	59	62
dont renouvellement*	162	165	168

*renouvellement : remplacement annuel des départs prévus en tenant compte d'une ancienneté moyenne des salariés du secteur de 19 ans.

Nous sommes globalement sur un volume d'environ 1000 besoins de recrutements par an d'ici 2025 au niveau du secteur du transport de marchandises, ces recrutements étant, pour les 2/3, liés aux besoins de remplacements de salarié et pour le tiers restant, lié à des recrutements prévus pour des créations d'emplois.

Notons que les besoins régionaux en formation pour les métiers de la conduite et de la logistique doivent s'entendre de façon plus large afin de satisfaire aussi les autres secteurs d'activité n'entrant pas dans le périmètre de notre champ conventionnel mais qui ont des besoins similaires.

Transport de voyageurs



(avec 67% du total des conducteurs employés dans la branche)

Répartition des besoins selon les principales familles de métiers du secteur :

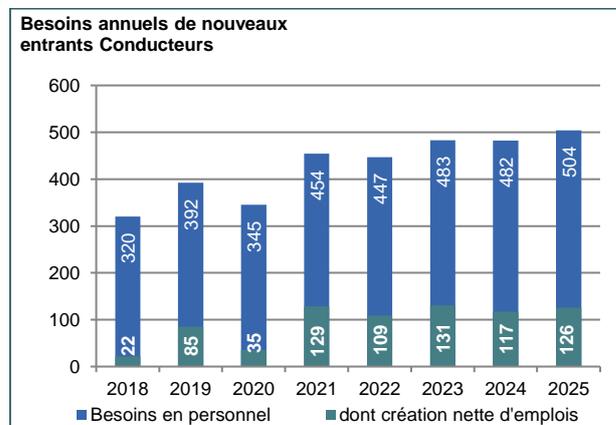
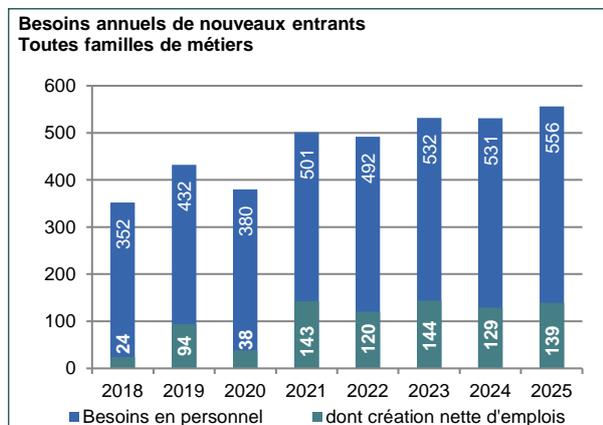
	2023	2024	2025
Besoin global en conducteurs	524	356	347
dont créations d'emplois	181	13	4
dont renouvellement*	343	343	343
	2023	2024	2025
Besoin global en exploitants	20	14	13
dont créations d'emplois	7	1	0
dont renouvellement*	13	13	13

*renouvellement : remplacement annuel des départs prévus en tenant compte d'une ancienneté moyenne des salariés du secteur de 12 ans.

Les besoins de recrutements à prévoir devraient l'être exclusivement pour le remplacement des salariés quittant le secteur professionnel du transport de voyageurs et essentiellement pour le remplacement de conducteurs.

Selon les variations et évolutions antérieures des effectifs, les prévisions des recrutements dans le secteur du transport de voyageurs sont de l'ordre de 350 personnes par an entre 2024 et 2025

Transports sanitaires



(avec 95% du total des conducteurs employés dans la branche)

Répartition des besoins selon les principales familles de métiers du secteur :

	2023	2024	2025
Besoin global en conducteurs	483	482	504
dont créations d'emplois	131	117	126
dont renouvellement*	352	365	378
	2023	2024	2025
Besoin global en exploitants	5	6	5
dont créations d'emplois	1	2	1
dont renouvellement*	4	4	4

*renouvellement : remplacement annuel des départs prévus en tenant compte d'une ancienneté moyenne des salariés du secteur de 9 ans.

Comme nous l'avons dit précédemment le secteur des transports sanitaires a toujours montré une progression de ses effectifs au cours des exercices passés. Ceci nous amène donc à prévoir des besoins en recrutement relativement importants en proportion de la population du secteur, puisque nous prévoyons environ 500 recrutements par an entre 2024 et 2025 dont ¼ serait dû à des créations nettes d'emplois.

Conclusion

Cette nouvelle édition du rapport OPTL a permis de mettre en lumière un ensemble d'indicateurs relatifs à l'évolution de l'emploi au sein des entreprises de la branche professionnelle au cours de l'année 2022. Ce rapport présente également les estimations de l'OPTL BFC en termes d'emploi à fin 2023 et propose une projection des emplois sur les deux années à venir, jusqu'en 2025.

Face à un contexte économique de 2022 difficile qui s'est prolongé en 2023, les entreprises de la branche professionnelle ont su maintenir leurs emplois particulièrement au sein du transport de marchandises, fortement impacté au cours de la période concernée. Les effectifs de ce secteur d'activité, s'ils n'ont pas progressé autant que l'OPTL BFC l'avait prévu en novembre 2022, se sont toutefois accrus légèrement de +0.9%

Parallèlement à cela, nous n'avons pas constaté de défaillances d'entreprises, à l'exception de celles des entreprises individuelles de courses et livraisons (relevant du code NAF 5320Z) qui n'ont pas eu d'impact sur l'emploi.

Les secteurs relatifs aux transports de personnes ont également montré qu'ils avaient pu maintenir voire développer leurs effectifs au cours de l'année 2022. Si les transports de voyageurs ont su faire croître le nombre de leurs salariés de +0.5%, c'est le secteur du transport sanitaire qui reste le secteur le plus dynamique dans sa progression d'emplois, avec une augmentation de +4.1% du nombre de ses salariés.

Dans le contexte actuel, il est difficile d'anticiper les évolutions de l'emploi dans la branche, sachant que ce secteur vient en appui des autres secteurs économiques pour lesquels beaucoup d'incertitudes demeurent en ce début d'année 2024. Cependant, la branche professionnelle a déjà, par le passé, su prouver qu'elle avait une grande capacité d'adaptation pour maintenir ses emplois. Ainsi les projections d'emploi et de formation dans la branche professionnelle veulent rester résolument optimistes aux vues des événements passés et prévoient des évolutions positives du nombre de salariés dans les 2 années à venir : 1000 recrutements par an pourraient être envisagés en transport de marchandises, 350 par an en transport de voyageurs et près de 500 recrutements par an en transport sanitaire.

Cependant la branche professionnelle va être immanquablement confrontée, dans les prochaines années à venir, à de nombreux nouveaux défis liés aux évolutions technologiques et sociétales, à la transition énergétique et surtout au manque d'attractivité de ses métiers risquant de créer encore une pénurie sur le marché du travail.

Face aux besoins exprimés, ces recrutements constituent donc un véritable enjeu pour la branche professionnelle dans les (proches) années à venir !



Organisations syndicales



Organisations patronales



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE



OBSERVATOIRE PROSPECTIF DES MÉTIERS ET DES QUALIFICATIONS DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE (OPTL)

204 Rond-Point du Pont de Sèvres
92100 Boulogne-Billancourt

—
optl@optl.fr