



RAPPORT 2024

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



**Commission Paritaire Nationale
de l'Emploi et de la Formation
Professionnelle dans les transports
routiers et les activités
auxiliaires du transport
(CPNEFP)**





RAPPORT 2024

RAPPORT 2024 de l'Observatoire Prospectif des métiers
et des qualifications dans les Transports et la Logistique

Sommaire

Édito	5
Contexte économique général	6
Bilan 2024 des activités de la CPNEFP	8
Bilan 2024 des activités de l'OPTL	9
Champ d'application et d'observation	11
Entreprises et établissements	17
Effectifs	22
Rémunération	38
Démographie	43
Mouvements de main-d'œuvre	47
Intérim	53
Marché du travail	55
Santé au travail	63
Zoom sur les incivilités et les violences envers les conducteurs	68
Formation	71
Zoom sur l'attractivité des formations transport logistique	76
Zoom sur les actions de formation financées en transport logistique en 2023	94
Insertion professionnelle	97
Zoom relatif à l'impact de la transition écologique sur les emplois et les compétences	105
Prospective	108

Édito



Après les perturbations successives liées à la pandémie de Covid-19, et face aux tensions géopolitiques internationales, notre Branche a fait preuve en 2023 de résilience et démontré sa capacité d'adaptation. Le transport de marchandises est néanmoins affecté par le ralentissement de l'économie et la volatilité des prix, tandis que l'activité du transport de personnes reste bien orientée et soutient l'emploi.

Soulignons à cet égard la justesse et la qualité des prévisions d'emploi émises chaque année par l'OPTL, en dépit des incertitudes qui caractérisent le contexte actuel.

Dans cette édition 2024 du rapport OPTL, nous poursuivons notre démarche d'observation et de compréhension des mutations en cours, en mettant en lumière les défis structurels et conjoncturels rencontrés par les transports routiers et la logistique.

Ainsi, après avoir largement analysé les difficultés de recrutement dans nos éditions précédentes, nous avons ici questionné l'attractivité des formations qui préparent aux emplois du transport et de la logistique, avec une exploitation originale de bases de données du ministère de l'Education nationale et du ministère de l'Enseignement supérieur.

Nous avons également approfondi notre analyse des conditions de travail en investiguant les incivilités ou violences subies par le personnel roulant hors de l'entreprise.

De plus, un focus particulier a été réalisé pour apprécier l'impact de la transition écologique sur les besoins en emplois et en compétences dans la Branche, alors que les enjeux de décarbonation sont de plus en plus prégnants.

La formation professionnelle est un levier clé de transformation. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes plus spécifiquement intéressés dans cette édition au poids des formations obligatoires dans le plan de développement des compétences des entreprises de la Branche.

Les partenaires sociaux continuent par ailleurs, dans le cadre de groupes de travail, de préparer le développement de certifications de qualification professionnelle (CQP) qui répondent précisément aux besoins opérationnels des entreprises.

Enfin, le rapport 2024 de l'OPTL présente, pour la première fois depuis que l'Urssaf collecte auprès des entreprises les contributions dues au titre de l'emploi des travailleurs handicapés, des chiffres relatifs à l'emploi de personnes en situation de handicap dans la Branche entre 2021 et 2023.

Nos remerciements chaleureux vont une nouvelle fois à l'AFT et OPCO Mobilités, dont le soutien et la collaboration sont indispensables à la réalisation de ce rapport.

Bruno LEFEBVRE

Président

Michel CHALOT

Vice-Président

Contexte économique général

Ralentissement de la croissance

L'année 2023 a été marquée par un ralentissement de la croissance du PIB français. On observe ainsi une hausse de 0,9 % de celui-ci en euros constants, après une hausse de 2,6 % en 2022 et de 6,9 % en 2021.

La croissance de la production est principalement portée par celle des services marchands, qui ralentit mais est en hausse de 2,4 %, et en particulier par les services aux entreprises et d'information-communication. Du côté de la demande, la croissance est portée en 2023 par la demande intérieure (contribution de +0,7 point à la croissance du PIB), principalement du fait de la consommation des ménages et des administrations publiques. L'amélioration du solde extérieur contribue à +0,6 point à la croissance.

En parallèle, le pays est marqué par une inflation de 4,9 % et le projet de réforme des retraites a provoqué des grèves et manifestations dans divers secteurs.

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française poursuit sa progression en 2023 mais connaît un ralentissement (+1,5 % en volume contre +4,1 % en 2022). Cette tendance se vérifie également pour les branches utilisatrices de transport (principalement construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce) qui montrent une faible augmentation de 0,4 % en 2023, notamment à cause de la baisse de production des industries extractives (-13,7 %).

La production industrielle connaît une hausse (+3,8 % en 2023), principalement grâce à une amélioration des performances des industries manufacturières (+2,7 % après +1,6 % en 2022) et une reprise dans le secteur gaz-électricité (+4,5 %), favorisée par un redémarrage partiel des centrales nucléaires.

Dans le secteur de la construction, la production reste stable (-0,1 %), après la baisse de 2022 (-2 %). Dans la branche du commerce et de la réparation d'automobiles et de motocycles, la production progresse légèrement (+1,8 % après +1,1 % en 2022), profitant d'une amélioration des chaînes d'approvisionnement et d'un regain d'activité dans le marché de l'occasion.

En France, le transport intérieur terrestre de voyageurs est utilisé de manière plus intensive par habitant par rapport au reste de l'Union Européenne (UE), avec un volume de 12 500 passagers-kilomètres par habitant en 2021 soit 27 % de plus que la moyenne de l'UE. Quant au transport intérieur terrestre de marchandises, la France se distingue par une proportion du transport routier supérieure de 9,6 points à la moyenne européenne en 2022.

Baisse d'activité du transport terrestre et du coût du carburant

Avec près de 286 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2022, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ont réalisé 5,7 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

Avec 331 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2023, le transport terrestre de marchandises connaît une nouvelle baisse en 2023 (-4 % après -0,9 % en 2022). L'activité se rétracte de 2,4 % dans le transport routier par poids lourds et se replie fortement dans les transports ferroviaire (-16,7 %) et fluvial (-10,2 %). Les parts modales du transport routier intérieur de fret marquent ainsi une légère évolution par rapport à 2022 : 89 % du fret est transporté par la route (+1 point), 9 % par le train (-1 point) et 2 % par voie fluviale.

Cependant, concernant les entreprises de transport routier de fret et services de déménagement, les premières estimations du chiffre d'affaires de 2023 montrent une augmentation de celui-ci de 1,4 % pour atteindre 63,2 milliards d'euros. La hausse des prix du transport routier de fret de 3,6 % en est principalement la cause.

Après la très forte hausse du prix du gazole professionnel en 2022, on observe en 2023 une diminution des prix de 12,9 %, ce qui implique une baisse des dépenses d'achats de carburants.



Les coûts pour les entreprises sur la longue distance affichent une légère baisse (- 0,7 %) à cause de la baisse du coût du gazole professionnel. En revanche, les autres composantes de ces coûts augmentent de 3,9 % (détenation du matériel) à 8,1 % (personnel de conduite). Sur la courte distance, en moyenne annuelle, les prix croissent de 3,5 % tandis que les coûts varient entre -0,3 % pour les ensembles articulés et + 0,8 % pour les véhicules porteurs.

En 2021 et 2022, les hausses des coûts sur la longue comme sur la courte distance avaient été supérieures à celles des prix.

Le transport SLO de personnes en croissance

Au niveau du marché des Services Librement Organisés de transport interurbain par autocar (SLO), cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation de la fréquentation internationale, qui représente 40 % du total. Cette dernière a augmenté de 17 % par rapport à 2022 et de plus de 50 % par rapport à 2019. Quant à la fréquentation domestique, qui constitue les 60 % restants, elle est plutôt orientée à la hausse en 2023, même si elle retrouve à peine son niveau de 2019.

Le chiffre d'affaires généré par les liaisons domestiques atteint un nouveau record en 2023 depuis la libéralisation du marché, avec un montant estimé entre 154 et 184 millions d'euros, dépassant le niveau de 2019, qui se situait entre 132 et 147 millions d'euros. Cette augmentation s'explique principalement par une hausse de 36 % de la recette moyenne en 2023, dans le contexte d'une augmentation des prix des services de transport tous modes confondus de 20 %.

Les SLO emploient 330 salariés supplémentaires en équivalents temps plein (ETP) au dernier trimestre 2023 par rapport à fin 2022, sans atteindre les niveaux d'emploi de 2019 avant la crise sanitaire.

L'activité dans le transport sanitaire continue de croître en 2023. Le chiffre d'affaires des entreprises du transport sanitaire augmente de 5,1 % après sa forte hausse de 7,6 % en 2022. Plusieurs éléments économiques ont marqué positivement les entreprises en 2023 : une aide conjoncturelle des Agences Régionales de Santé (ARS) de 190 millions d'euros (alors que les tarifs du transport sanitaire n'avaient pas évolué entre 2018 et 2022), un essor du transport partagé et le prix du carburant à la baisse notamment.



Sources :

Bilan annuel des transports, Datalab, novembre 2024

L'activité de transport recule au premier trimestre 2023, Datalab, juillet 2023

L'activité de transport se stabilise au deuxième trimestre 2023

Les Comptes de la Nation en 2023, INSEE, novembre 2024

Observatoire du transport sanitaire 2024, octobre 2024

Rapport CyclOpe, janvier 2024

Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2023, juin 2024

Chiffres clés du e-commerce en France pour l'année 2023, septembre 2024



Bilan 2024 des activités de la CPNEFP

(Commission Paritaire
Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle)

Par accords de branche des 13 décembre 2018 et 3 juillet 2019, les organisations patronales et syndicales de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport ont mis en place la Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation (CPPNI), obligation légale, ainsi qu'un financement du dialogue social de branche. Le secrétariat administratif de la CPPNI est confié à l'Union des Fédérations de Transport (UFT).

La CPNEFP est la structure de la CPPNI chargée de définir les orientations de la Branche en matière de formation et d'emploi et de mettre en œuvre lesdites orientations. La CPNEFP s'est substituée en 2020 à l'ancienne CPNE. La CPNEFP chapeaute l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (dénommé OPTL).

Dans ce cadre, les partenaires sociaux ont pris plusieurs décisions au cours de la dernière réunion de 2023 et de la seule réunion de 2024 (en raison de l'arrêt des réunions paritaires au cours de l'année) :

- Validation du Diagnostic de Branche AGEFIPH, convergence des partenaires sociaux sur l'intérêt d'un accord de branche relatif au handicap et soutien des partenaires sociaux à l'AGEFIPH pour maintenir la diffusion par les URSSAF des données sur l'Obligation d'Emploi des Travailleurs Handicapés en vue du rapport OPTL.
- Validation de l'inscription du module CQP « Métiers de Déménageur professionnel option Compagnon » dans la liste des formations prioritaires, de l'augmentation de la durée du contrat de professionnalisation du CQP « Métiers de Déménageur professionnel » de 8 à 12 mois et de la transformation à venir du CQP « Métiers de Déménageur professionnel option Compagnon » en titre privé AFTRAL.
- Validation du référentiel élaboré par les groupes de travail OPTL avec l'AFT et OPCO Mobilités sur le CQP « Opérateur quai de messagerie ».
- Lancement des groupes de travail pour la création du CQPI « Maintenance Cars et Bus »
- Validation des mises à jour des examens des CQP TFV (Transport de Fonds et Valeurs).
- Validation de l'allongement de la durée des contrats de professionnalisation qui ne visent pas de formations prioritaires telles que définies par la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport mais qui sont certifiantes.
- Mise en œuvre de la convention CPNEFP/AFT, déclinée certification par certification. Décision de mandater l'AFT pour la certification Référentiel TPMR (conception, enregistrement auprès de France Compétences, agrément des organismes de formation, suivi...).





Bilan 2024 des activités de l'OPTL

(Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique)

Le présent rapport annuel, et la conférence de presse au cours de laquelle il a été présenté, ont été préparés grâce à six réunions des membres de l'OPTL national en 2024.

Dans chacune des douze régions métropolitaines continentales, deux réunions des membres régionaux des OPTL se sont tenues en 2024 en présentiel et/ou visioconférence, en vue d'élaborer notamment les rapports régionaux OPTL. L'ensemble de ces rapports fait l'objet de présentations dans les territoires auprès des acteurs de l'emploi et de la formation.

A noter que l'an dernier, et en s'appuyant sur les estimations de l'emploi au premier semestre 2023, l'Observatoire Prospectif des emplois et des

qualifications dans les Transports et la Logistique avait estimé pour 2023 une progression de l'emploi salarié de 0,5 % dans la Branche, soit un effectif salarié de 805 030 à fin 2023.

Cette progression s'est avérée proche de l'évolution réelle car d'après l'Urssaf Caisse nationale, les effectifs de la Branche ont augmenté de 0,3 % en 2023 pour atteindre 807 685 salariés (les statistiques 2022 ayant été révisées par l'Urssaf Caisse nationale).

Une nouvelle édition des Journées nationales OPTL, qui réunissent tous les deux ans l'ensemble des membres des OPTL national et régionaux, se tiendra en 2025.



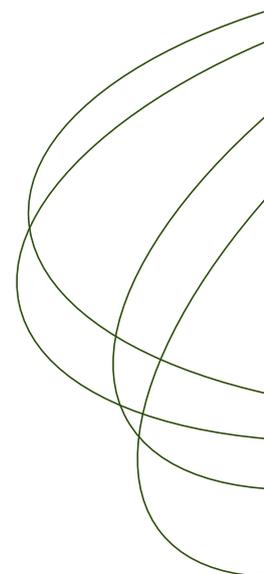
L'AFT ET OPCO MOBILITÉS, DES PARTENAIRES FORTS DE L'OPTL

L'AFT :

- Réalise, grâce à ses délégations régionales, l'enquête annuelle auprès des établissements de la Branche
- Recueille des données auprès d'un grand nombre de fournisseurs : Urssaf, Ministères, France Travail, INSEE, OPCO Mobilités, CPNEFP, Klésia, Ellisphere, AFTRAL, Promotrans, CNAM, AGEFIPH, ANCESU...
- Exploite et analyse les résultats des enquêtes et statistiques recueillies (ajustement au champ conventionnel, déclinaison par région...)
- Produit et diffuse un ensemble de documents valorisant les analyses OPTL auprès des entreprises et d'un public institutionnel : synthèses régionales, sectorielles, rapports de situation comparée...
- Élabore et rédige, en lien avec les présidences paritaires régionales de l'OPTL, les rapports annuels régionaux OPTL
- Élabore et rédige, en lien avec le comité de pilotage OPTL et la présidence paritaire nationale, le rapport annuel national de l'OPTL
- Héberge, développe et met à jour le site Internet www.optl.fr
- Diffuse les rapports régionaux et national de l'OPTL
- Co-anime avec les présidences paritaires les réunions OPTL plénières et régionales
- Co-organise la conférence de presse annuelle OPTL avec OPCO Mobilités
- Assure le secrétariat des OPTL régionaux
- Héberge les OPTL régionaux.

OPCO Mobilités :

- Héberge l'OPTL national
 - Communique les statistiques sur les formations de la Branche
 - Contribue à la rédaction du rapport
 - Assure le secrétariat de l'OPTL national
 - Participe aux travaux des OPTL
 - Finance les frais de conception, diffusion et promotion du rapport
 - Prend en charge les frais annexes des OPTL.
-





Champ d'application et d'observation

Conformément aux objectifs généraux définis par les partenaires sociaux, la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNEFP) est chargée, notamment :

- d'établir et de tenir à jour les définitions des familles professionnelles qui regroupent les emplois de ces secteurs d'activité ;
- d'évaluer la répartition des postes de travail entre ces familles professionnelles ;
- de prévoir chaque année les évolutions du nombre d'emplois et de la demande de formation continue.

Le Comité paritaire de pilotage de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), créé par l'Accord du 25 novembre 2004 relatif à la formation professionnelle et à l'emploi dans les transports routiers et les activités

auxiliaires du transport, mis en place sous l'égide de la CPNEFP, est chargé de préparer un bilan annuel de l'évolution qualitative et quantitative des emplois et des qualifications.

Les éléments d'information figurant dans cette brochure s'inscrivent dans le cadre de ce bilan annuel.

Son analyse doit permettre aux entreprises de mieux définir leur politique de formation, aux salariés de mieux élaborer leurs projets professionnels, aux membres de la CPNEFP de faire des recommandations sur les priorités de formation professionnelle.

En outre, dans chaque région administrative de métropole, 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.



● Le champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Ce rapport concerne les entreprises du 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 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 52.10B de l'Entreposage non frigorifique.

Le rapport emploie à plusieurs reprises l'expression « **activité Marchandises** » pour désigner le regroupement des secteurs transport routier de marchandises (TRM), qui inclut notamment le transport de fonds et valeurs (TFV), déménagement (DEM), activités auxiliaires (AUX), loueurs (LOC) et prestataires logistiques (PRL), ainsi

que l'expression « **transport routier de personnes** » qui recouvre le transport routier de voyageurs (TRV) et le transport sanitaire (TRS).



● Les outils statistiques dédiés de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL)



Une exploitation très complète des statistiques disponibles relatives à l'emploi et à la formation dans la Branche

Des données sont recueillies chaque année auprès d'un grand nombre d'organisations publiques et privées : Ministère de la Transition écologique, Ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion, Ministère de la Santé et de la Prévention, Urssaf Caisse Nationale, France Travail, INSEE, DARES, Ellisphere (Entreprise d'ingénierie et études techniques), OPCO Mobilités, FONGECFA-Transport, AGECEFA-Voyageurs, AFT, AFTRAL, Promotrans, EST, CPNEFP, Klesia, AGEFIPH, Caisse Nationale d'Assurance Maladie, Comité National Routier, ANCESU, Prism'emploi.

Une enquête annuelle auprès d'un échantillon représentatif d'établissements de la Branche

En complément des sources statistiques publiques, une enquête annuelle, réalisée depuis 1990 par les délégations régionales de l'AFT, permet d'avoir une meilleure approche des spécificités de l'emploi dans la Branche.

La méthode d'échantillonnage repose sur des quotas par région, taille d'établissement et secteur d'activité. Pour le présent bilan, 2 451 questionnaires recueillis en 2024 auprès d'autant d'établissements ont été exploités, représentant 84 242 salariés. La statistique Urssaf Caisse nationale (anciennement Agence centrale des organismes de sécurité sociale - AcoSS) ajustée au champ conventionnel sert cette année de pierre angulaire au calcul des pondérations statistiques pour redresser les données. L'enquête porte ainsi sur 5,9 % des établissements et 10,4 % des salariés de la Branche.

Cette enquête permet à la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNEFP) de présenter des informations chiffrées au plan national et régional par l'élaboration de Tableaux de bord régionaux de l'emploi et de la formation professionnelle. La Profession dispose ainsi d'un outil de connaissance, de dialogue et d'action en matière d'emploi, de qualification et de formation dont la fiabilité est démontrée chaque année.

Un grand nombre d'indicateurs présentés ici sont issus de l'exploitation de cette enquête.

Une ventilation des effectifs selon une nomenclature des emplois propre à la Branche

Les données d'enquête permettent notamment la ventilation des effectifs en familles professionnelles selon une nomenclature des emplois spécifique à la Branche.

Une famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une même finalité et à une même technicité professionnelle, quel que soit le niveau de compétence dans cette technicité. C'est l'ensemble des emplois liés à l'exercice d'une activité de l'entreprise ou à un domaine de l'administration de l'entreprise ; c'est l'espace naturel dans lequel évoluent habituellement les salariés et à l'intérieur duquel se produit l'évolution la plus fréquente de carrière.

Remerciements

Le présent document a été élaboré grâce aux informations recueillies et exploitées par l'AFT qui a également proposé une rédaction pour ce rapport. Les rapports régionaux OPTL sont pour leur part élaborés et diffusés par les délégations régionales de l'AFT, en lien avec les membres des OPTL régionaux et plus particulièrement leur présidence paritaire. OPCO Mobilités a financé la conception graphique et l'impression du rapport national OPTL. Son élaboration a fait l'objet d'un suivi attentif par les membres du comité de pilotage OPTL. L'ensemble des structures paritaires de la formation professionnelle des transports routiers et activités auxiliaires y sont associées : CPNEFP, OPCO Mobilités, fédérations patronales, organisations salariales. Que tous ceux qui ont pris part à ces travaux en soient remerciés.

Les familles professionnelles de la Branche

CODES	DÉNOMINATIONS	DÉFINITIONS
● 1	DIRECTION	<i>Emplois de direction, notamment dans les petites entreprises (au moins un salarié) et de direction générale avec statut de salarié ou assimilé.</i>
● 2	GESTION	<i>Emplois relevant des services généraux de l'entreprise.</i>
● 3	VENTES/ACHATS	<i>Emplois caractérisés par le démarchage, la visite et la négociation auprès des clients et auprès des fournisseurs y compris les postes liés aux fonctions d'accompagnement : marketing, publicité, relations publiques.</i>
● 4	TECHNIQUES D'EXPLOITATION TRANSPORT <ul style="list-style-type: none"> • Transports routiers et messagerie/fret express • Transports multimodaux • Déménagements • Location • Transport de voyageurs • Transport sanitaire 	<i>Emplois caractérisés par l'utilisation de techniques ou l'application de réglementations, les unes et les autres propres aux activités du transport.</i>
● 5	LOGISTIQUE/MANUTENTION/MAGASINAGE	<i>Emplois liés aux opérations de logistique, de manutention, de stockage et de magasinage.</i>
● 6	CONDUITE	<i>Emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier, quelles que soient leurs caractéristiques et les distances parcourues.</i>
● 6.1	• Transport de personnes	
● 6.1.1	> Transport de voyageurs	
● 6.1.1.1	> 1 ^{er} groupe	<i>Emplois caractérisés à la fois par les déplacements d'une durée de plusieurs jours (la relation avec la ou les personnes transportées se situant hors du cadre strict d'un contrat de transport) et l'action auprès de prestataires de services extérieurs.</i>
● 6.1.1.2	> 2 ^e groupe	<i>Emplois autres que ceux relevant du 1^{er} groupe (services réguliers, services scolaires, lignes régulières, excursions à la journée, etc...).</i>
● 6.1.2	> Transport sanitaire	<i>Emplois de conducteurs ambulanciers.</i>
● 6.2	• Transport de marchandises	
● 6.2.1	> 1 ^{er} groupe	<i>Emplois pour lesquels la conduite des véhicules est prédominante.</i>
● 6.2.2	> 2 ^e groupe	<i>Emplois caractérisés par un ensemble de tâches liées à la fois aux marchandises transportées, aux véhicules utilisés et à l'environnement des transports effectués.</i>
● 6.2.3	> 3 ^e groupe	<i>Emplois de conducteur professionnel avec exigences particulières en termes de complexité des tâches (autonomie, technicité, etc...).</i>
● 7	MAINTENANCE DES VÉHICULES ET DES MATÉRIELS	<i>Emplois caractérisés par l'entretien, le maintien et/ou la remise en ordre de véhicules de transport routier (fonction technique, atelier) et des matériels.</i>
● 8	INTERPROFESSIONNEL	<i>Tous les emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc...).</i>



● Méthodologie de l'édition 2024

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.

Concernant le 80.10Z, les coefficients d'ajustement sont revus périodiquement à partir de ré-évaluations de l'effectif salarié national des transporteurs de fonds et de valeurs. La dernière mise à jour a été réalisée en 2021 avec le concours des organisations professionnelles membres de l'OPTL.

« 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 France Travail, 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.

Suite au 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 2014-2022

Les séries ACOSS pour les années 2014 à 2022 précédemment diffusées ont par ailleurs fait l'objet d'actualisations par l'Urssaf Caisse nationale.



● La part des conducteurs routiers de la Branche professionnelle parmi l'effectif en conduite de l'ensemble de l'économie

L'exploitation des Données Sociales Nominatives (DSN) 2020 permet d'identifier le nombre de conducteurs, repérés par des Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS), par secteur d'activité.

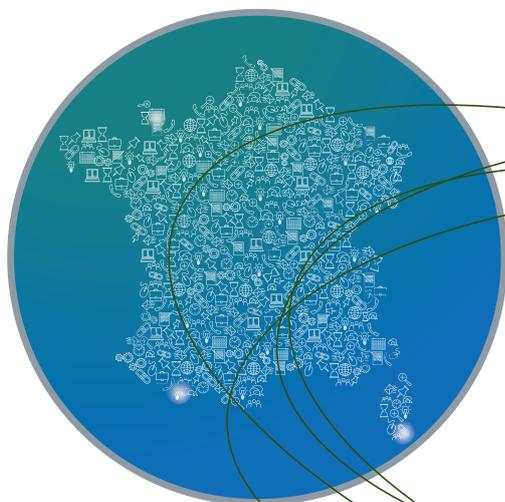
Pour la conduite de véhicules de transport routier de marchandises, les PCS à considérer sont :

- 641a Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)
- 643a Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)

Pour la conduite de véhicules de transport de personnes :

- 641b Conducteurs de véhicule routier de transport en commun (salariés)
- 526e Ambulanciers (salariés)

Au niveau national, on met en évidence que 60% des emplois de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont exercés dans la Branche des transports routiers (au sens de la convention collective), qui concentre quasiment l'ensemble des conducteurs de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui. En effet, la Branche concentre 76% des conducteurs routiers et grands routiers et 38% des conducteurs livreurs. 56% des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la Branche tandis que 43% exercent dans le transport urbain. La Branche rassemble la grande majorité des conducteurs de véhicules de transport sanitaire (95%), les autres sont principalement des agents de la fonction publique (hôpitaux, SDIS, SMUR...).



Entreprises et établissements

Depuis la parution, en mars 2024, de l'Insee Résultats sur les stocks d'unités légales et d'établissements économiquement actifs pour les années 2014 à 2021, les dénombrements d'unités légales et d'établissements sont produits selon un dispositif et une méthodologie rénovée. Désormais, seuls sont décomptés les unités légales et établissements, marchands et productifs, ayant eu une activité économique effective au cours de l'année. En conséquence, les nouveaux stocks sont plus réduits, de 14 % en 2020, que ceux produits par l'ancien Répertoire des entreprises et des établissements (REE). Le nouveau dispositif de démographie d'entreprises, appelé Système d'information sur la démographie d'entreprises (SIDE), vise à mieux rendre compte des unités légales et des établissements ayant eu une activité réelle au cours de l'année.

Concrètement, selon le dispositif SIDE, le caractère « économiquement actif » des unités légales est établi sur la base des critères suivants, connus de sources administratives : chiffre d'affaires positif, effectifs salariés au cours de l'année ou à défaut, déclaration fiscale se rapportant à l'année considérée. Par exception, s'agissant les unités légales relevant du régime du micro-entrepreneur, seul un critère de chiffre d'affaires est appliqué : on considère comme actives les unités ayant déclaré un chiffre d'affaires strictement positif au cours de l'année. Quant aux établissements, ils sont considérés comme « économiquement actifs », selon le dispositif SIDE, s'ils ont employé des salariés au cours de l'année ou s'ils ont été siège d'une unité légale « économiquement active ».

Par conséquent, les chiffres des années précédentes ont été recalculés d'où la différence avec les précédents rapports OPTL.

Entreprises sans salarié au 31 décembre (ou dont l'effectif est inconnu)

	2019	2020	2021
TRM	52 588	70 009	103 659
TRM sans 5320Z	12 026	9 687	13 173
TRV	1 906	839	1 457
DEM	368	346	699
LOC	218	214	631
AUX	167	367	1 264
PRL	449	452	453
TRS	718	581	553
Total sans 5320Z	15 852	12 485	18 231
Total	56 414	72 807	108 717

Source : INSEE - SIDE

En 2021, on observe une forte augmentation du nombre d'entreprises sans salarié dans la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport, avec une hausse de 49 % constatée par rapport à 2020, suivant une hausse de 29 % entre 2019 et 2020. Cette importante croissance est notamment liée au nombre d'entreprises sans salarié du transport routier de marchandises, plus particulièrement l'activité 5320Z « Autres activités

de postes et de courrier » qui concentre les services de livraison à domicile. Cette activité concentre 87 % des entreprises sans salarié du transport routier de marchandises (plus de 90 000 entreprises). Toutefois, sans prendre cette activité en compte, le nombre d'entreprises sans salarié de la Branche a augmenté de 46 % entre 2020 et 2021.

Établissements sans salarié au 31 décembre

	2019	2020	2021
TRM	56 421	73 930	108 355
TRM sans 5320Z	14 284	11 764	15 602
TRV	2 219	1 502	1 705
DEM	518	453	847
LOC	53	843	704
AUX	242	382	1 811
PRL	706	682	691
TRS	1 061	875	887
Total sans 5320Z	19 083	16 501	22 246
Total	61 220	78 667	114 999

Source : INSEE - SIDE

En parallèle, le nombre d'établissements sans salarié de la Branche a augmenté de 46 % en 2021, porté notamment par le transport routier de marchandises (TRM) qui voit son nombre d'établissements sans salarié augmenter de 47 %. Le code APE 5320Z est en partie responsable de cette forte hausse (+49 % d'établissements sans salarié). Toutefois, le TRM sans cette activité voit le nombre de ses établissements sans salarié augmenter de 33 %. De plus, nous observons près de 1 500 nouveaux établissements dans le secteur des auxiliaires de transport.

Entreprises avec salariés au 31 décembre

	2019	2020	2021
TRM	18 735	19 462	22 871
TRV	2 559	1 809	2 072
DEM	1 139	1 176	1 226
LOC	433	725	839
AUX	2 227	2 216	2 539
PRL	655	677	678
TRS	4 634	4 618	4 335
Total	30 382	30 683	34 561

Source : INSEE - SIDE

Concernant les entreprises avec salariés, la tendance en 2021 est à la hausse dans tous les secteurs d'activité de la Branche, excepté pour le transport sanitaire (-6,1 %).

Au global, après une faible augmentation de 1 % en 2020, le nombre d'entreprises avec salariés a augmenté de 13 % en 2021.



Établissements avec salariés au 31 décembre

	2013	2017	2021	2022	2023
TRM	21 678	22 367	25 390	25 728	25 506
TRV	3 261	2 919	2 760	2 721	2 692
DEM	1 341	1 297	1 366	1 356	1 277
LOC	1 191	1 168	1 160	1 130	1 103
AUX	4 447	4 469	4 598	4 696	4 706
PRL	1 244	1 472	1 570	1 596	1 633
TRS	5 098	4 978	4 905	4 863	4 827
Total	38 259	38 671	41 749	42 090	41 744

Source : Urssaf Caisse nationale

Après avoir connu un essor en 2022 (+0,8 %), le nombre d'établissements avec salariés de la Branche diminue en 2023 (-0,8 %) et retombe au niveau de 2021.

Le secteur du déménagement connaît la plus forte baisse (-5,8 %) tandis que la plus forte hausse du nombre d'établissements avec salariés s'observe chez les prestataires logistiques (+2,3 %).

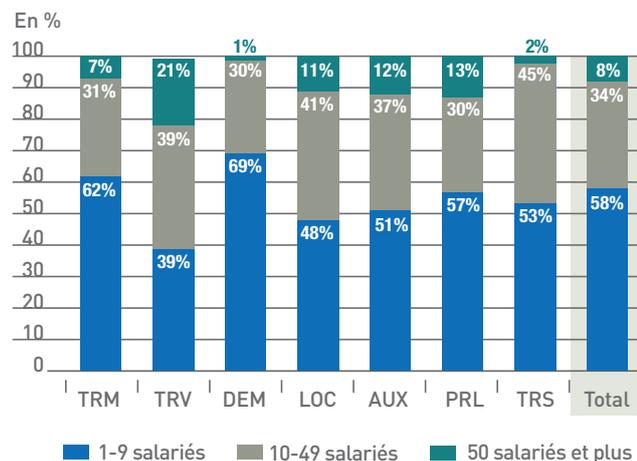
Créations d'établissements en 2023 et évolution en %

	2023	Évolution 2023/2022
TRM	58 490	7%
TRM sans 5320Z	7 363	25%
TRV	476	11%
DEM	301	21%
LOC	103	8%
AUX	443	21%
PRL	114	24%
TRS	NS*	-
Total sans 5230Z	9 802	34%
Total	60 929	9%

Source : Ellisphère
*NS : non significatif

Dans la Branche, en 2023, on observe une accélération des créations d'établissements (+ 9 %) afin d'atteindre plus de 60 000 créations sur l'année (hors transport sanitaire). Pour le transport sanitaire, Ellisphère, qui communique ces données, évoque un effet de rattrapage au niveau du guichet unique (obligatoire depuis le 1er janvier 2023 pour les formalités de création, de modification ou de cessation d'activité de toutes les entreprises), qui a provoqué un volume de créations non significatif. Globalement, depuis son instauration, plusieurs institutions dénoncent les dysfonctionnements de ce guichet unique, qui entraînent un retard important dans le traitement des formalités et une difficulté dans l'analyse des données.

Répartition des établissements par secteur et taille



Dans la Branche, en 2021, la majeure partie des établissements emploient moins de 10 salariés, une proportion relativement stable (+ 1 point) par rapport à 2020. La proportion de tels établissements est la plus élevée dans le déménagement et le transport de marchandises avec respectivement 69 % et 62 % d'établissements avec moins de 10 salariés. Deux secteurs d'activité ont plus de 40 % d'établissements employant entre 10 et 49 salariés : le transport sanitaire (45 %, stable par rapport à 2020) et la location (41 %, -2 points).

Source : INSEE

Ce graphique est identique aux précédentes éditions du rapport OPTL. En effet, au moment de l'édition du présent rapport, l'INSEE n'était pas en mesure de fournir la répartition des salariés par taille d'établissement. Pour le rapport OPTL 2025, nous nous appuierons sur une autre source de données.

Défaillances d'entreprises en 2023 et évolution en %

	Nombre				Évolution 2022/2023		
	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total	Sans salarié	Avec salariés	Total
TRM	3 683	2 001	35 096	40 780	-65 %	14 %	0 %
TRM sans 5320Z	886	1 929	2 755	5 570	-10 %	15 %	28 %
TRV	129	142	220	491	-31 %	1 %	18 %
DEM	56	86	115	257	-24 %	15 %	17 %
LOC	146	45	34	225	265 %	10 %	108 %
AUX	78	133	223	434	-37 %	-9 %	9 %
PRL	15	31	23	70	-35 %	19 %	1 %
TRS	39	115	54	208	-47 %	-33 %	-23 %
Total hors 5320Z	1 349	2 481	3 424	7 255	-11 %	9 %	25 %
Total	4 146	2 553	35 765	42 465	-63 %	9 %	1 %

Source : Ellisphere

NC : Non Communiqué

Données ajustées au champ conventionnel

Nota bene : la colonne « NC », pour « Non Communiqué », indique le nombre d'entreprises défaillantes dont on ignore si elles ont ou non des salariés.

En 2023, dans la Branche, on observe globalement un niveau de défaillances d'entreprises et cessations d'activité comparable à 2022. La plupart d'entre elles ont eu lieu dans le secteur du transport routier de marchandises (96 %) et notamment 83 % dans le code APE 5320Z « Autres activités de poste et de courrier » qui correspond à l'activité de transport et livraison de

colis, activité très développée pendant la crise sanitaire Covid-19 à la suite de l'augmentation du e-commerce. En fait, les défaillances et cessations ont eu tendance à se replier dans les « Autres activités de poste et de courrier » (-3 %), tandis qu'elles ont progressé dans l'ensemble des autres secteurs d'activité (+ 22 % en 2023, soit 7 255 cas).



Défaillances d'entreprises par cause



Part des liquidations judiciaires en %

	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total
En 2023	2%	35%	1%	3%
En 2022	1%	30%	0%	2%

Part des redressements judiciaires en %

	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total
En 2023	1%	17%	0%	1%
En 2022	0%	11%	0%	1%

Source : Ellisphere

NC : Non Communiqué

Données ajustées au champ conventionnel

Les cessations d'activité sont une part très importante des défaillances d'entreprises. Ainsi, les liquidations et les redressements judiciaires représentent, respectivement, 3 % et 1 % des défaillances de la Branche.

On en recense cependant davantage en 2023 : 1 242 liquidations judiciaires (+31 %) et 491 redressements judiciaires (+ 54 %).

Nombre de salariés concernés par les redressements et liquidations judiciaires

	Liquidation judiciaire			Redressement judiciaire		
	2022	2023	Évolution	2022	2023	Évolution
TRM	4 254	5692	34%	3 105	4 884	57%
TRV	359	324	-10%	99	362	266%
DEM	86	153	78%	131	138	5%
LOC	81	95	17%	102	194	90%
AUX	484	380	-21%	428	161	-62%
PRL	26	72	177%	33	20	-39%
TRS	38	137	261%	122	373	206%
Total	5 329	6 853	29%	4 019	6 132	53%

Source : Ellisphere

Données ajustées au champ conventionnel

Parallèlement, on observe une augmentation du nombre de salariés concernés par les redressements et liquidations judiciaires, respectivement de 53 % et 29 %. On dénombre plus de 6 800 salariés concernés par les liquidations judiciaires et plus de 6 100 par

les redressements judiciaires dans la Branche. La majeure partie sont des salariés du transport routier de marchandises (83 % des salariés concernés par des liquidations et 80 % des salariés concernés par des redressements).

 Effectifs

807 685 salariés dans la Branche au 31 décembre 2023

Répartition des salariés par secteur d'activité détaillé au 31.12.2023

	Total	%
NAF REV-2		
Transport routier de marchandises (TRM)		
● 49.41A	219 922	27,2%
● 49.41B	183 739	22,7%
● 53.20Z	10 226	1,3%
● 80.10Z	10 616	1,3%
Total	424 503	52,6%
Transport routier de voyageurs (TRV)		
● 49.39A	72 956	9%
● 49.39B	32 084	4%
Total	105 040	13%
Déménagement (DEM)		
● 49.42Z	11 036	1,4%
Location (LOC)		
● 49.41C	19 931	2,5%
● 77.12Z	6 015	0,7%
Total	25 946	3,2%
Auxiliaires de transport (AUX)		
● 52.29A	39 608	4,9%
● 52.29B	78 459	9,7%
Total	118 067	14,6%
Prestataires logistiques (PRL)		
● 52.10B	57 233	7,1%
Transport sanitaire (TRS)		
● 86.90A	65 860	8,2%
Ensemble des activités		
Total	807 685	100,0%

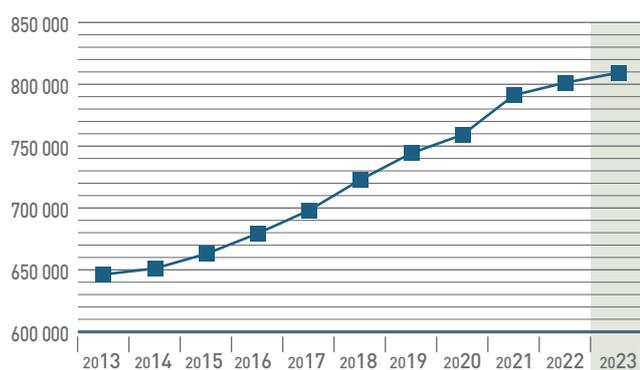
Source : Urssaf Caisse nationale

Données ajustées au champ conventionnel



L'effectif salarié a augmenté de **0,3%** en 2023

Évolution des effectifs d'emploi au 31 décembre



Plus de 2 400 nouveaux emplois ont été créés dans la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport en 2023. Le nombre de salariés culmine donc à 807 685 au 31 décembre 2023, soit une augmentation de 0,3 % en un an. Malgré la hausse du nombre de salariés, on observe un ralentissement de cette croissance sur les deux dernières années : +4,3 % en 2021 et +1,5 % en 2022. Ce ralentissement se constate aussi dans l'ensemble de l'économie. On dénombre une hausse de seulement 0,6 % du nombre de salariés dans l'économie, après la croissance de 1,3 % en 2022.

Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

Effectifs et évolution par secteur d'activité au 31 décembre 2023

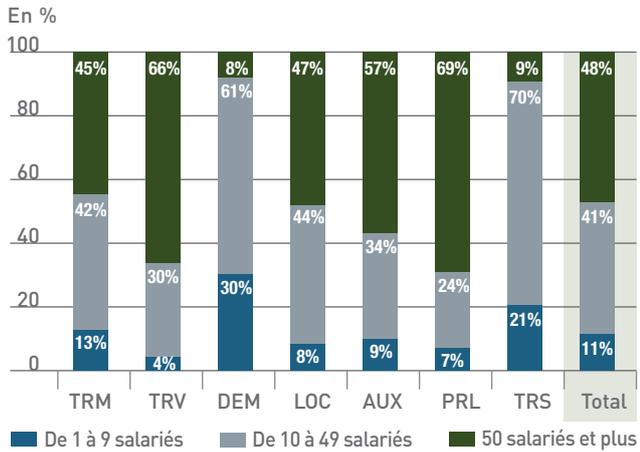
Activités	Secteurs							TOTAL
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	
2023	424 503	105 040	11 036	25 946	118 067	57 233	65 860	807 685
2022	426 584	101 370	11 592	26 177	117 826	57 255	64 464	805 267
Variation des effectifs en 2023	-2 081	3 670	-556	-231	241	-22	1 396	2 418
Taux d'évolution en 2023	-0,5%	3,6%	-4,8%	-0,9%	0,2%	0,0%	2,2%	0,3%
Taux d'évolution en 2022	0,4%	1,7%	0,0%	0,0%	2,8%	7,0%	2,4%	1,5%

Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

Les secteurs du transport routier de voyageurs, du transport sanitaire et, dans une moindre mesure, des auxiliaires de transport voient une croissance de leurs effectifs. Les deux premiers sont responsables de 95 % des nouveaux postes (respectivement 69 % et 26 %)

et le transport routier de voyageurs est le secteur le plus dynamique (+ 3 670 salariés). Le transport routier de marchandises connaît une baisse de ses effectifs en 2023 (2 000 salariés de moins soit -0,5 %), après la légère hausse de 2022.

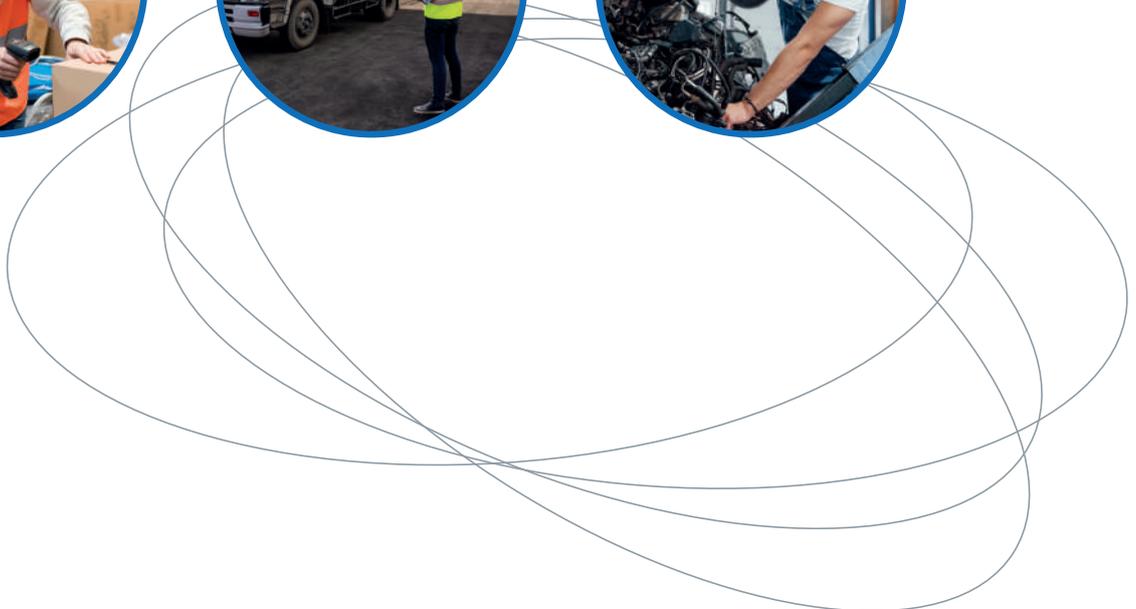
Répartition des effectifs par secteur et taille d'établissement*



Source : INSEE

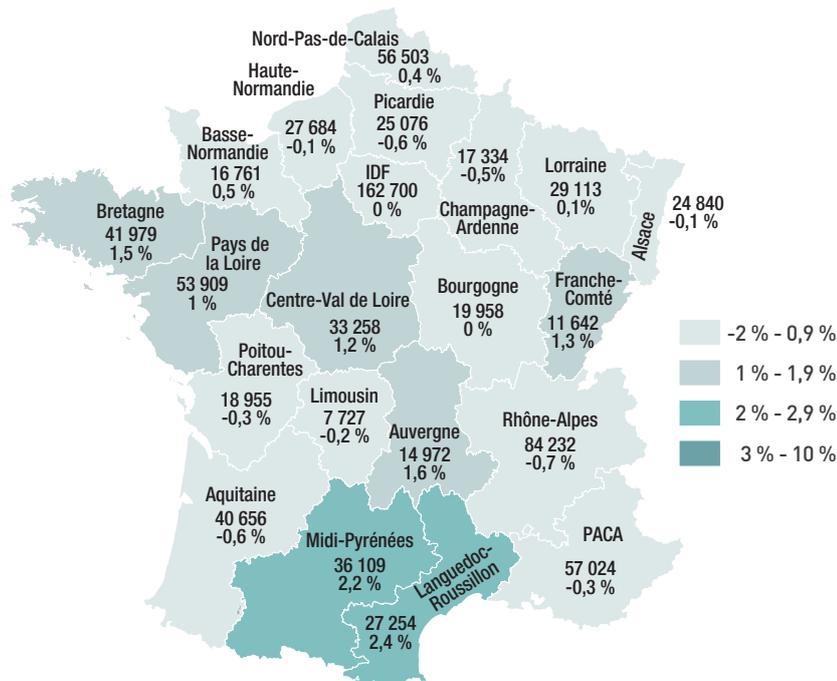
Données ajustées au champ conventionnel

*Données du rapport 2022

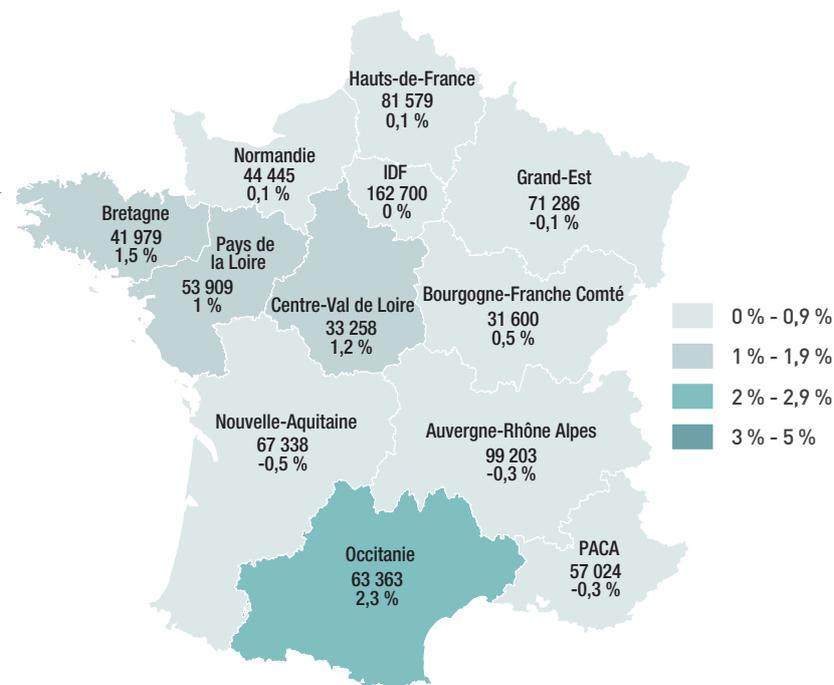


Répartition de l'emploi salarié de la Branche par région et évolution en 2023

Anciennes régions



Nouvelles régions depuis le 1^{er} janvier 2016



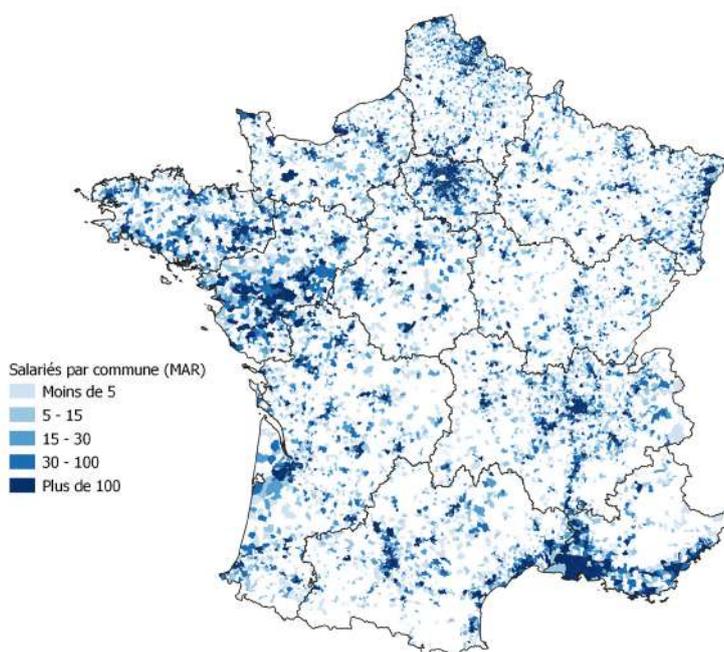
Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

Les régions les plus dynamiques en termes d'emploi en 2023 sont l'Occitanie et la Bretagne, qui observent respectivement des hausses de 2,3 % et de 1,5 % de leurs effectifs. Quatre régions font face à un repli

du nombre d'effectifs salariés : Grand-Est (-0,1 %), Nouvelle-Aquitaine (-0,5 %), Auvergne-Rhône-Alpes (-0,3 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (-0,3 %).

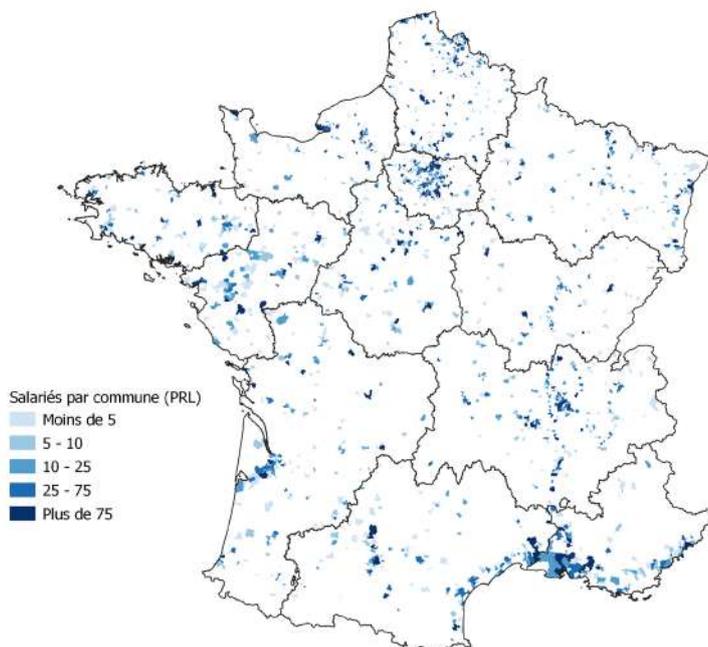
Répartition de l'emploi salarié de la Branche par activité et commune

Activités Marchandises



Plus de la moitié des effectifs salariés de l'activité Marchandises sont répartis entre l'Île-de-France (20 % des effectifs), Auvergne-Rhône-Alpes (13 %), les Hauts-de-France (10 %) et la région Grand-Est (9 %). 20 % des effectifs salariés de l'activité Marchandises se concentrent sur cinq départements : Seine-Saint-Denis (4 % des effectifs), Bouches-du-Rhône (4 %), Rhône (4 %), Nord (4 %) et Val-d'Oise (3 %).

Prestataires logistiques (PRL)

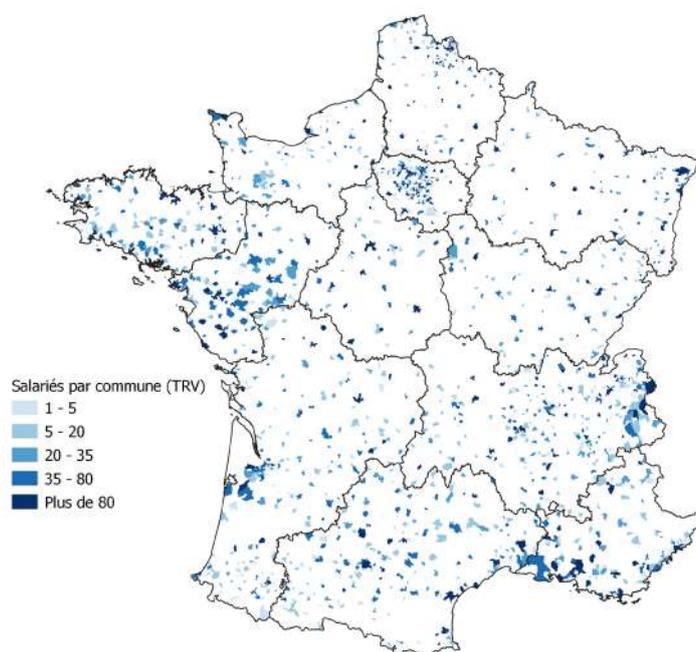


Plus d'un salarié sur deux dans le secteur des prestataires logistiques sont regroupés dans trois régions : Île-de-France (22 % des effectifs), Hauts-de-France (18 %) et Grand-Est (14 %). Un tiers des salariés du secteur des prestataires logistiques se répartissent entre les départements du Nord (9 %), de l'Essonne (8 %), de la Moselle (7 %) et de la Seine-et-Marne (7 %).



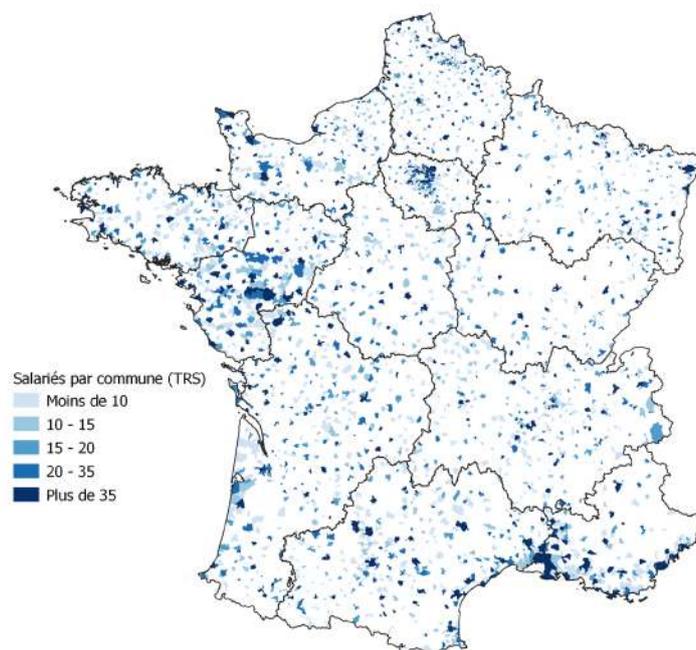
Près de **4 000** salariés supplémentaires en exploitation transport

Transport routier de voyageurs (TRV)



53 % des effectifs du transport routier de voyageurs se répartissent entre l'Île-de-France (23 % des effectifs), Auvergne-Rhône-Alpes (12 %), l'Occitanie (9 %) et la Nouvelle-Aquitaine (9 %). Un cinquième des salariés du transport routier de voyageurs se répartit sur les départements de la Seine-et-Marne (5 % des effectifs), des Hauts-de-Seine (5 %), des Yvelines (4 %), du Nord (3 %) et de l'Essonne (3 %).

Transport sanitaire (TRS)



56 % des effectifs du transport sanitaire se situent dans cinq régions : Île-de-France (13 %), Hauts-de-France (11 %), Nouvelle-Aquitaine (11 %), Occitanie (11 %) et Grand-Est (10 %). Les départements du Nord (4 % des effectifs), du Pas-de-Calais (3 %), des Bouches-du-Rhône (3 %), de la Seine-Maritime (2 %), de la Seine-Saint-Denis (2 %), de la Moselle (2 %), de la Somme (2 %) et de la Gironde (2 %), regroupent 20 % des effectifs du transport sanitaire.

Baisse de 0,5% du nombre de conducteurs

Estimation de la répartition des salariés par famille professionnelle au 31.12.2023

	Total	%	Évolution 2023/2022
Direction	19 486	2%	10,1%
Gestion	38 993	5%	0,1%
Ventes / Achats	9 087	1%	5,2%
Exploitation transport	67 680	8%	5,9%
Manutention / Magasinage	110 386	14%	-1,0%
Conduite	540 649	67%	-0,5%
Maintenance	15 116	2%	2,4%
Interprofessionnel*	6 287	1%	-5,7%
Total	807 685	100%	0,3%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

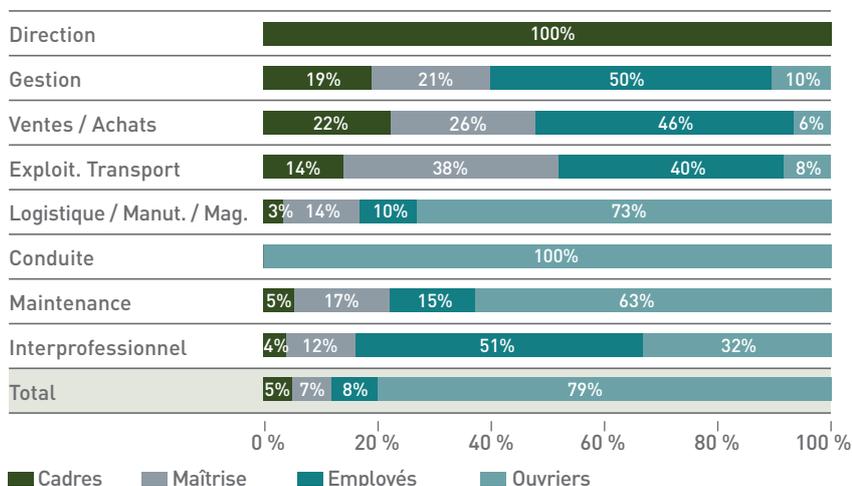
* Interprofessionnel correspond aux emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc...).

Les effectifs de la famille professionnelle de la conduite représentent les deux tiers des effectifs de la Branche. Cependant, le nombre de salariés de cette famille professionnelle a diminué en 2023.

Les évolutions les plus favorables sont à mettre au crédit des familles professionnelles direction (+ 10 % d'effectifs en 2023), exploitation transport (+5,9 %) et vente/achat (+5,2 %). Ces trois familles pèsent pour 12 % des effectifs totaux.

Après une hausse de 6 % des effectifs en 2022, la famille professionnelle de la manutention et du magasinage (qui représente 14 % des salariés de la Branche) observe un repli de ses effectifs de 1 %.

Répartition des salariés par famille professionnelle et catégorie socioprofessionnelle (CSP) en 2023

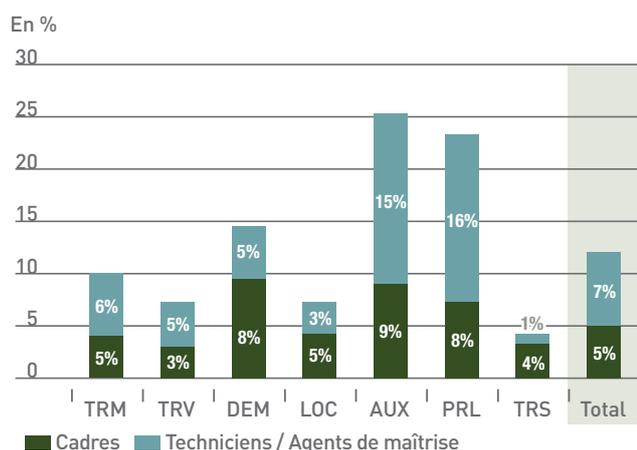


Source : Enquête Tableau de bord AFT

79 % des salariés de la Branche sont des ouvriers (-1 point par rapport à 2022). Outre les conducteurs, la grande majorité des familles professionnelles logistique/manutention/magasinage (73 % des effectifs) et maintenance (63 %) appartiennent à cette CSP.



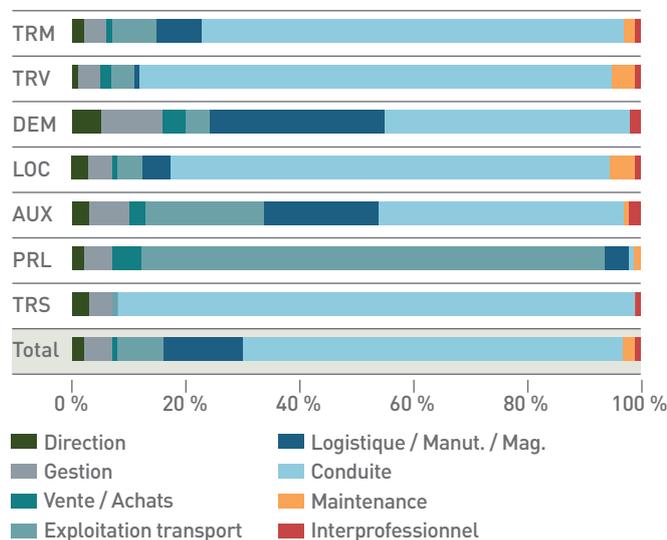
Part du personnel d'encadrement par secteur d'activité en 2023



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Comme en 2022, la part des effectifs salariés de la Branche ayant le statut de cadre ou technicien/agent de maîtrise s'élève à 12 %. La part des cadres est la plus élevée dans les secteurs des auxiliaires de transport (9 %), des prestataires logistiques (8 %) et du déménagement (8 %). Au sein du premier secteur, 15 % des salariés sont des agents de maîtrise contre 16 % dans le deuxième. Seulement 8 % des salariés du transport routier de voyageurs sont des cadres ou agents de maîtrise, et 5 % de ceux du transport sanitaire.

Répartition des salariés par secteur d'activité et famille professionnelle en 2023



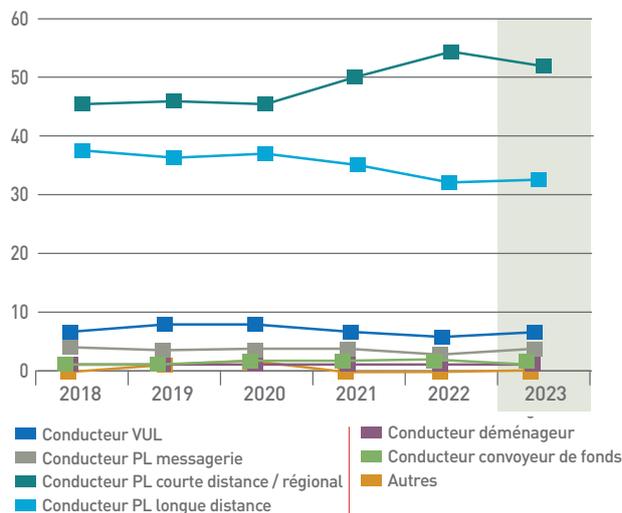
89 % des effectifs du transport sanitaire et 83 % de ceux du transport de voyageurs sont des conducteurs ; ces taux sont légèrement plus faibles que l'année précédente (-1 point dans chaque secteur). Même constat pour le transport de marchandises, qui observe une baisse d'1 point de la part de ses conducteurs ; ceux-ci représentent néanmoins les trois quarts des effectifs du secteur.

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS
Direction	2%	1%	5%	3%	3%	2%	3%
Gestion	5%	4%	11%	4%	7%	5%	4%
Ventes / Achats	1%	2%	4%	1%	3%	0%	1%
Exploitation transport	8%	4%	4%	4%	21%	5%	1%
Logistique / Manut. / Mag.	8%	1%	31%	5%	20%	82%	0%
Conduite	74%	83%	43%	79%	43%	4%	89%
Maintenance	2%	4%	0%	4%	1%	1%	0%
Interprofessionnel*	1%	1%	2%	1%	2%	1%	1%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

* Interprofessionnel correspond aux emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc...).

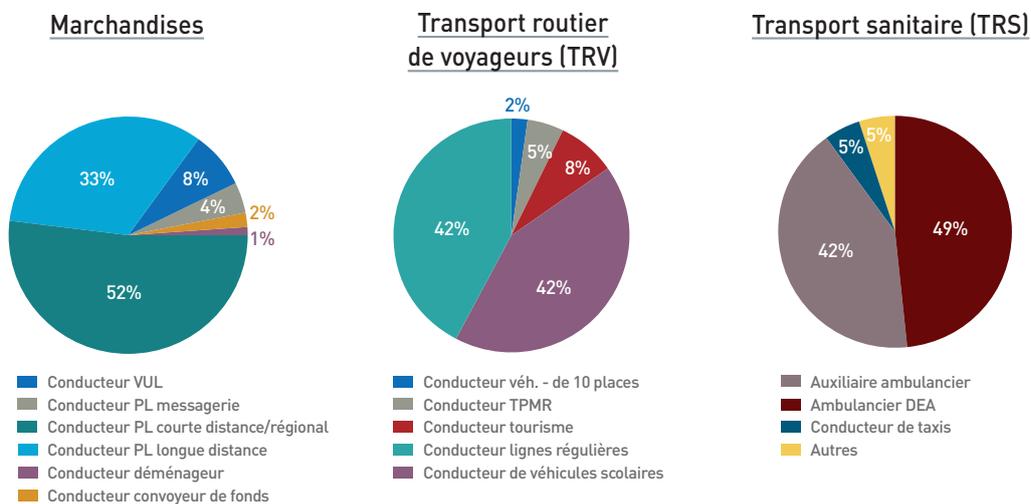
Part des salariés des sous-familles de la conduite de l'activité Marchandises



Après deux années successives de hausse, la proportion de conducteurs poids lourds courte distance/régional parmi l'ensemble des conducteurs de l'activité Marchandises diminue (-2 points) pour s'établir à 52 %. Parallèlement, la proportion de conducteurs poids lourds longue distance se stabilise à 32 %, après deux années de baisse.

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Répartition des salariés en Conduite par sous-famille et activité en 2023



* Les activités de transport touristique et occasionnel se définissent par opposition aux services réguliers conventionnés.

Source : Estimation d'après l'Enquête Tableau de bord AFT et les statistiques du Commissariat général au développement durable

73 % des conducteurs de la Branche exercent dans le secteur Marchandises élargi (près de 400 000), 16 % dans le transport de voyageurs (plus de 87 000) et 11 % dans le transport sanitaire (près de 60 000).

Près de neuf conducteurs sur dix qui font partie du secteur Marchandises conduisent des poids lourds.

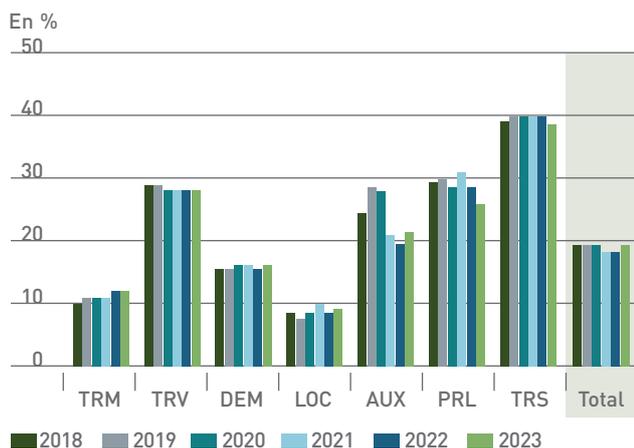
La plupart des conducteurs du transport routier de voyageurs exercent soit le métier de conducteur

de lignes régulières (42 % des conducteurs du secteur), soit celui de conducteur de véhicules scolaires (42 %), dans des proportions stables par rapport à 2022.

Les conducteurs titulaires du Diplôme d'État d'Ambulancier représentent près de la moitié du personnel roulant du transport sanitaire, et 42 % des roulants sont constitués d'auxiliaires ambulanciers.



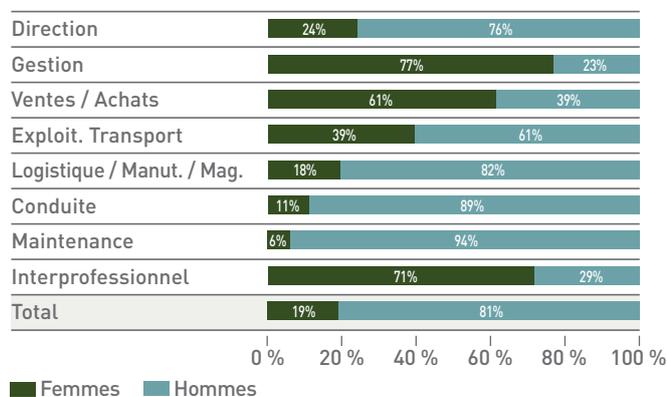
Évolution de la part des femmes dans l'effectif total et par secteur



Source : Enquête Tableau de bord AFT

En 2023, on dénombre près de 150 000 femmes salariées dans les entreprises de la Branche des transports et activités auxiliaires (soit une hausse de 2 %). Elles représentent 19 % des effectifs totaux de la Branche. Près de quatre femmes sur dix (38 %) sont salariées du transport sanitaire ; le taux de féminisation baisse cependant de 2 points en un an dans ce secteur. Le secteur des auxiliaires de transport enregistre la progression la plus forte de la proportion de femmes dans les effectifs (+ 3 points en un an, soit un taux de féminisation de 22 %). Seulement 12 % des salariés du transport de marchandises sont des femmes.

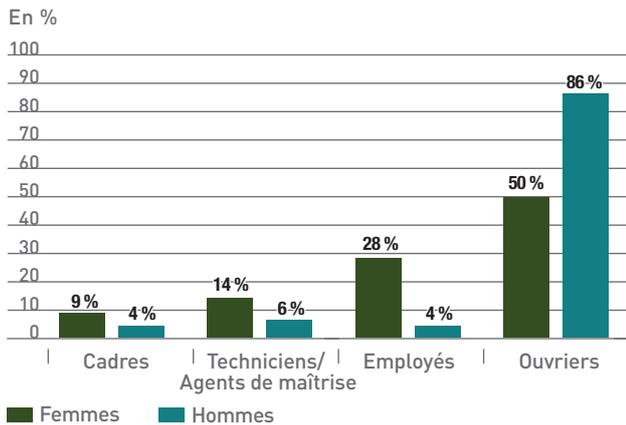
Répartition des femmes par famille professionnelle



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les femmes sont davantage représentées dans les métiers de la gestion (77 % des postes occupés par des femmes), de l'interprofessionnel (71 %) et des ventes/achats (61 %). A l'inverse, elles sont sous-représentées dans les métiers de la maintenance (6 %) et de la conduite (11 %).

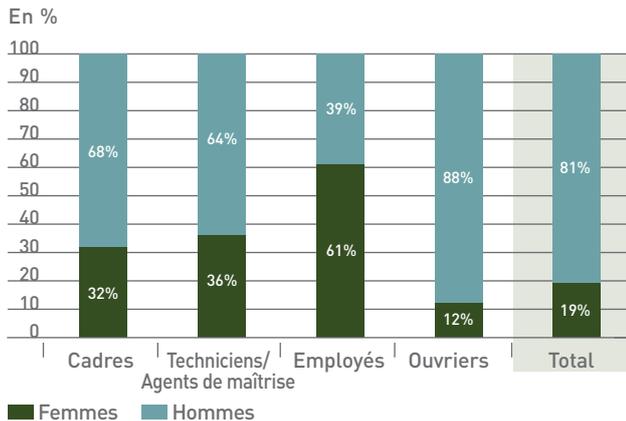
Répartition des salariés par sexe selon la catégorie socioprofessionnelle (CSP)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Comme en 2022, 86 % des hommes salariés de la Branche sont des ouvriers, contre 50 % des femmes (-1 point). Elles appartiennent en revanche plus souvent que les hommes à toutes les autres catégories socioprofessionnelles : 28 % des femmes salariées de la Branche sont des employées (contre 4 % des hommes) et 23 % sont cadres ou techniciens/agents de maîtrise (10 % des hommes). A titre de comparaison, dans l'économie française, 8,1 % des femmes ont le statut d'ouvrier, contre 28,7 % des hommes, 38,8 % des femmes ont un statut d'employé, pour 12,1 % des hommes, et 19,7 % des femmes sont cadres contre 25,1 % des hommes.

Répartition des salariés par CSP selon leur sexe



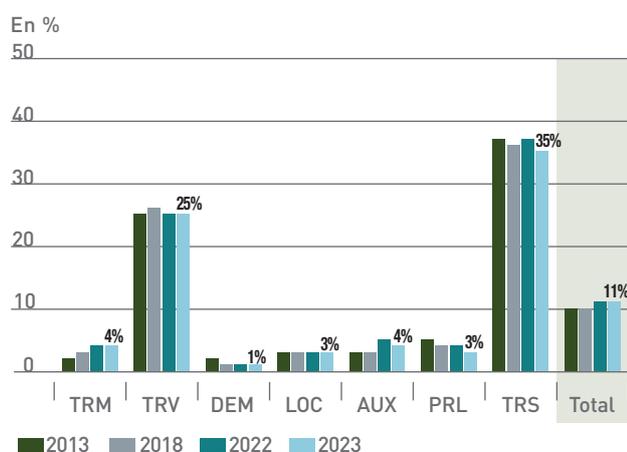
Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les femmes sont majoritaires dans la catégorie socioprofessionnelle des employés (61 % des employés de la Branche sont des femmes, -2 points), cependant elles sont minoritaires dans toutes les autres CSP. Elles ne constituent en particulier que 12 % des ouvriers et moins d'un tiers des cadres. Au niveau de l'économie française, près des trois quarts des employés sont des femmes et 85 % des ouvriers sont des hommes.



11 % des postes en conduite exercés par des femmes

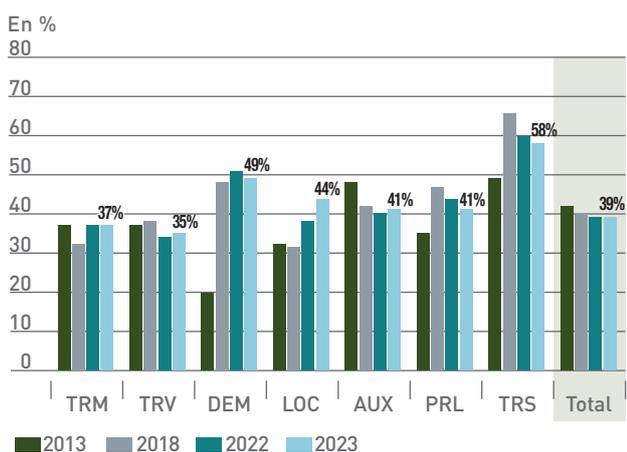
Évolution de la part des femmes dans la famille professionnelle Conduite (par secteur)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

En 2023, plus de 57 000 femmes exercent dans la Branche un emploi de la conduite, soit 38 % des femmes salariées dans la Branche (-1 point par rapport à 2022). Comme l'année précédente, elles représentent donc 11 % des effectifs de la famille professionnelle de la Conduite. Près de 20 000 de ces conductrices exercent dans le secteur du transport sanitaire et plus de 14 000 dans les métiers du transport routier de voyageurs.

Évolution de la part des femmes dans la famille professionnelle Exploitation (par secteur)

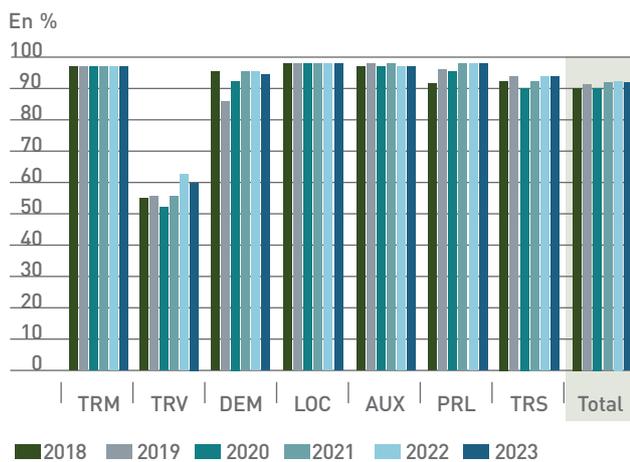


Source : Enquête Tableau de bord AFT

La proportion de femmes dans la famille professionnelle de l'Exploitation transport est stable en 2023 (39 %), mais a perdu 3 points en 10 ans. Les femmes sont surreprésentées dans les services d'exploitation du transport sanitaire (58 %) et sous-représentées dans les secteurs du transport routier de marchandises (37 %) et du transport routier de voyageurs (35 %). Les quatre autres secteurs sont répartis de façon plus homogène : 49 % de femmes dans les services d'exploitation du déménagement, 44 % dans la location, et 41 % chez les auxiliaires de transport.

92 % des salariés de la Branche travaillent à temps complet

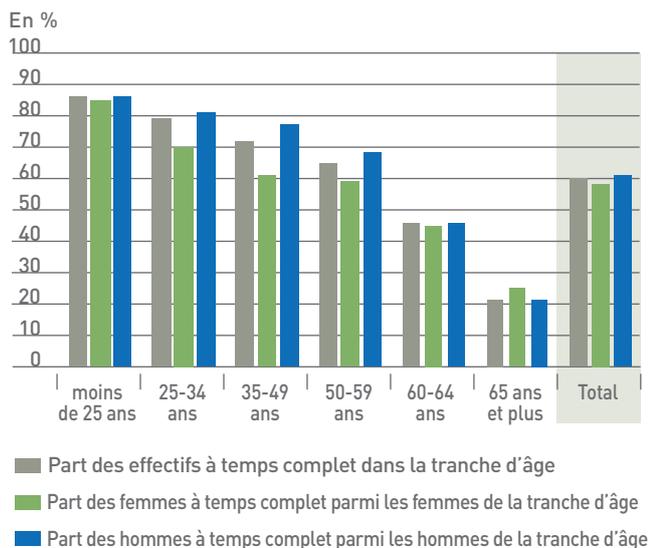
Évolution de la part des effectifs à temps complet par secteur



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, en 2023, 92 % des salariés sont à temps complet, ce qui marque un repli d'1 point par rapport à l'année précédente. Le travail à temps complet est la norme dans la plupart des secteurs de la Branche et est plus élevé que dans l'économie globale (en 2023, 17,4 % des salariés en France travaillent à temps partiel). Cependant, dans le transport routier de voyageurs, six salariés sur dix travaillent à temps complet. Cette proportion est un peu plus faible que l'année précédente (63 % en 2022 contre 60 % en 2023).

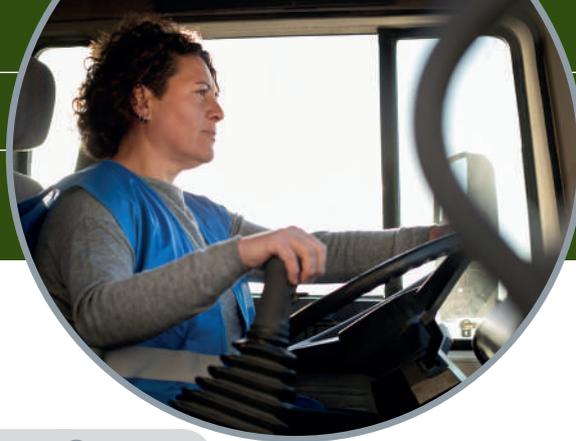
Part des effectifs à temps complet dans le Transport routier de voyageurs par tranche d'âge et selon le sexe



Source : Enquête Tableau de bord AFT

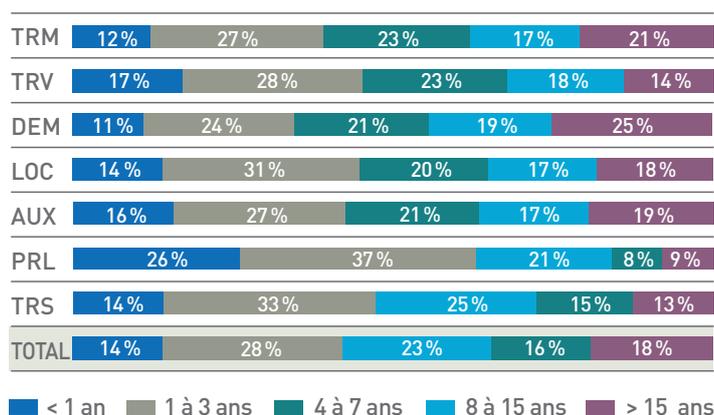
En 2023, la part de femmes à temps complet est légèrement plus faible que celle des hommes dans le transport routier de voyageurs (58 % de femmes à temps complet parmi les femmes salariées du transport de voyageurs contre 61 % d'hommes). Cette différence est cependant beaucoup moins marquée que dans l'économie où 26,5 % des femmes sont à temps partiel pour 8,7 % des hommes.

La part des effectifs à temps complet décroît graduellement avec l'âge : 86 % des moins de 25 ans sont à temps complet dans le transport routier de voyageurs, contre seulement 46 % pour les 60-64 ans.



L'ancienneté moyenne est proche de 8 ans au sein du même établissement

Répartition des salariés en fonction de leur ancienneté dans l'établissement en 2023



35 % des salariés de la Branche travaillent dans le même établissement depuis plus de huit ans. Plus de 60 % des salariés du secteur des prestataires logistiques ont moins de quatre ans d'ancienneté. Dans le déménagement, un quart des salariés justifie de plus de quinze années d'ancienneté.

Évolution de l'ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur (en années)

	Marchandises (hors dem)	DEM	TRV	TRS	TOTAL
2013	9,0	9,7	8,0	7,4	8,7
2018	8,5	9,3	7,0	6,9	8,2
2022	7,9	9,0	7,0	6,4	7,7
2023	7,9	7,4	7,5	7,5	7,8

Source : TBE AFT

Dans la Branche, en 2023, un salarié passe en moyenne près de 8 ans dans le même établissement. Cette ancienneté moyenne était d'un an de plus il y a dix ans.

Ancienneté moyenne dans l'établissement par famille professionnelle (en années)

	Direction	Gestion	Vente / Achats	Exploit.	Manut. Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof	TOTAL
Femmes	10,0	8,2	8,2	8,3	5,9	7,3	8,8	9,4	7,6
Hommes	8,3	8,6	6,7	8,3	6,9	7,9	8,3	8,7	7,8
Total	8,7	8,3	7,6	8,3	6,7	7,8	8,3	9,2	7,8

Source : TBE AFT

Contrairement à l'année précédente, l'ancienneté des hommes dans le même établissement de la Branche est légèrement supérieure à celle des femmes (7 ans et 9 mois en moyenne pour un homme contre 7 ans et demi pour une femme). L'ancienneté moyenne la plus élevée s'observe pour la famille professionnelle interprofessionnelle avec

en moyenne 9 ans et 2 mois d'ancienneté, suivie par les métiers de la direction avec 8 ans et 8 mois d'ancienneté en moyenne. Les salariés tendent à rester moins longtemps dans les métiers de la manutention et du magasinage (6 ans et 8 mois en moyenne).

Entreprises assujetties à l'OETH et employant des bénéficiaires de l'OETH en 2023 (données provisoires)



	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Nombre d'entreprises assujetties à l'OETH	4 303	772	153	285	733	392	840	7 477
Nombre des entreprises assujetties qui emploient des bénéficiaires de l'OETH	2 792	702	95	213	540	329	560	5 230
% des entreprises assujetties qui emploient des BOETH	65 %	91 %	62 %	75 %	74 %	84 %	67 %	70 %

Source : Dares, DSN-SISMMO

Les entreprises de 20 salariés ou plus, y compris les établissements publics industriels et commerciaux, sont assujetties à l'obligation d'emploi en faveur des travailleurs handicapés (OETH). Conformément au code du travail, l'assujettissement est apprécié au niveau de l'entreprise et non de l'établissement. Les entreprises de 20 salariés ou plus sont redevables d'une contribution si le taux d'emploi de personnes handicapées est inférieur à 6 %.

En 2023 (données provisoires), dans la Branche, 70 % des entreprises assujetties emploient des Bénéficiaires de l'Obligation d'Emploi des Travailleurs Handicapés (BOETH), soit 5 230 entreprises (+2 % par rapport à 2022). Toutes les formes d'emploi

sont prises en compte. Le transport de voyageurs présente la part la plus importante d'entreprises assujetties employant du personnel handicapé (91 %), la plus basse étant dans le déménagement (62 %).

Depuis 2020, toutes les entreprises, y compris celles de moins de 20 salariés, doivent déclarer dans la déclaration sociale nominative (DSN) leurs salariés handicapés dans leur effectif. Pour ces données, la Dares s'appuie sur les bases DSN mensuelles des « contrats » et recalcule les statistiques relatives aux différents indicateurs de l'OETH. C'est la raison pour laquelle elles diffèrent des données fournies par l'AGEFIPH les années précédentes.

Nombre de travailleurs handicapés attendus et employés directement et taux d'atteinte directe globale de l'obligation en 2023 (données provisoires)



	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Nombre de travailleurs handicapés attendu pour satisfaire l'obligation	16 484	3 849	282	1 246	5 338	4 777	1 494	27 199
Effectifs BOETH en équivalent temps plein après majoration	11 897	6 389	128	827	4 315	6 018	1 271	23 556
Taux d'atteinte directe de l'OETH de l'ensemble des entreprises (en %)	72 %	166 %	45 %	66 %	81 %	126 %	85 %	87 %
Part des entreprises qui répondent directement à leur obligation (en %)	26 %	68 %	27 %	28 %	28 %	42 %	37 %	32 %

Source : Dares, DSN-SISMMO



Les entreprises de la Branche emploient plus de 23 500 bénéficiaires de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés, ce qui représente 83 % des effectifs attendus pour satisfaire l'obligation légale (taux d'atteinte). Certains secteurs emploient davantage de salariés en situation de handicap que nécessaire

pour satisfaire l'obligation : le transport de voyageurs en emploie environ 2 500 de plus et les prestataires logistiques 1 200 de plus que nécessaire. Au global, 32 % des entreprises de la Branche répondent directement à leurs obligations à cet égard (et jusqu'à 68 % des entreprises du transport routier de voyageurs).

Effectifs de BOETH relevant des ECAP (données provisoires)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Effectifs de BOETH d'ECAP en équivalent temps plein majoré	8 288	5 315	36	686	843	235	1 028	16 431
Part des ECAP dans les BOETH majorés (en %)	70%	83%	28%	83%	20%	4%	81%	70%

Source : Dares, DSN-SISMMO

Les ECAP (Emplois exigeant des Conditions d'Aptitudes Particulières) sont des emplois pour lesquels la loi dispose que l'entreprise n'est pas tenue de les proposer à des salariés reconnus handicapés.

70 % des bénéficiaires de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés sont positionnés sur des ECAP dans la Branche, ce qui correspond à une augmentation de 3 % par rapport à 2022. On retrouve des taux très

élevés d'ECAP dans le transport routier de voyageurs, la location (83 % pour ces derniers) et le transport sanitaire (81 %). Les faibles taux d'ECAP dans le déménagement et chez les prestataires logistiques s'expliquent par le fait que les métiers de la conduite sont considérés comme des ECAP, contrairement à ceux de la manutention et de la logistique (qui constituent la majorité des emplois dans ces deux secteurs).

Évolution de l'Obligation d'Emploi des Travailleurs Handicapés (OETH)

	2021	2022*	2023*
Entreprises assujetties à l'OETH	7 354	7 403	7 477
Entreprises qui emploient des travailleurs handicapés	5 175	5 130	5 230
Travailleurs handicapés employés en ETP (y compris ETP majoré)	22 918	22 879	23 556

Source : Dares, DSN-SISMMO

*données provisoires

Dans la Branche, le nombre d'entreprises assujetties à l'OETH augmente de 1 % en 2023. Toutefois, on observe une progression relativement plus rapide du

nombre d'entreprises qui emploient des travailleurs handicapés (+2 %) et du nombre de travailleurs handicapés employés en équivalent temps plein (+3 %).

Rémunération

Rémunération moyenne annuelle par équivalent temps plein selon les secteurs d'activité en 2022 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble branche
Rémunération moyenne Brute	31 771	32 435	31 438	33 841	41 378	33 697	28 609	33 118
Hommes	31 680	32 688	30 862	33 508	41 365	34 542	28 997	32 967
Femmes	32 543	31 661	34 869	37 315	41 407	32 083	27 918	33 773
Rémunération moyenne Nette	24 511	24 636	24 399	26 137	31 284	25 978	22 611	25 470
Hommes	24 459	24 825	23 990	25 888	31 348	26 635	22 959	25 385
Femmes	24 946	24 062	26 839	28 734	31 141	24 724	21 991	25 839

Source : Insee, base Tous salariés 2022

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 gratification 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 2022, un salarié de la Branche a perçu, en moyenne, une rémunération annuelle brute en équivalent temps plein de 33 118 € et nette de 25 470 €. Ce sont respectivement des hausses de près de 5 % et 4 %, après des hausses de 2,5 % et 2 % observées en 2021. Ce sont les salariés du secteur des auxiliaires de transport qui enregistrent la plus forte progression de rémunération moyenne brute en équivalent temps plein (+ 6 %).

En équivalent temps plein, on observe une rémunération moyenne nette des femmes supérieure de 2 % à celle des hommes au sein de la Branche, du fait que la proportion de salariés ayant le statut de technicien/agent de maîtrise ou cadre est plus élevée parmi les femmes.

Selon les différents coefficients des contrats et l'ancienneté, à compter du 1^{er} décembre 2022, les garanties de rémunération annuelle brute du personnel ouvrier roulant peuvent varier entre 24 572,86 € au plus bas à l'embauche, à 27 279,08 € au plus haut après 15 ans d'ancienneté (pour 169 heures - source legifrance.gouv.fr). A noter qu'au 1^{er} novembre 2024, le SMIC annuel brut moyen est de 21 621,6 €.

Rémunération annuelle d'un conducteur longue distance à temps plein

	2022	2023	Évolution
Rémunération moyenne annuelle	35 004 €	36 408 €	4,01 %
dont salaire annuel	33 540 €	35 112 €	4,69 %
dont primes	1 464 €	1 296 €	-11,48 %

Source : Enquête longue distance, Comité National Routier

À partir de l'analyse des bulletins de salaire, le Comité National Routier a observé que le salaire moyen des conducteurs longue distance employés à temps plein a augmenté de 4 % en 2023, malgré la baisse de plus de 11,5 % des primes. En contrepartie, c'est le salaire annuel qui est à la hausse (+ 4,7 %).

Rémunération brute moyenne par Professions et Catégories Sociales (PCS) en 2022

	Hommes	Femmes	Ensemble Branche
Conduite			
641a Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	31 862	29 101	31 784
643a Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	24 759	24 182	24 722
641b Conducteurs de véhicule routier de transport en commun (salariés)	30 903	28 933	30 498
526e Ambulanciers salariés	28 255	27 082	27 876
Logistique-manutention-magasiner			
653a Magasiniers qualifiés	30 295	27 360	29 730
652a Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	29 154	27 062	28 931
487a Responsables d'entrepôt, de magasinage	40 166	38 968	39 920
487b Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	39 423	38 326	39 253
676a Manutentionnaires non qualifiés	27 035	25 822	26 918
676c Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	29 369	27 853	28 769
676b Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	25 807	25 442	25 804
Exploitation			
389a Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	66 447	58 642	64 505
466b Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	41 906	40 327	41 090
466c Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	41 527	39 360	40 947
546c Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	34 613	31 699	32 996
655a Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	31 818	29 920	31 446
676d Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	29 039	26 620	28 708

Source : Insee, base Tous salariés 2022

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 : 64 505 € brut par an en moyenne pour un équivalent temps plein. Parmi les métiers de la conduite, ce sont les conducteurs routiers et grands routiers qui sont les mieux rémunérés (31 784 € brut annuel en moyenne), mais ils effectuent un nombre d'heures conséquent.

Nombre moyen d'heures salariées par Professions et Catégories Sociales (PCS) en 2022

	Hommes	Femmes	Ensemble Branche
Conduite			
641a Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	1 408	1 165	1 399
643a Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	797	715	791
641b Conducteurs de véhicule routier de transport en commun (salariés)	941	816	913
526e Ambulanciers salariés (du secteur public ou du secteur privé)	1 266	1 228	1 254
Logistique-manutention-magasiner			
653a Magasiniers qualifiés	1 369	1 174	1 327
652a Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	1 373	1 261	1 360
487a Responsables d'entrepôt, de magasinage	1 588	1 511	1 572
487b Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	1 604	1 529	1 592
676a Manutentionnaires non qualifiés	1 003	911	994
676c Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	1 189	1 158	1 176
676b Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	724	494	722
Exploitation			
389a Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	1 452	1 422	1 445
466b Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	1 404	1 387	1 396
466c Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	1 494	1 413	1 472
546c Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	1 304	1 234	1 264
655a Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	1 377	1 271	1 355
676d Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	1 156	1 009	1 134

Source : Insee, base Tous salariés 2022

Parallèlement à la rémunération, nous pouvons observer une hausse du nombre moyen d'heures salariées par métier sur l'ensemble des métiers spécifiques au transport et à la logistique de la Branche (en moyenne 8 heures de plus par an). La plus forte augmentation s'observe sur les métiers de la famille professionnelle logistique-manutention-magasiner (+26 heures en moyenne par an), portée par une hausse de 57 heures en moyenne sur l'année 2022 pour le métier de responsable d'entrepôt, de magasinage, qui est celui qui cumule le plus d'heures parmi tous les métiers de la Branche

(1 592 heures par an). Les métiers de l'exploitation transport observent une baisse de 12 heures en moyenne. Parmi le personnel roulant, ce sont les conducteurs routiers et grands routiers qui réalisent le plus d'heures salariées en moyenne (1 399 heures par an). Les professions caractérisées par des heures salariées moyennes de moins de 1 000 heures par an correspondent à des emplois fortement soumis au temps partiel (conducteurs de véhicule routier de transport en commun, conducteurs livreurs, coursiers) ou à la saisonnalité (déménageurs, manutentionnaires non qualifiés).



Salaire horaire net moyen 2022 en euros, par sexe et catégorie socioprofessionnelle

Code NAF	3-Cadres et professions intellectuelles supérieures	4-Professions Intermédiaires	5-Employés	6Q-Ouvriers Qualifiés	6QN-Ouvriers Non Qualifiés
TRM					
Hommes	25,03	15,88	13,79	11,72	11,2
Femmes	22,06	14,9	12,02	10,9	10,81
Ensemble	24,15	15,56	12,78	11,69	11,16
TRV					
Hommes	30,24	17,45	13,98	12,55	12,27
Femmes	25,93	15,81	12,82	11,78	11,3
Ensemble	28,59	16,81	13,22	12,39	11,99
DEM					
Hommes	23,48	15,34	13,87	11,81	10,6
Femmes	22,16	14,79	12,14	11,67	10,79
Ensemble	23,03	15,19	12,57	11,8	10,6
LOC					
Hommes	26,65	16,6	14,03	12,11	11,41
Femmes	24,62	15,47	12,02	11,26	11,18
Ensemble	26,15	16,16	12,58	12,09	11,4
AUX					
Hommes	31,9	16,76	14,8	12,17	12,29
Femmes	26,26	16,4	13,98	11,49	11,38
Ensemble	29,82	16,61	14,3	12,12	12,07
PRL					
Hommes	28,67	16,16	13,39	12,11	12,23
Femmes	24,65	15,09	12,52	11,29	11,77
Ensemble	27,3	15,8	12,81	11,96	12,04
TRS					
Hommes	21,58	15,53	11,33	11,01	10,98
Femmes	20,17	15,01	11,03	10,89	10,11
Ensemble	20,93	15,22	11,22	10,97	10,59

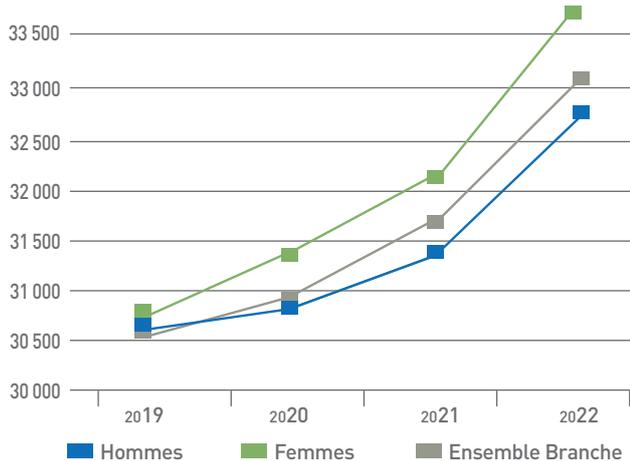
Source : Insee, base Tous salariés 2022

Les statistiques de salaire horaire net moyen nous enseignent que les ouvriers qualifiés et non qualifiés ont les rémunérations horaires les plus faibles : dans le transport routier de marchandises, ils gagnent en moyenne respectivement 11,69 € et 11,16 € net de l'heure. Les hommes cadres du secteur des auxiliaires de transport perçoivent la plus forte rémunération nette horaire [31,9 € en moyenne].

On observe une hausse globale de 4 % du salaire horaire net moyen en 2022 par rapport à l'année précédente dans la Branche, la plus forte augmentation bénéficiant aux cadres du transport routier de voyageurs (+8 %).

Pour les ouvriers qualifiés, on note une croissance de 4 % du salaire horaire net moyen tous secteurs confondus et de 5 % pour les ouvriers non qualifiés.

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



Après une hausse de 2,5 % de la rémunération brute moyenne des salariés de la Branche en 2021, c'est une croissance de 4,8 % qui est observée en 2022. Les hommes et les femmes ont respectivement vu une augmentation de leur rémunération brute moyenne annuelle de 4,81 % et 4,85 %.

Source : DSN INSEE

Rémunération brute moyenne par contrat de travail en 2022

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
CDI	31 946	32 870	32 824	33 938	41 702	33 958	28 637	33 393
Hommes	31 841	33 121	33 321	33 597	41 612	34 798	28 979	33 212
Femmes	32 851	32 097	35 309	37 560	41 904	32 342	28 034	34 184

Source : Insee, base Tous salariés 2022

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
CDD	26 024	27 347	24 492	28 296	28 318	25 957	25 584	26 295
Hommes	26 057	27 697	24 405	28 222	28 312	26 046	25 865	26 340
Femmes	25 779	26 253	26 463	28 834	28 329	25 814	25 060	26 113

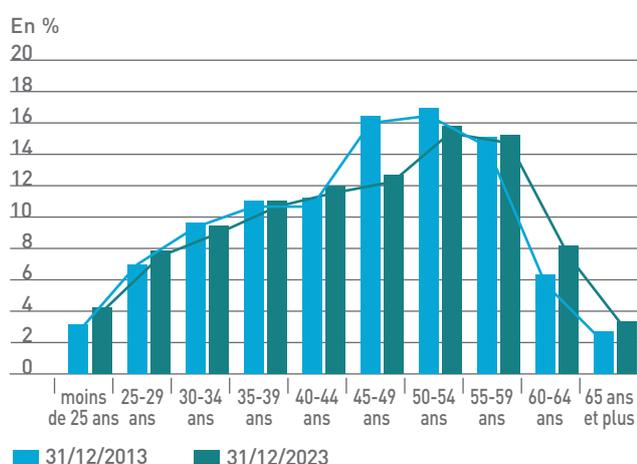
Source : Insee, base Tous salariés 2022

Les salariés en CDI dans la Branche ont une rémunération brute moyenne annuelle 1,3 fois supérieure à celle des CDD.



Démographie

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

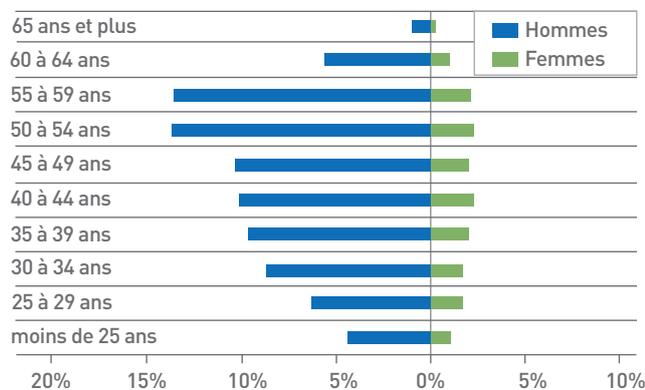


Source : Enquête Tableau de bord AFT

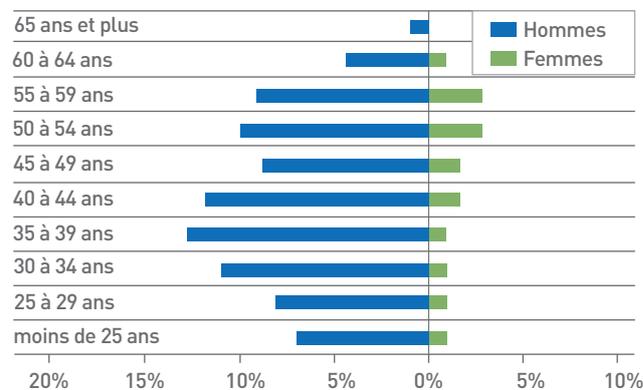
La comparaison à dix ans d'intervalle des pyramides des âges des salariés de la Branche met en évidence depuis plusieurs années un glissement des effectifs vers les tranches d'âges supérieures. Si la répartition des salariés de moins de 45 ans en 2023 est relativement semblable à celle observée en 2013 (respectivement 44 % et 43 %), les différences sont plus marquées après 45 ans : les 45-55 ans représentent 28 % des salariés en 2023, contre 33 % en 2013, tandis que 12 % des salariés ont plus de 60 ans en 2023, contre 9 % en 2013.

Pyramides des âges en 2023 (ensemble des familles professionnelles)

Marchandises (hors déménagement)

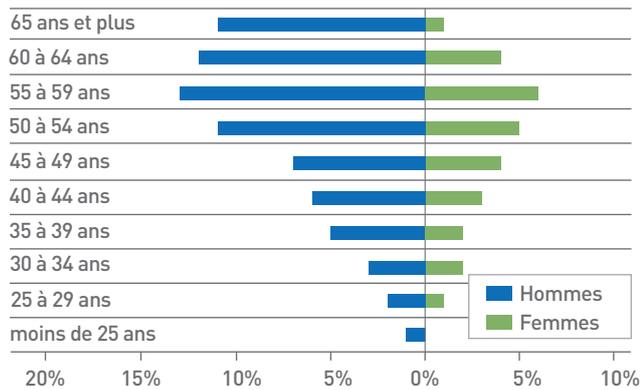


Déménagement



Source : Enquête Tableau de bord AFT

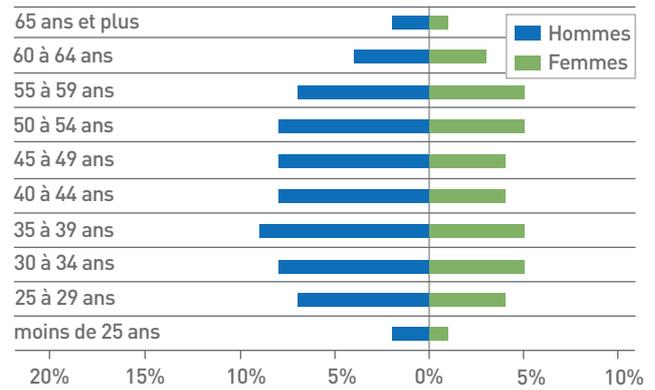
Transport routier de voyageurs



Source : Enquête Tableau de bord AFT

En 2023, comme en 2022, 23 % des salariés de l'activité marchandises (hors déménagement) ont moins de 35 ans, et les plus de 55 ans représentent 25 % des salariés de l'activité (contre 23 % en 2022). La proportion de salariés de moins de 35 ans est à la baisse dans le déménagement et le transport sanitaire (respectivement

Transport sanitaire



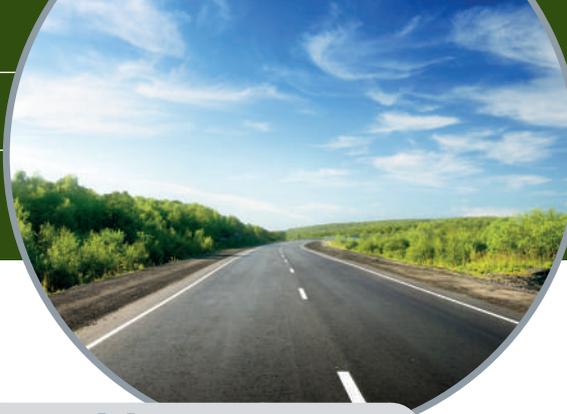
29 % et 26 % soit des diminutions de 5 et 2 points) tandis que la répartition des plus de 55 ans est la même qu'en 2022 dans ces deux secteurs. 10 % des salariés ont moins de 35 ans dans le transport de voyageurs (stable) et 47 % ont plus de 55 ans (+ 3 points).

Estimation des effectifs en conduite par tranche d'âge

	18-19 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-44 ans	45-49 ans	50-57 ans	58-62 ans	63-67 ans	67 ans et plus	TOTAL
Transport routier de marchandises et activités auxiliaires	638	14 175	26 682	35 322	43 083	46 718	51 123	113 004	48 602	11 214	3 868	394 429
Transport routier de voyageurs	7	785	2 509	3 774	5 354	6 945	9 195	24 436	16 672	10 637	7 125	87 438
Transport sanitaire	NS	1 783	6 715	7 626	8 465	7 165	7 570	11 056	5 713	2 014	675	58 783
Branche	646	16 743	35 906	46 722	56 902	60 828	67 888	148 496	70 987	23 864	11 668	540 649

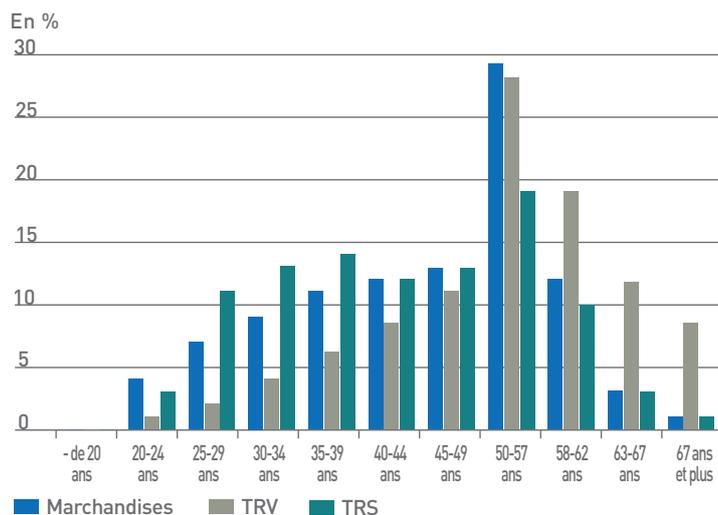
Source : Enquête Tableau de bord AFT

NS : Non significatif



En moyenne les salariés sont âgés de 44 ans et demi

Structure par âge dans la conduite en 2023



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Pour le transport routier de marchandises, l'accès au métier est possible à partir de 18 ans par une qualification initiale, via les titres professionnels délivrés par le ministre du Travail (titres professionnels de conducteur du transport routier de marchandises sur porteur ou sur tous véhicules) et les diplômes de conducteur routier délivrés par le ministère de l'Éducation nationale (CAP CRM et BAC pro CTRM), tandis qu'avec une qualification initiale accélérée, la FIMO (Formation initiale minimale obligatoire), il est nécessaire d'avoir au moins 21 ans pour conduire des véhicules lourds du transport de marchandises.

Pour la conduite de véhicules de transport routier de voyageurs, jusqu'en 2021, un âge minimum de 23 ans était requis à l'issue d'une FIMO (ou 21 ans en cas d'affectation sur un service régulier national de moins de 50 km), et de 21 ans à l'issue d'une qualification initiale

Seulement 3 % du personnel roulant de la Branche a moins de 25 ans et 10 % moins de 30 ans. Les salariés de la famille professionnelle de la conduite de moins de 30 ans représentent 11 % des conducteurs de l'activité marchandises et 14 % du personnel roulant du transport sanitaire, soit des baisses respectives de 1 et 3 points par rapport à 2022.

Pour le transport de voyageurs, la répartition des conducteurs de moins de 25 et 30 ans (1 % et 4 %) est la même en 2023 qu'en 2022. Toutefois, les conducteurs de plus de 50 ans sont davantage puisqu'ils représentent 67 % des conducteurs du transport de voyageurs (+ 2 points).

Cette situation est en partie liée aux conditions d'entrée dans ces métiers, qui étaient encore récemment encadrées par des textes réglementaires qui prévoient un âge d'entrée minimum.

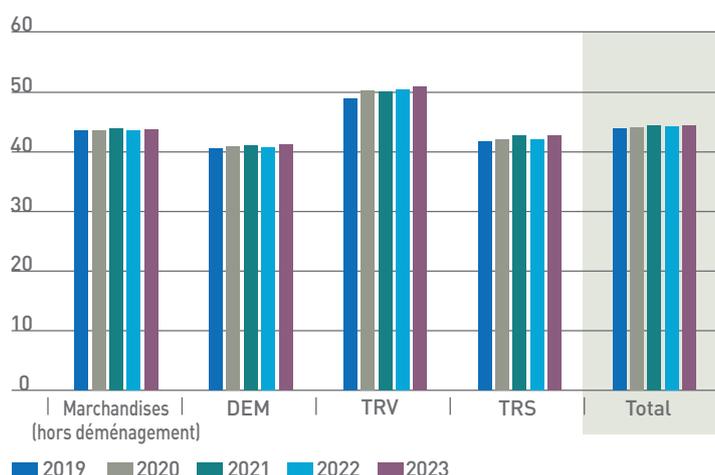
Ainsi, pour le transport sanitaire, les candidats au Diplôme d'État d'Ambulancier ne peuvent pas intégrer la formation tant qu'ils sont soumis au permis probatoire : le permis B doit être obtenu depuis au moins 3 ans, ou 2 ans en cas de conduite accompagnée.

(en l'occurrence via le titre professionnel de conducteur de transport en commun sur route).

Cependant, un décret du 2 mai 2021 est venu abaisser l'âge minimal pour la conduite de certains véhicules lourds de transport en commun par des personnes ayant bénéficié d'une formation longue de plus de 280 heures (titre professionnel ou CAP). La conduite peut donc désormais s'effectuer dès l'âge de 18 ans sur le territoire national à condition que le véhicule circule sans passager ou que le conducteur exécute des services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 km, et dès l'âge de 20 ans pour les véhicules des catégories D ou DE conduits sur le territoire national.

En outre, un arrêté du 12 mars 2023 a créé un CAP Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar dont les premières sessions d'examen se sont déroulées en 2024.

Âge moyen par secteur (ensemble des familles professionnelles)

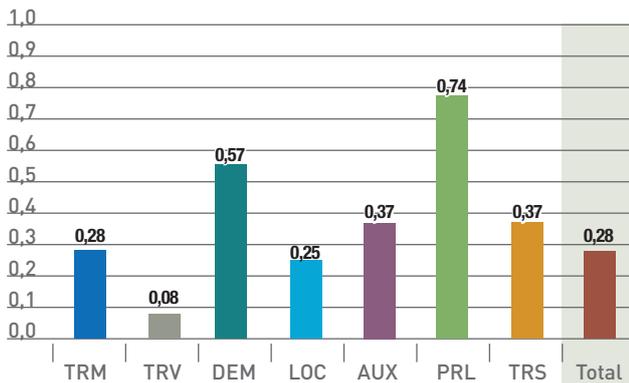


Source : Enquête Tableau de bord AFT

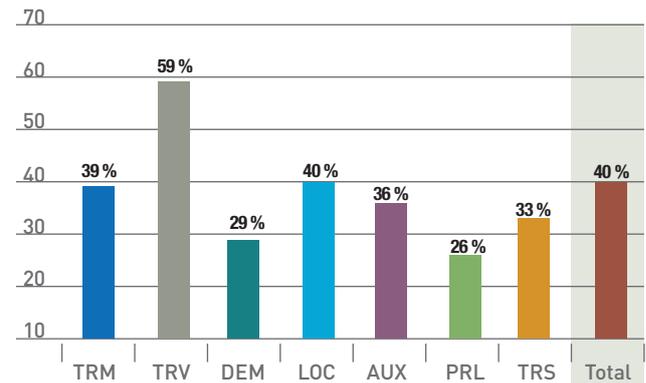
L'âge moyen des salariés de la Branche est de 44 ans et demi en 2023, en légère hausse par rapport à 2022. Il continue d'augmenter dans le transport de voyageurs et culmine à 51 ans. L'âge moyen le plus faible est dans le déménagement (41 ans en moyenne).

Indicateurs démographiques

Taux de relève



Taux de renouvellement



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Le taux de relève exprime le nombre de salariés de moins de 30 ans pour un salarié de plus de 50 ans. Lorsque cet indicateur est inférieur à 1, ce qui est le cas pour tous les secteurs de la Branche, cela signifie que les moins de 30 ans sont moins nombreux que les plus de 50 ans.

Au global dans la Branche, le taux de relève est de 0,28 ce qui signifie que les plus de 50 ans sont 3,5 fois plus nombreux que les moins de 30 ans, avec des disparités selon les secteurs. En effet, les plus de 50 ans sont 1,8 fois plus nombreux dans le secteur du déménagement que les moins de 30 ans, et 12,5 fois plus nombreux dans le transport routier de voyageurs.

Le taux de renouvellement se calcule comme le ratio du nombre de salariés de plus de 50 ans sur le nombre total de salariés. Il reflète habituellement les départs en retraite théoriques potentiels dans les douze à quatorze années à venir.

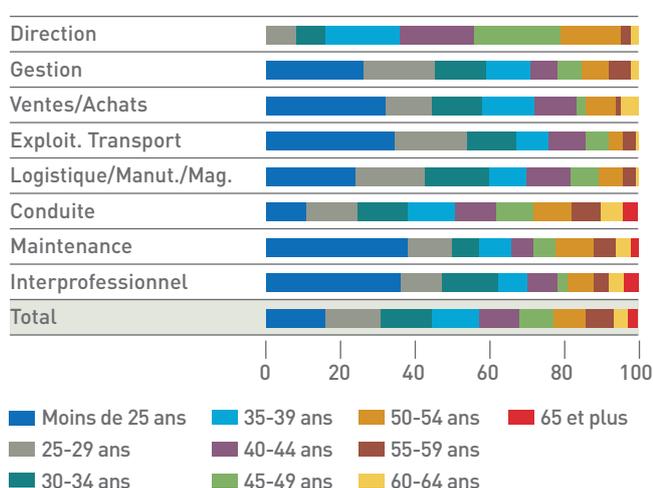
La proportion de salariés de plus de 50 ans (40 %) augmente légèrement dans la Branche (+ 1 point) par rapport à 2022. Ce ratio est stable dans le transport routier de voyageurs pour la troisième année consécutive (59 %). La proportion des plus de 50 ans est en hausse dans le transport sanitaire en 2023 (33 % après 30 % en 2022).



73 % des embauches sont en CDI

Mouvements de main-d'œuvre

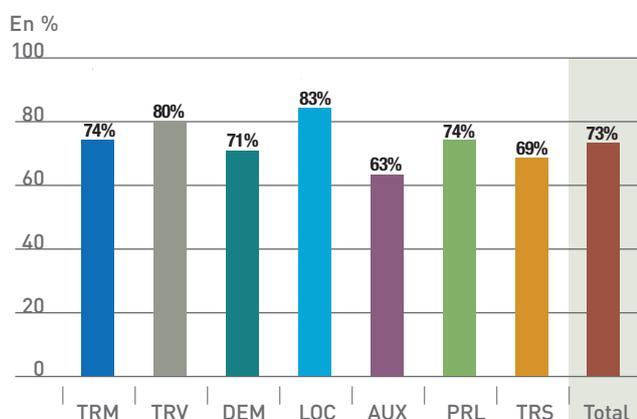
Embauches par âge et famille professionnelle



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, en 2023, 31 % des recrues ont moins de 30 ans tandis que 22 % ont plus de 50 ans. Les moins de 30 ans représentent 30 % des recrues de la famille professionnelle de la conduite. En direction, près de 80 % des embauches concernent les 35-55 ans. Toutes les autres familles professionnelles ont au moins 40 % (et jusqu'à 54 % pour l'exploitation transport) de recrues de moins de 30 ans.

Part des embauches en CDI par secteur d'activité

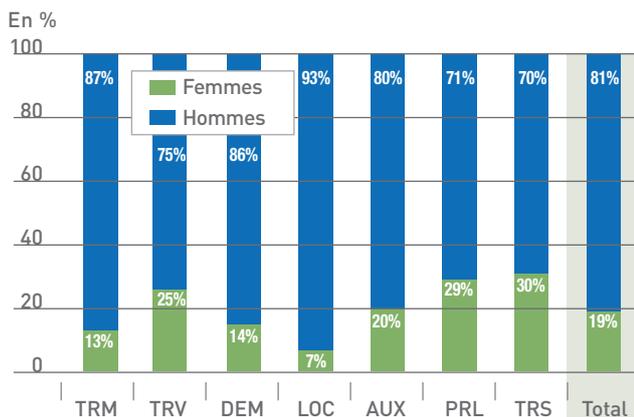


Source : Enquête Tableau de bord AFT

En 2023, 73 % des embauches de la Branche font l'objet d'un CDI, soit un recul de 3 points par rapport à l'année précédente. Les secteurs de la location et des auxiliaires de transport enregistrent la plus grande proportion d'embauches en CDI, avec respectivement 82 % et 80 % des recrues sous ce statut. Dans le transport routier de marchandises, la part des embauches en CDI enregistre un recul de 7 points par rapport à 2022. Néanmoins, elle s'accroît de 6 points dans le transport routier de voyageurs.

2 % des embauches sont des créations d'emploi

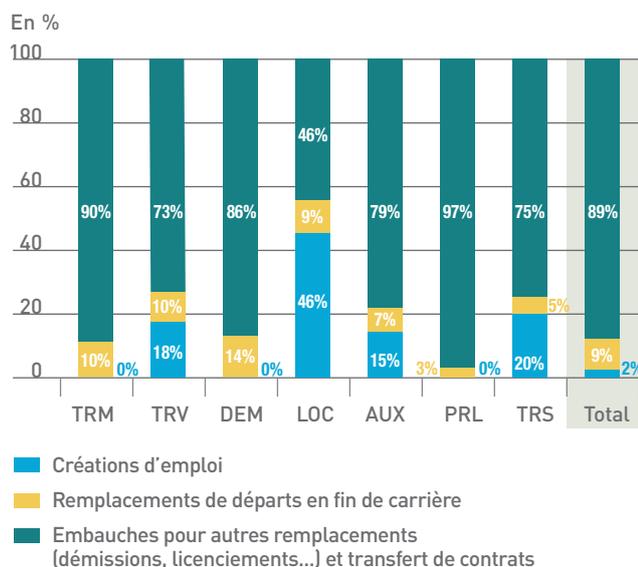
Embauches par sexe et activité en 2023



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, 19 % des recrutements sont des femmes en 2023, un chiffre qui reste stable par rapport à l'année précédente. Les femmes représentent toutefois 30 % des embauches du transport sanitaire, 29 % des embauches des prestataires logistiques et 25 % de celles du transport routier de voyageurs.

Répartition des types d'embauche en 2023



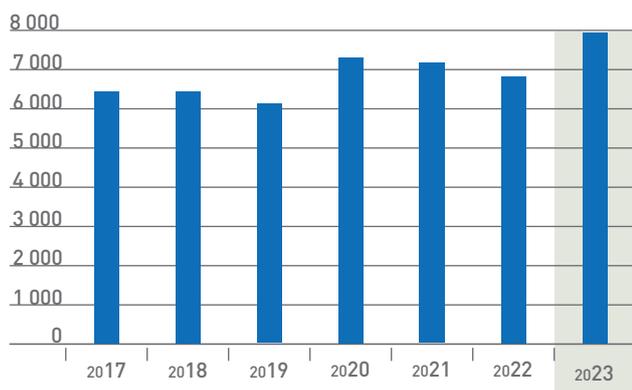
Source : Enquête Tableau de bord AFT

En 2023, seulement 2 % des embauches sont destinées à accroître les capacités de production par création d'emploi (contre 6 % en 2022). Cependant certains secteurs bénéficient de parts de création d'emploi importantes comme la location (46 % de créations d'emploi parmi les embauches), le transport sanitaire (20 %) et le transport de voyageurs (18 %).

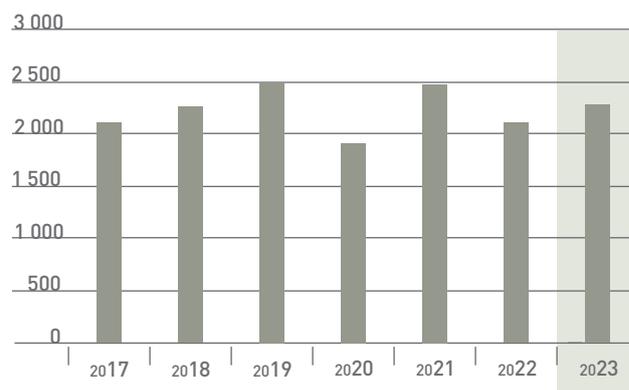
En outre, en 2023, 89 % des embauches sont le fait de remplacements pour autres motifs que la retraite (démission, fin de CDD, rupture conventionnelle).

Évolution des départs en fin de carrière par secteur

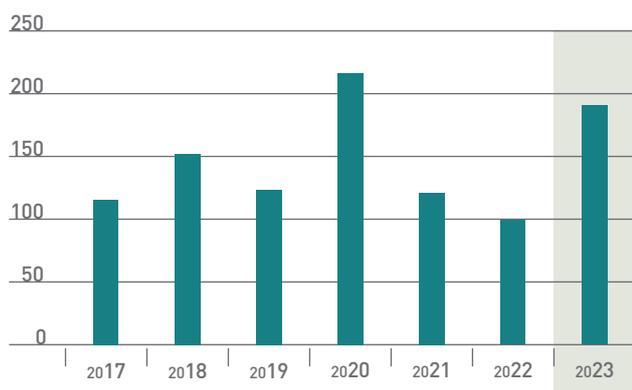
TRM



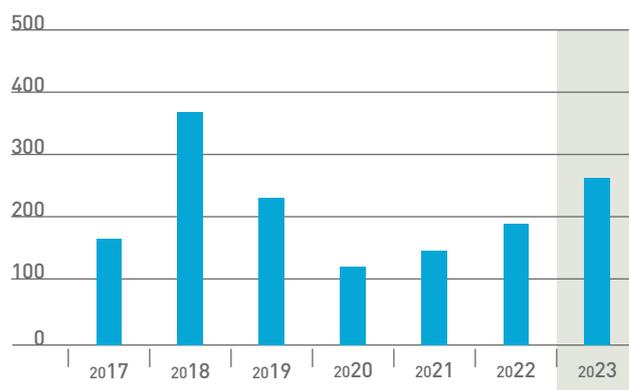
TRV



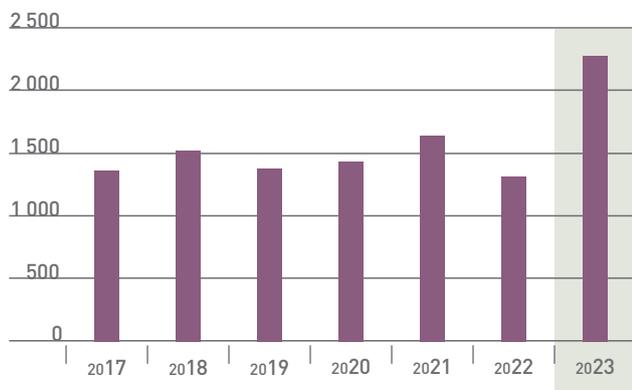
DEM



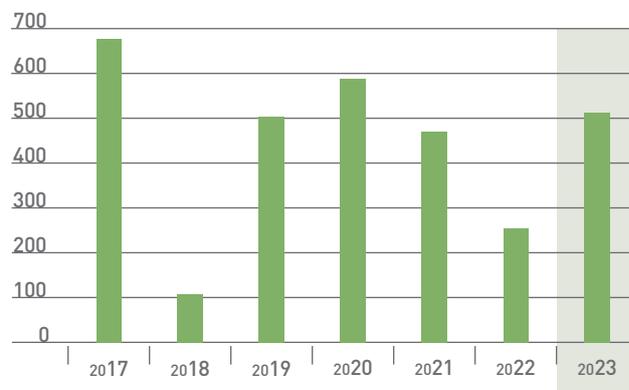
LOC



AUX

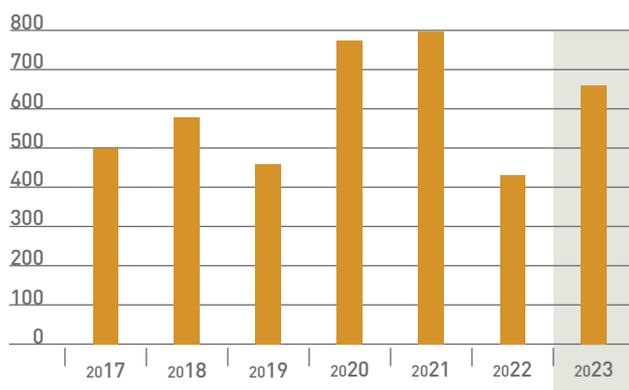


PRL



Évolution des départs en fin de carrière par secteur (suite)

TRS



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les départs en fin de carrière au niveau de l'ensemble de la Branche sont constitués de la somme des départs en retraite et des congés de fin d'activité. Après avoir observé une baisse de 13 % des départs en fin de carrière en 2022, une augmentation de 25 % est constatée dans la Branche. Dans le transport routier de marchandises, on dénombre plus de 1 000 nouveaux départs en fin de carrière en 2023 (soit une croissance de 16 %) pour culminer à près de 8 000 départs.

Évolution des départs en Congé de Fin d'Activité (CFA)

Nombre de dossiers CFA transférés en paiement dans le TRM (dont le transport de fonds) et le DEM

2008	1 582
2009	1 745
2010	1 705
2011	1 568
2012	962
2013	1 772
2014	633
2015	1 184
2016	2 104
2017	2 307
2018	2 051
2019	2 193
2020	1 966
2021	2 194
2022	2 209
2023	2 033

Source : FONGEFCA-Transport & AGEFCA-Voyageurs

Le Congé de Fin d'Activité (CFA) permet à des conducteurs de transport routier de marchandises ou de voyageurs, conducteurs du secteur du déménagement et convoyeurs de fonds, employés dans les entreprises du champ de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires de transport, de cesser leur activité professionnelle jusqu'à cinq ans avant

Nombre de dossiers CFA transférés en paiement dans le TRV (Conducteurs de véhicules de + 9 places)

2008	157
2009	197
2010	209
2011	172
2012	142
2013	225
2014	131
2015	148
2016	224
2017	203
2018	187
2019	179
2020	152
2021	204
2022	160
2023	150

l'ouverture de leur droit à la retraite. Le CFA a été mis en place pour le transport de marchandises et le secteur du déménagement par les accords de branche du 28 mars et 11 avril 1997. Il a été étendu aux convoyeurs de fonds par les accords du 23 juin 1997 et du 24 mars 1998. Le CFA a été mis en place par l'accord du 2 avril 1998 pour le transport routier de voyageurs.



Nombre total de bénéficiaires du CFA au 31/12/2023

TRM : 11 297

dont 435 en transport de fonds

TRV : 885

Source : FONGECFA-Transport et AGECEFA-Voyageurs

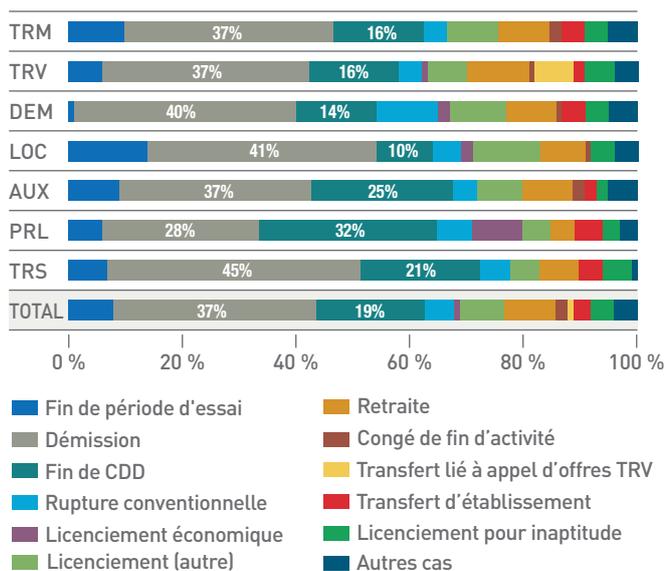
Le recul progressif de l'âge de la retraite a exigé une adaptation du dispositif de CFA. Les accords entre partenaires sociaux du 30 mai 2011 puis du 14 mars 2014 ont ainsi visé à préserver l'équilibre du CFA en adaptant certains critères d'accès. En outre, à la suite de l'adoption de la réforme des retraites qui décale l'âge légal de départ à la retraite de 62 à 64 ans, les partenaires sociaux ont signé un accord le 16 juin 2023 pour adapter le CFA aux nouvelles dispositions légales.

Le nombre de dossiers transférés en CFA en 2023 a reculé pour le transport de marchandises et de voyageurs (respectivement -8 % et -6 %). Toutefois dans le transport de marchandises, on dénombre davantage de bénéficiaires du CFA en 2023 (11 297, soit +2 %, dont 435 en transport

de fonds). En revanche, dans le transport de voyageurs, on observe un recul du nombre de bénéficiaires, lesquels sont 885 au 31 décembre 2023 (-5 %).

Toute cessation d'activité d'un salarié dans les conditions prévues par l'accord relatif au CFA doit donner lieu, dans l'entreprise qui employait le bénéficiaire du CFA, à l'embauche d'un salarié cotisant au dispositif CFA, dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée à temps plein. Cette embauche doit intervenir au plus tard dans les 3 mois suivant la date de départ effectif de l'entreprise du bénéficiaire du CFA et peut intervenir, au plus tôt, dans un délai de 3 mois avant la date de départ effectif de ladite entreprise.

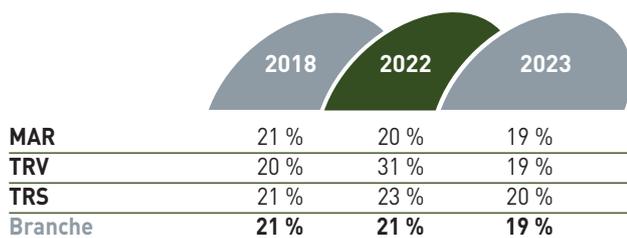
Répartition des flux de départs de l'établissement par motif et secteur en 2023 (ensemble des familles professionnelles)



Les principales causes de départs des établissements de la Branche sont les démissions, suivies des fins de CDD (respectivement 37 % et 19 % des motifs de départs). Chez les prestataires logistiques, les fins de CDD sont cependant plus nombreuses que les démissions (respectivement 32 % et 28 %).

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Taux de rotation par secteur



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Le taux de rotation de la main-d'œuvre (ou turnover) est calculé comme la moyenne des taux d'entrée et de sortie divisé par l'effectif. Un taux de rotation de 0 % signifie qu'il n'y a eu ni départ ni arrivée au cours de l'année. Un taux de 100 % signifie en revanche que l'intégralité des postes a été renouvelée. En 2023, dans la Branche, on observe un taux de rotation de 19 %, soit une baisse de 2 points par rapport à 2022. Cette baisse est caractérisée par un repli du taux de rotation dans le secteur du transport de voyageurs (31 % en 2022 contre 19 % en 2023).



19 % des établissements ont recours à l'intérim

Intérim

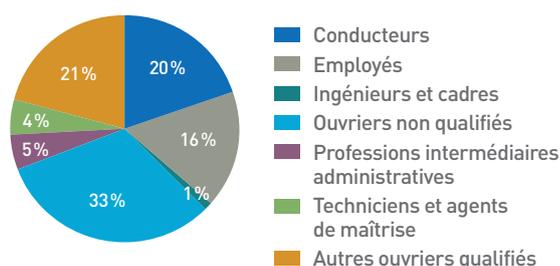
Établissements déclarant avoir recours à l'intérim

TRM	4 252	17%
TRV	619	23%
DEM	492	39%
LOC	385	35%
AUX	994	21%
PRL	756	46%
TRS	293	6%
Total	7 791	19%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Après une baisse amorcée en 2022 du nombre d'établissements déclarant avoir recours à l'intérim, on observe une diminution plus importante encore en 2023 : la proportion passe de 25 % à 19 % (presque 3 000 établissements de moins). On remarque en particulier une forte baisse dans le transport de marchandises où le nombre d'établissements utilisant l'intérim passe de 6 089 à 4 252 (17 % des établissements du transport de marchandises déclarent avoir recours à l'intérim contre 24 % en 2022).

Recours à l'intérim par Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) en 2024 (en % ETP)



Source : Baromètre Prism'emploi

D'après le Baromètre Prism'emploi, au premier semestre 2024, le recours à des intérimaires par les entreprises du secteur agrégé des transports et de l'entreposage se concentre notamment sur les ouvriers non qualifiés (33 %), les autres ouvriers qualifiés (21 %), les conducteurs (20 %) et les employés (16 %). 86 % des « autres ouvriers qualifiés » correspondent à des ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport.

Évolution du nombre d'intérimaires par secteur (en équivalents temps plein)

	2022	2023	Évolution 2023/2022
TRM	21 802	19 997	-8%
TRV	2 303	2 617	14%
DEM	588	484	-18%
LOC	1 438	1 434	0%
AUX	23 089	21 076	-9%
PRL	21 651	34 067	57%
TRS	128	170	6%
Total	71 032	79 825	12%

Source : Déclarations Sociales Nominatives (DSN), traitements Dares
Données ajustées au champ conventionnel

Après une baisse de 11 % en 2022, le nombre d'intérimaires en équivalent temps plein dans la Branche a augmenté de 12 %. La baisse observée en 2022 correspondait à la réduction d'un tiers (plus de 10 000) du volume d'intérimaires chez les prestataires logistiques. En 2023, le nombre d'intérimaires auquel ce secteur a eu recours

est même supérieur à son niveau de 2021, puisqu'on en dénombre plus de 12 000 supplémentaires par rapport à 2022. Les prestataires logistiques, le transport routier de marchandises et les auxiliaires de transport concentrent 94 % des intérimaires de la Branche.





Environ 78 500 offres d'emploi dans la Branche

Marché du travail

> Offres et demandes d'emploi

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

Évolution des offres d'emploi par secteur (ensemble des codes ROME)

Codes NAF Rév. 2	Libellé	2021	2022	2023
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	8 810	11 980	12 160
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	4 680	5 510	5 600
4941A	Transports routiers de fret interurbains	22 600	22 580	19 340
4941B	Transports routiers de fret de proximité	19 690	20 740	16 030
4941C	Location de camions avec chauffeur	3 890	3 650	2 770
4942Z	Services de déménagement	1 380	1 540	1 230
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	2 520	3 237	2 168
5229A	Messagerie, fret express	1 670	1 680	1 600
5229B	Affrètement et organisation des transports	4 324	5 257	3 591
5320Z	Autres activités de poste et de courrier	1 200	1 040	1 120
7712Z	Location et location-bail de camions	327	372	939
8010Z	Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	1 719	2 053	2 644
8690A	Ambulances	7 350	9 370	9 360
TOTAL BRANCHE CCNTR		79 460	89 009	78 552
PART DE LA BRANCHE (CCNTR) PAR RAPPORT AU MARCHÉ DU TRAVAIL		2,40 %	2,20 %	2,00 %

Source : France Travail / DSEE / Département Marché du travail / Chaîne STMT

Le volume des offres d'emploi déposées par les entreprises de la Branche à France Travail connaît des fluctuations. En effet, après avoir enregistré une hausse en 2021 et 2022 (respectivement +49 % et +12 %), le nombre d'offres diminue de 12 % en 2023. On observe en particulier une diminution du nombre d'offres de plus de 30 % déposées par les entreprises des secteurs de l'entreposage et stockage non frigorifique et de l'affrètement et

organisation des transports (respectivement -33 % et -32 %). Toutefois, dans certains secteurs d'activité, les offres déposées ont continué d'augmenter dans le transport routier de voyageurs, la location et location-bail de camions, et les autres activités de poste et de courrier. Les offres sont restées globalement stables dans le transport sanitaire.

Répartition des offres par emploi (code ROME) en 2023

Codes ROME V-3	Libellé	Nombre d'offres diffusées en 2023	Part des offres déposées par la Branche	Taux d'évolution 2023/2022 des offres déposées
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	2 320	4 %	1 %
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	71 800	0 %	14 %
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	9 990	77 %	-3 %
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	119 050	1 %	7 %
N1102	Déménagement	6 300	14 %	76 %
N1103	Magasinage et préparation de commandes	244 260	1 %	-2 %
N1105	Manutention manuelle de charges	92 670	2 %	-10 %
N1201	Affrètement transport	6 870	6 %	-20 %
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	11 290	4 %	-10 %
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	38 940	0 %	-1 %
N1302	Direction de site logistique	7 670	2 %	-5 %
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	82 380	1 %	1 %
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	163 510	13 %	-6 %
N4102	Conduite de transport de particuliers	9 760	29 %	-8 %
N4103	Conduite de transport en commun sur route	44 830	30 %	13 %
N4104	Courses et livraisons express	4 150	5 %	-20 %
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	54 330	20 %	-11 %
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	7 270	3 %	2 %
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	520	12 %	-13 %
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	13 770	14 %	-7 %
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	3 000	18 %	20 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		994 660	8 %	-1 %

Au niveau des professions « cœur de métier » du transport et de la logistique, le volume d'offres d'emploi diffusées par France Travail (les offres diffusées regroupent les offres collectées directement par France Travail et les offres transmises par des sites partenaires), et émises par les entreprises de l'ensemble de l'économie française, a diminué de 1 % en 2023 (après + 10% en 2022), passant à moins d'1 million d'offres. 8 % de ces offres ont été déposées par des entreprises de la Branche (comme en 2022) et jusqu'à 77 % pour la conduite de véhicules

sanitaires. Plus de la moitié des offres se concentre sur les métiers « Conduite d'engins de déplacement des charges » (12 %), « Magasinage et préparation de commandes » (25 %) et « Conduite de transport de marchandises sur longue distance » (16 %). Malgré une baisse du nombre d'offres déposées globalement par les entreprises du secteur du déménagement auprès de France Travail, les offres diffusées pour les métiers du déménagement connaissent une forte progression (+ 76 %).

Répartition des offres selon la nature et la durée du contrat en 2023 (tous secteurs, y compris compte propre et intérim)

Codes ROME V-3	Libellé	Part des offres en CDI	Part des offres < 1 mois (CDD ou intérim)
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	31 %	31 %
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	19 %	73 %
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	71 %	8 %
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	16 %	81 %
N1102	Déménagement	56 %	33 %
N1103	Magasinage et préparation de commandes	31 %	59 %
N1105	Manutention manuelle de charges	16 %	78 %
N1201	Affrètement transport	79 %	14 %
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	76 %	15 %
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	78 %	14 %
N1302	Direction de site logistique	81 %	12 %
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	52 %	36 %

Suite du tableau de la page 57

Codes ROME V-3	Libellé	Part des offres en CDI	Part des offres < 1 mois (CDD ou intérim)
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	39 %	56 %
N4102	Conduite de transport de particuliers	70 %	8 %
N4103	Conduite de transport en commun sur route	54 %	34 %
N4104	Courses et livraisons express	41 %	37 %
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	52 %	30 %
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	73 %	16 %
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	75 %	8 %
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	62 %	27 %
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	66 %	9 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		37 %	54 %
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL FRANCE		61 %	24 %

Source : France Travail / DSEE / Département Marché du travail / Chaîne STMT

En 2023, plus de la moitié des offres diffusées par France Travail pour les professions cœur de métier du transport et de la logistique correspondent à des contrats de moins d'un mois (+3 points par rapport à 2022), alors que ces types de contrats ne représentent qu'un quart des offres diffusées globalement par France Travail pour l'ensemble des domaines professionnels de l'économie. Certains métiers y sont confrontés davantage que d'autres : les métiers d'opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage, de conduite d'engins de déplacement des charges et de manutention manuelle de charges cumulent respectivement 73 %, 81 % et 78 % d'offres de courte durée.

La part des offres en CDI a diminué : les contrats à durée indéterminée représentent, en 2023, 37 % des offres pour les professions cœur de métier du transport et de la logistique (-2 points). Le déménagement fait figure d'exception, avec une proportion d'offres d'emploi en CDI sur ses métiers qui augmente fortement : 56 % en 2023 contre 35 % en 2022. A contrario, la part des offres en CDI au niveau de l'ensemble du marché du travail français, tous domaines confondus, progresse de 10 points pour atteindre 60 %.



608 370 demandeurs d'emploi se positionnent sur un des métiers du transport routier et de la logistique

Évolution des demandes en stock

Codes ROME V-3	Libellé	Demandes en stock au 31.12.2022	Demandes en stock au 31.12.2023	Taux d'évolution 2023/2022
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	6 080	6 060	0 %
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	72 360	71 740	-1 %
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	8 980	9 130	2 %
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	59 910	62 110	4 %
N1102	Déménagement	2 510	2 480	-1 %
N1103	Magasinage et préparation de commandes	154 970	161 550	4 %
N1105	Manutention manuelle de charges	66 920	65 340	-2 %
N1201	Affrètement transport	860	850	-1 %
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	1 900	2 030	7 %
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	8 270	8 760	6 %
N1302	Direction de site logistique	2 580	2 700	5 %
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	13 010	12 550	-4 %
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	62 490	67 740	8 %
N4102	Conduite de transport de particuliers	19 360	22 100	14 %
N4103	Conduite de transport en commun sur route	20 530	21 730	6 %
N4104	Courses et livraisons express	3 120	3 230	4 %
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	80 640	83 550	4 %
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	1 220	1 310	7 %
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	360	340	-6 %
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	2 300	2 450	7 %
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	560	620	11 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		588 930	608 370	3 %

Source : France Travail / DSEE / Département Marché du travail / Chaîne STMT

Les demandes en stock désignent l'ensemble des demandeurs d'emploi comptabilisés en fin d'année de catégorie A, B et C, c'est-à-dire tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Tandis que les offres d'emploi se replient, le nombre de demandeurs d'emplois en stock au 31 décembre 2023, positionnés sur les professions « cœur de métier » du transport et de la logistique, augmente de 3 % (après une baisse de 5 % en 2022 et de 6 % en 2021).

On observe notamment une hausse de 14 % du nombre de demandeurs d'emploi recherchant un poste dans la conduite de transport de particuliers. Plus de la moitié des personnes recherchant un emploi dans les professions du transport et de la logistique se concentrent sur les métiers d'opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage (12 %), de magasinage et préparation de commandes (27 %) et de conduite et livraison par tournées sur courte distance (14 %).

Répartition des demandes d'emploi selon l'âge et le sexe en 2023

Codes ROME V-3	Libellé	Part des femmes	Part des - de 25 ans	Part des + de 50 ans
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	57%	9%	32%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	54%	14%	29%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	32%	8%	20%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	5%	9%	24%
N1102	Déménagement	0%	14%	19%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	26%	21%	18%
N1105	Manutention manuelle de charges	9%	20%	18%
N1201	Affrètement transport	33%	13%	27%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	47%	12%	24%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	27%	6%	33%
N1302	Direction de site logistique	17%	3%	42%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	30%	8%	29%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	5%	6%	28%
N4102	Conduite de transport de particuliers	17%	2%	43%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	20%	3%	43%
N4104	Courses et livraisons express	15%	14%	26%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	7%	14%	23%
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	17%	3%	40%
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	18%	3%	44%
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	30%	14%	24%
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	31%	6%	40%
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		20%	14%	27%

Source : France Travail / DSEE / Département Marché du travail / Chaîne STMT

La part des femmes recherchant un emploi dans les métiers du transport et de la logistique est stable (20 %). La part des moins de 25 ans parmi les demandeurs d'emploi positionnés sur les métiers du transport et de la logistique tend à progresser (14 %, + 1 point), ainsi que celle des plus de 50 ans (27 %, + 2 points). Les femmes sont majoritaires parmi les personnes recherchant un poste dans l'accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives (57 %, stable par rapport à 2022) et les opérations manuelles d'assemblage, tri ou

emballage (54 %, - 2 points). Les moins de 25 ans sont peu représentés parmi les personnes à la recherche d'un emploi dans la conduite, contrairement aux plus de 50 ans : ces tranches d'âges concentrent respectivement 6 % et 28 % des personnes en recherche d'un poste pour la conduite de transport de marchandises longue distance, 2 % et 43 % pour la conduite de transport de particuliers, 3 % et 43 % pour la conduite de transport en commun sur route notamment.



3 002 préparations opérationnelles collectives à l'emploi ont été financées en 2023

> Dispositifs soutenus par la Branche pour la formation des demandeurs d'emploi

Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE) collectives financées par OPCO Mobilités en 2023

	Conduite	Exploitation- Gestion	Manutention- Magasinage	Maintenance	Autres	Taux de féminisation	Total
Marchandises	1 106	10	151	0	122	14 %	1 389
Voyageurs	1 520	0	0	0	10	26 %	1 530
Transport sanitaire	83	0	0	0	0	35 %	83
Total	2 709	10	151	0	132	21 %	3 002

Source : OPCO Mobilités

Les Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE) permettent depuis 2011 de former, avec notamment des financements France Travail, des demandeurs d'emploi préalablement à leur prise d'un poste en CDI ou en CDD d'au moins douze mois. D'une durée de 400 heures maximum, elles peuvent être utilisées pour une formation préqualifiante précédant un contrat de professionnalisation.

Le nombre de bénéficiaires de POE collectives recule de 8 % en 2023 pour atteindre 3 002 bénéficiaires (après une augmentation de 4 % en 2022). 90 % d'entre eux bénéficient à la famille professionnelle de la conduite (après 95 % en 2022). Les bénéficiaires sont majoritairement dans des entreprises du secteur du transport de voyageurs (51 % des POE

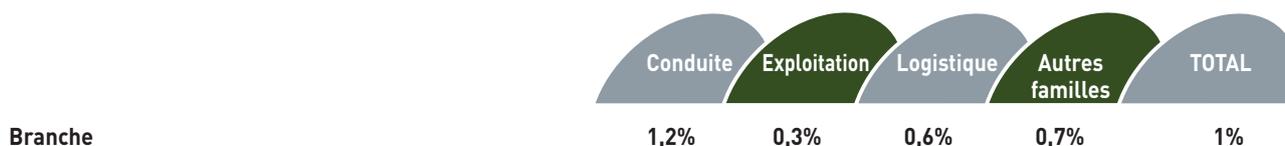
collectives), même si on observe une baisse de plus de 300 bénéficiaires dans ce secteur. De facto, la part des bénéficiaires du secteur marchandises élargi augmente (46 % contre 42 % en 2022) malgré un nombre relativement stable de bénéficiaires. Le taux de féminisation des bénéficiaires de POE collectives est en hausse au niveau de la Branche (+ 2 points). Il est le plus élevé en transport sanitaire (35 %).

Depuis 2019, les POE individuelles ne sont plus mises en œuvre par OPCO Mobilités mais directement par France Travail. En outre, les formations au titre des contrats de sécurisation professionnelle ne peuvent plus être financées par OPCO Mobilités à la suite de la loi du 5 septembre 2018 dite « Avenir professionnel ».



Santé au travail

Taux d'inaptitude en 2023 par famille professionnelle et activité



Source : Enquête Tableau de bord AFT

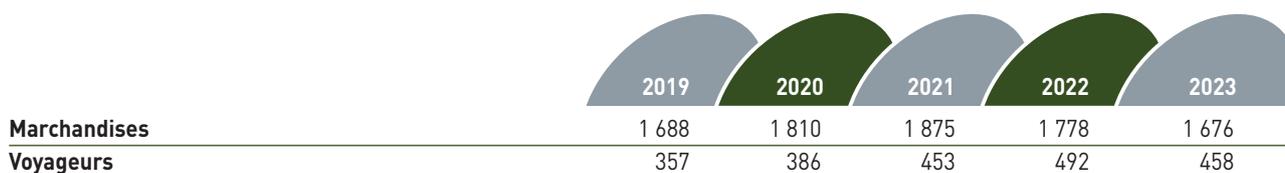


Source : Enquête Tableau de bord AFT

L'inaptitude médicale au travail peut être prononcée par le médecin du travail lorsque l'état de santé (physique ou mental) du salarié est devenu incompatible avec le poste qu'il occupe. En 2023, 1 % des salariés de la Branche ont fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude de travail (stable par

rapport à 2022). Dans la Branche, le taux d'inaptitude est le plus élevé dans la famille professionnelle de la conduite (1,2 %), devant la famille professionnelle logistique (0,6 %). Le taux d'inaptitude est le plus bas dans le transport routier de marchandises et activités auxiliaires (0,9 %).

Nombre de bénéficiaires du dispositif IPRIAC au 31.12.2023



Source : IPRIAC

Les partenaires sociaux de la Profession du transport, par l'accord du 24 septembre 1980, complété par avenants, ont prévu une garantie spécifique pour les conducteurs perdant, pour raisons médicales, l'emploi de conduite de véhicules nécessitant la possession des permis C, EC, D, ED ou d'un certificat spécial de conduite (transport en commun de voyageurs). La mise en œuvre de ce régime repose sur l'institution de prévoyance IPRIAC (Institution de Prévoyance d'Inaptitude A la Conduite).

Au 31 décembre 2023, 2 134 conducteurs de la Branche bénéficient du dispositif IPRIAC soit 136 conducteurs de moins qu'en 2022 (-6 %). 79 % des bénéficiaires sont des salariés d'entreprises de transport routier de marchandises. L'avenant n°7 du 20 avril 2016 (applicable depuis le 1^{er} janvier 2017) a supprimé :

- Les critères d'âge et d'ancienneté minimale pour être admis en tant que bénéficiaire
- La référence au temps de travail (une durée minimale au moins égale à 800 heures par an ou 400 heures par an pour les conducteurs de transport scolaire était requise).

Risques professionnels par secteur d'activité en 2022

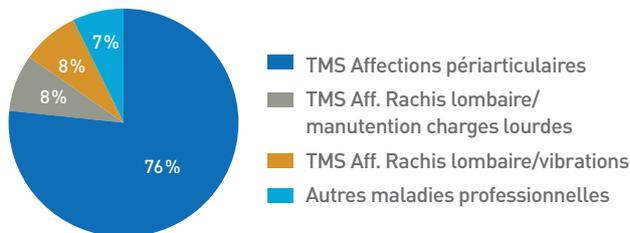
Code NAF	Taux d'évolution 2022/2021		Taux d'évolution 2022/2021		Taux d'évolution 2022/2021	
	Accidents du travail		Accidents de trajet		Maladies professionnelles	
TRM						
4941A	13 589	-8,4%	660	-4,1%	413	-1,9%
4941B	12 383	-7,5%	713	10,7%	275	-15,9%
5320Z	525	16,9%	51	-10,5%	15	150,0%
8010Z	14	-42,1%	4	35,5%	0	-86,2%
TRV						
4939A	2 143	-0,2%	345	7,5%	68	-31,3%
4939B	771	-1,9%	134	28,8%	29	3,6%
DEM						
4942Z	1 190	-7,9%	45	-2,2%	39	62,5%
LOC						
4941C	1 631	-9,0%	64	-31,2%	58	70,6%
7712Z	270	25,0%	28	16,1%	17	46,2%
AUX						
5229A	2 598	-9,1%	208	-1,4%	15	-2,3%
5229B	2 458	1,6%	3270	24,7%	115	28,1%
PRL						
5210B	1 594	21,1%	167	25,3%	104	29,7%
TRS						
8690A	3 911	-6,9%	294	0,0%	97	-13,4%
Total	43 077	-4,7%	3 040	8,4%	1 246	1,2%

Source : CNAM – Données ajustées au champ conventionnel

En 2022, dans la Branche, le nombre d'accidents du travail a diminué de 5 %. Ils représentent la majeure partie des risques professionnels de la Branche (91 %). On observe une baisse de ces accidents du travail notamment dans le secteur du transport de marchandises (-8 % par rapport à 2021), dans le déménagement (-8 %) et dans le transport sanitaire (-7 %).

En parallèle, les accidents de trajet et les maladies professionnelles augmentent dans la Branche de respectivement 8 % et 1 %. Globalement depuis la reprise d'activité post-covid, les accidents de travail et maladies professionnelles ont tendance à augmenter.

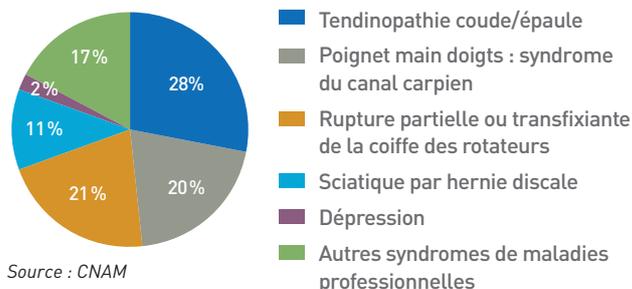
Nature des maladies professionnelles



Source : CNAM

Les maladies professionnelles des salariés de la Branche sont généralement associées à des troubles musculosquelettiques, puisqu'ils représentent 92 % de celles-ci (+3 points par rapport à 2022). Les affections périarticulaires en sont la cause dans plus des trois quarts des cas.

Syndromes des maladies professionnelles



Source : CNAM

Les syndromes liés aux maladies professionnelles des salariés de la Branche sont principalement en lien avec les articulations (coudes, épaules, poignets) : 28 % de tendinopathie aux coudes et aux épaules, 20 % de syndrome du canal carpien et 21 % de rupture partielle ou transfixiante de la coiffe des rotateurs de l'épaule.



Fréquence et gravité des accidents du travail

Code
NAFIndice de
fréquenceTaux de
fréquenceIndice de
gravitéTaux de
gravité

Code NAF	Indice de fréquence	Taux de fréquence	Indice de gravité	Taux de gravité
TRM				
4941A	65,6	33,3	36,3	3,7
4941B	70,1	38,3	35,8	4,2
5320Z	80	48,7	40,8	4,8
8010Z	29,3	18	17,8	2,6
TRV				
4939A	42,3	26	34,5	4,4
4939B	37,3	23,1	28,1	3,3
DEM				
4942Z	97	55	42,7	5
LOC				
4941C	86,7	44,4	37,8	5
7712Z	62,2	33	37,2	3,6
AUX				
5229A	72	40,1	22,1	4,1
5229B	38,7	22,3	15,3	2,4
PRL				
5210B	59,3	35,1	18,2	3,8
TRS				
8690A	67	35,7	18,3	4,1

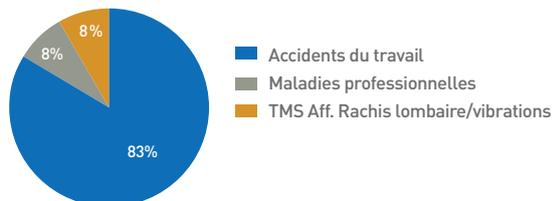
Source : CNAM

- Indice de fréquence (IF) = (nb des accidents en premier règlement/effectif salarié) x 1 000
- Taux de fréquence (TF) = (nb des accidents en premier règlement/heures travaillées) x 1 000 000
- Indice de gravité (IG) = (somme des taux d'incapacité permanente/heures travaillées) x 1 000 000
- Taux de gravité (TG) = (nb des journées perdues par incapacité temporaire/heures travaillées) x 1 000

L'indice de fréquence (IF) des accidents du travail est le nombre d'accidents en 1er règlement pour 1 000 salariés. Seulement quatre secteurs de la Branche observent des hausses de cet indice en 2022 : les codes APE 5320Z (+ 17 points), 4939B (+ 6 points), 7712Z (+ 1 point) et 5210B (+ 3 points). A titre de comparaison, dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, l'indice de fréquence est de 42 en 2022 (baisse de plus de 5 points par rapport à 2021).

Pour le déménagement, le taux de fréquence et l'indice de fréquence sont orientés à la baisse par rapport à 2021 (respectivement de 7 et 3 points) ; cependant l'indice de gravité et le taux de gravité sont à la hausse : 42,7 après 35,3 pour le premier et 5 après 4,8 pour le second.

Répartition du nombre de journées perdues par cause



Source : CNAM

Après une hausse significative du nombre de journées de travail perdues dans la Branche suite à la reprise d'activité post crise sanitaire en 2021, on observe un net repli en 2022. En effet, nous avons vu le nombre de journées perdues passer de 4,6 à 10 millions entre 2020 et 2021, et en 2022 on dénombre 6,6 millions de journées de travail perdues. Les accidents du travail en sont la cause principale (83 % des cas).

Taux collectif de cotisation AT/MP



Code risque

Code risque	Description	Taux net 2022	Taux net 2023	Taux net 2024
602BD	Transport terrestre voyageur y compris taxis	3,6	3,74	3,8
602MG	TRM Loc véhicule avec chauffeur	5,3	5,28	5,2
602NA	Déménagement garde meubles	6	5,97	6,1
631EE	Entreposage et stockage non frigo non relié à voie d'eau. Entreposage de liquides en vrac	3,3	3,32	3,2
634AA	Groupage, messagerie Fret express	3,9	3,91	4
641CA	Autres activités de courrier que celles exercées par La Poste ; acheminement du courrier (lettre colis généralement en express) activités de coursiers urbains et taxis marchandises	3,9	4,13	4
746ZB	Transports de fonds et services sécurisés	4,4	4,29	3,6
851JA	Ambulances	4,1	4,34	4,3
MOYENNE NATIONALE		2,23%	2,24%	2,12%

Source : CNAM

Les taux de cotisation AT/MP varient selon la taille des entreprises.

Les entreprises de moins de 20 salariés (50 salariés en Alsace-Moselle) cotisent à l'assurance accidents de travail et maladies professionnelles (AT/MP) selon un taux dit « collectif ». Ce taux commun à l'ensemble des entreprises d'un même secteur d'activité est révisé chaque année en fonction de la sinistralité du secteur, et fixé par arrêté.

Les PME entre 20 et 149 salariés cotisent à l'assurance AT/MP selon un taux mixte. Ce taux de cotisation dépend du nombre de sinistres survenus simultanément dans l'entreprise et dans son secteur d'activité. Moins le nombre de salariés de l'entreprise est élevé, plus le taux de cotisation dépend de la sinistralité du secteur d'activité de l'entreprise. Réciproquement, plus le nombre de salariés est élevé, plus le taux de cotisation dépend de la sinistralité de l'entreprise.

La sinistralité est appréciée au regard du nombre et de la gravité des accidents du travail et des maladies professionnelles survenus dans l'entreprise pendant les 3 années précédant le calcul du taux.

Les entreprises de 150 salariés et plus cotisent à l'assurance AT/MP selon un taux individuel. Le taux individuel est unique pour chaque entreprise. Il est d'autant plus bas que les risques de maladies ou d'accidents professionnels sont faibles.

En 2024, en France tous secteurs d'activités confondus, les taux collectifs moyens sont passés de 2,24 % à 2,12 %. Ce taux est en baisse pour la plupart des secteurs de la Branche excepté le transport terrestre de voyageurs (comprenant aussi les taxis), le déménagement / garde meubles et les activités de groupage messagerie fret express. Le taux le plus élevé est appliqué au déménagement (6 %), et le taux le plus faible au secteur de l'entreposage. En moyenne, en 2024, pour les codes risques de la Branche, on observe un taux collectif de 4,28 % contre 4,38 % en 2023.



Un décret pour lutter contre les délits routiers

Le décret n° 2024-528 du 10 juin 2024 portant diverses dispositions en matière de sécurité et de circulation routières, vise à améliorer la sécurité routière et la circulation en durcissant certaines règles et en renforçant les sanctions pour certaines infractions.

Les principales infractions concernées sont :

1. Les infractions pouvant être constatées sans interception :

- La circulation sur certaines portions du réseau routier.
- Le franchissement des passages à niveau.
- Le passage des ponts.

2. Les infractions ajoutées à la liste des contraventions de cinquième classe forfaitisées :

- L'abandon d'épaves de véhicules, d'ordures ou autres objets transportés à l'aide d'un véhicule.
- L'abandon, dépôt, jet ou déversement non autorisé d'objet ou déchet à l'aide d'un véhicule dans un parc national ou une réserve naturelle.

3. Les infractions découlant de la vérification de l'état alcoolique ou de l'usage de stupéfiants :

- Le non-respect de l'obligation d'utiliser un véhicule équipé d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique (lorsque celui-ci relève d'une obligation).
- Le prélèvement sanguin peut désormais être effectué par un infirmier, en plus des médecins et internes en médecine.

4. Les infractions liées à l'aide au stationnement :

- L'activation de la fonction d'aide au stationnement par une personne non titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule.
- L'activation de la fonction d'aide au stationnement à l'aide d'une télécommande ou d'un téléphone par une personne se trouvant à plus de 6 mètres du véhicule ou avec un champ de vision réduit.

5. Les infractions liées aux manœuvres acrobatiques :

- La réalisation de manœuvres acrobatiques ou non conformes aux conditions normales d'utilisation d'un véhicule sur une voie ouverte à la circulation publique.

6. Les infractions liées à l'immobilisation et la mise en fourrière :

- Le non-respect des délais pour l'établissement et l'envoi des rapports de mise en fourrière.

Ces infractions sont assorties de diverses sanctions, telles que des amendes, la suspension du permis de conduire, l'obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière, et la réduction de points sur le permis de conduire.

ZOOM SUR LES INCIVILITÉS ET LES VIOLENCES ENVERS LES CONDUCTEURS

D'après l'enquête Conditions de travail de 2019 de la Dares, deux tiers des salariés du secteur du Transport et de l'entrepôt (code HZ de la nomenclature A38) ont un contact direct avec le public. Dans cette même étude, plus de la moitié de ces salariés (52,4 % contre 33,5 % dans l'ensemble de l'économie) disent avoir peur pendant leur travail pour leur sécurité ou celle des autres, ce qui représente une augmentation de près de 7 points par rapport à l'étude de 2016.

Les conducteurs en particulier, que ce soit dans le transport de marchandises ou de personnes, sont au contact, et appelés à interagir, avec des personnes extérieures à leur entreprise ; dans le transport de marchandises lors des livraisons pour les clients, dans le transport de voyageurs avec les usagers du quotidien et dans le transport sanitaire avec les patients et les établissements de santé notamment.

Dans une société où l'insécurité fait partie des sujets du quotidien, un questionnaire complémentaire relatif aux incivilités et violences envers les conducteurs a été adossé cette année à l'enquête Tableau de Bord de l'AFT. Les incivilités peuvent être définies comme des manquements aux règles élémentaires de vie en société. Ce focus permet de quantifier la part d'établissements de la Branche faisant face à ces problèmes, d'en définir certaines causes et d'identifier les changements à apporter pour réduire leur récurrence.

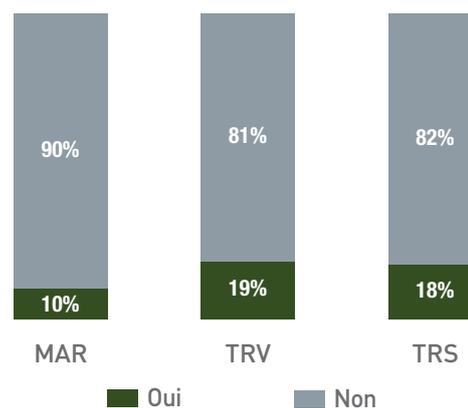
Les résultats de cette enquête portent sur 2 450 réponses d'établissements de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

11 % des établissements interrogés déclarent avoir eu une ou plusieurs remontées de conducteurs sur des incivilités ou violences qu'ils auraient subies, ce qui représente près de 4 000 établissements de la Branche. 38 % d'entre eux ont recensé formellement les incivilités et violences remontées, via le Document Unique

d'Evaluation des Risques Professionnels (DUERP, 13 %), le registre des accidents bénins (11 %), le registre des Dangers Graves et Imminents (DGI, 9 %) ou directement par des documents ou logiciels internes (39 %).

Les activités les plus concernées par ces remontées sont le transport routier de voyageurs (19 % des réponses) et le transport sanitaire (18 %). Pour ce qui est du secteur Marchandises élargi, 10 % des établissements ont eu des remontées d'incivilités/violences par un conducteur.

Incivilités ou violences par activité



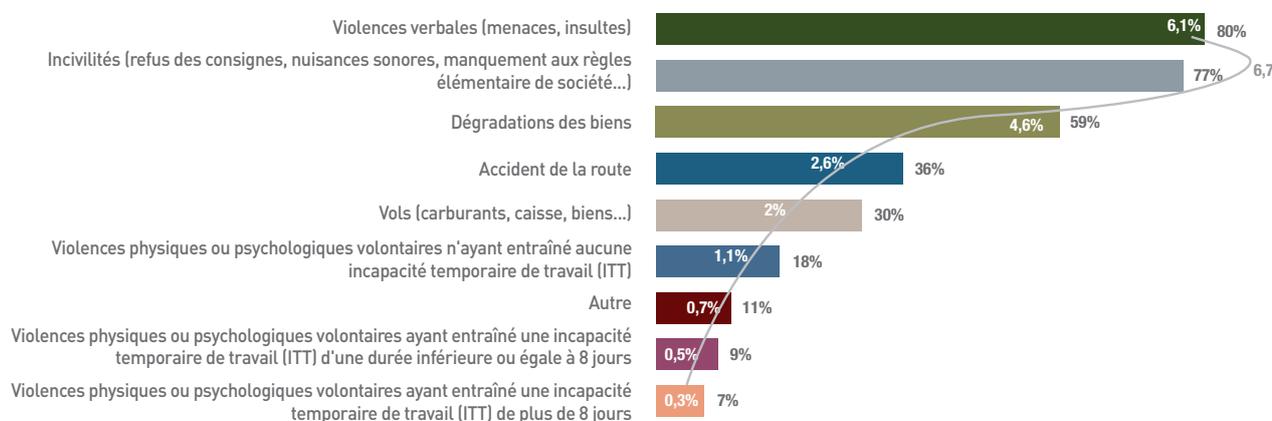
Source : Enquête AFT

En fonction des domaines d'activité, les conducteurs ne sont pas amenés à rencontrer les mêmes problèmes.

En plus d'identifier la nature des incivilités auxquelles leurs conducteurs sont exposés, nous avons demandé aux répondants de classer ces types d'incivilités en

fonction de leur récurrence. Cela se matérialise par la courbe sur les graphiques ci-dessous.

Nature des incivilités/violences pour le transport de voyageurs (TRV)



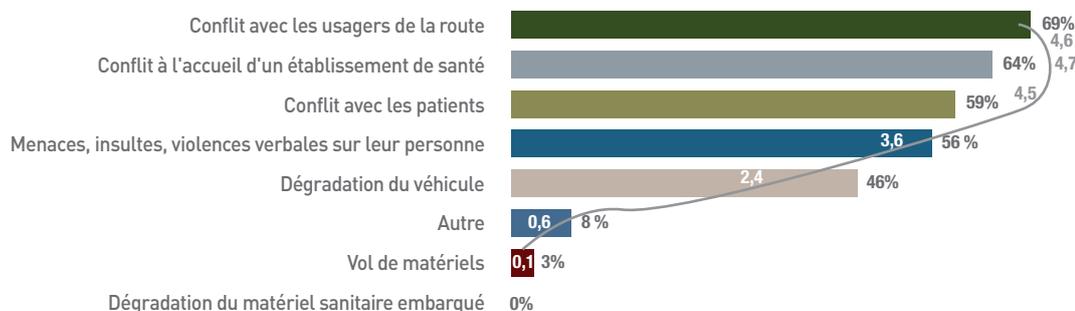
Source : Enquête AFT

80 % des incivilités/violences remontées par les conducteurs d'établissements de transport de voyageurs relèvent de violences verbales (menaces, insultes), 77 % d'incivilités (des refus de consignes, nuisances sonores, manquements aux règles élémentaires de société...) et 59 % de dégradations de biens. Les violences physiques

ou physiologiques ayant entraîné une ITT sont citées dans 16 % des cas.

La courbe d'importance souligne le fait que dans les entreprises dont les conducteurs font l'objet d'incivilités, ces incivilités ont un caractère récurrent et relativement plus répétitif que les violences verbales par exemple.

Nature des incivilités/violences pour le transport sanitaire (TRS)

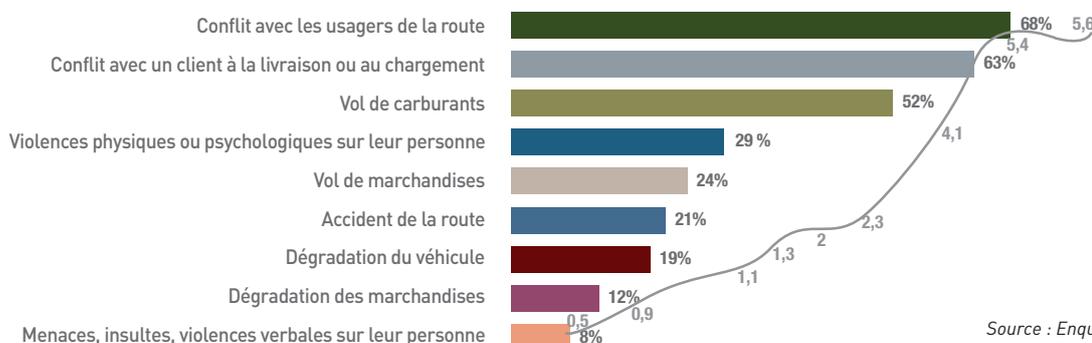


Source : Enquête AFT

Pour le transport sanitaire, la plupart des incivilités sont liées à des conflits. Dans 69 % des cas, les conducteurs du transport sanitaire sont confrontés à des conflits avec les usagers de la route.

En outre, la courbe d'importance nous renseigne sur le fait que des conflits se produisent fréquemment à l'accueil des établissements de santé.

Nature des incivilités/violences pour le secteur Marchandises élargi (MAR)



Source : Enquête AFT

Pour le secteur Marchandises élargi, les conducteurs rencontrant des incivilités ou violences sont confrontés dans 68 % des cas à des conflits avec les usagers de la route, dans 63 % des cas à des conflits avec les clients à la livraison ou au chargement et dans 52 % des cas à des vols de carburant. La courbe d'importance suit la hiérarchie des observations.

La nature des incivilités rencontrées varie selon les secteurs dans lesquels exercent les conducteurs. Pour le transport sanitaire et le secteur Marchandises, les difficultés rencontrées sont plus souvent liées à des conflits avec les clients ou les usagers de la route. Les conducteurs exerçant dans des établissements du transport de voyageurs sont davantage confrontés à des menaces verbales, dégradations et incivilités en tout genre.

80 % des répondants font part d'incivilités remontées moins de 6 mois avant l'enquête et la fréquence de celles-ci est assez variée : 62 % des répondants indiquent que les conducteurs rencontrent soit des incivilités plusieurs fois par mois, soit rarement (31 % pour chaque modalité). Par ailleurs, pour les établissements de transport de voyageurs, elles sont causées par des mineurs dans un tiers des cas (en lien avec le transport scolaire).

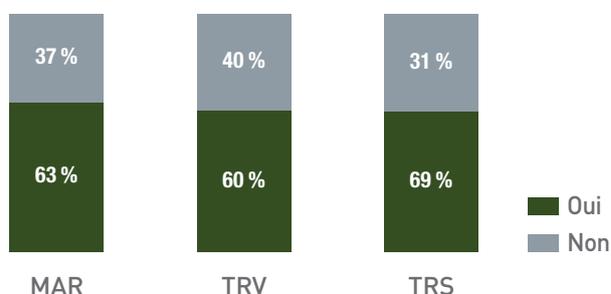
Ces problématiques semblent plus exacerbées dans certaines régions. Ainsi, les conducteurs d'Île-de-France seraient confrontés soit quotidiennement, soit plusieurs fois par semaine, à des incivilités dans plus de 40 % des cas.

Les employeurs sont conscients que les conducteurs sont en difficulté lors de telles situations. En effet, près des deux tiers des sondés déclarent qu'ils ne pensent pas que les conducteurs aient les moyens pour faire face aux incivilités et violences. 42 % déclarent d'ailleurs avoir mis en place des formations pour les aider à gérer les conflits. Cette part monte à 91 % pour les établissements de transport de voyageurs.

En outre, 63 % des établissements confrontés à des problématiques d'incivilités/violences mettent en place des actions pour améliorer la sécurité de leurs conducteurs, notamment des formations (sécurité, hygiène, code la route...) pour 45 % de ceux-ci, mais aussi des actions de sensibilisation pour 35 % d'entre eux. Un établissement sur cinq de transport de voyageurs est amené à mettre des caméras embarquées dans leur véhicule.

Un tiers des établissements dont les conducteurs subissent des incivilités/violences proposent une procédure d'accompagnement pour les salariés victimes. Les accompagnements proposés par les établissements consistent à apporter des suivis psychologiques, favoriser la parole auprès de lignes d'écoute, ou faire accompagner le salarié par un formateur.

Observez-vous une hausse du nombre d'incivilités/violences à l'égard de vos conducteurs sur les 5 dernières années ?



Source : Enquête AFT

Plus de 60 % des employeurs dont les conducteurs ont subi des incivilités ou violences estiment qu'elles sont en hausse sur les cinq dernières années. Les causes les plus fréquemment citées pour les expliquer ont trait à l'éducation, une agressivité accrue et un sentiment d'impunité, un changement/reflet de la société, l'individualisme et l'intolérance grandissante.



Le taux de réussite aux titres professionnels transport-logistique est de **80 %**

Formation

Formations réalisées

Titres professionnels délivrés dans l'ensemble des centres (y compris titres privés) en 2023

	2023	Taux de féminisation	Taux de réussite en 2023	Évolution 2023/2022	Taux d'abandon	Part des organismes de Branche dispensateurs de formation
Direction-encadrement						
MTL - Manager Transports et Logistique (EST)	31	86 %	89 %	-50 %	0 %	100 %
Directeur des Transports et des Flux nationaux et internationaux (EST)	23	39 %	100 %	-21 %	4 %	100 %
MTLCI - Manager Transport Logistique et Commerce international (ISTELI - AFTRAL)	263	44 %	95 %	34 %	20 %	100 %
RPTL - Responsable Production Transport Logistique (ISTELI - AFTRAL)	435	32 %	80 %	-1 %	8 %	100 %
RPTP - Responsable Production Transport de Personnes (ENSTV - AFTRAL)	23	31 %	88 %	21 %	4 %	100 %
REL - Responsable En Logistique (AFTRAL)	379	17 %	87 %	38 %	10 %	100 %
MOLI - Manager des Opérations de Logistique Internationale (PROMOTRANS)	120	28 %	83 %	43 %	nc	100 %
MOPL - Manager des Organisations et Processus Logistiques (ISTELI - AFTRAL)	9	22 %	100 %	-73 %	47 %	100 %
Conduite						
Conducteur(trice) livreur(se) sur véhicule utilitaire léger	891	29 %	81 %	-10 %	7 %	16 %
Conducteur(trice) de transport en commun sur route	13 194	22 %	80 %	50 %	8 %	49 %
Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur porteur	16 712	11 %	80 %	-2 %	7 %	53 %
Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur tous véhicules	3 659	15 %	81 %	4 %	8 %	62 %
Exploitation-gestion						
Exploitant(e) en transport routier de marchandises	36	27 %	82 %	-45 %	8 %	22 %
Technicien(ne) en logistique d'entrepôt	780	23 %	77 %	14 %	8 %	27 %
Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises	497	19 %	76 %	-24 %	10 %	39 %
Organisateur de transports aériens ou maritimes de marchandises	99	33 %	75 %	-4 %	10 %	76 %
Technicien(ne) supérieur(e) en méthodes et exploitation logistique	993	21 %	76 %	3 %	10 %	62 %
Exploitant(e) régulateur en transport routier de voyageurs	35	13 %	63 %	-54 %	7 %	91 %
Vendeur(se) conseil en voyages d'affaires et de tourisme (AFTRAL)	61	82 %	94 %	663 %	13 %	100 %
RETM - École de Maîtrise du Transport Routier (PROMOTRANS)	515	20 %	78 %	115 %	4 %	100 %
RCL - Responsable de la Chaîne Logistique (PROMOTRANS)						
RSC-EC - Bachelor Responsable Supply Chain E-Commerce (PROMOTRANS)	100	21 %	83 %	-18 %	5 %	100 %
Déclarant en douane et conseil (ISTELI - AFTRAL)	144	54 %	85 %	1 %	13 %	100 %
Manutention-magasiner						
Cariste d'entrepôt	1 659	12 %	80 %	-3 %	8 %	23 %
Agent(e) magasinier(ère)	1 993	17 %	78 %	-26 %	8 %	10 %
Préparateur(trice) de commandes en entrepôt	5 092	21 %	79 %	-26 %	8 %	32 %
TOTAL 2023	47 743	17 %	80 %	4 %	8 %	44 %
TOTAL 2022	45 945	18 %	80 %	20 %	6 %	41 %

Plus de 47 740 titres professionnels en transport-logistique ont été délivrés en 2023, soit 1 798 de plus qu'en 2022 (+ 4 %, après 20 % en 2022).

Les titres professionnels qui préparent aux métiers de la famille professionnelle « Conduite » représentent 72 % (+ 6 points par rapport en 2022) de l'ensemble des titres délivrés en transport-logistique.

Le nombre d'admis au titre professionnel Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur porteur est en baisse de 2 % après une hausse de 40 % en 2022. Ainsi 16 712 titres professionnels ont été délivrés en 2023 (soit 349 titres en moins par rapport à 2022). Ils représentent 49 % des titres délivrés en « Conduite ».

A contrario, le nombre de titres professionnels de Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur tous véhicules délivrés est en hausse de 4 %, passant ainsi de 3 533 titres délivrés en 2022 à 3 659 en 2023. Ils représentent 11 % des titres délivrés en « Conduite ».

En parallèle, le nombre de titres professionnels de Conducteur(trice) livreur(se) sur véhicule utilitaire léger est en baisse de 10 % ; ainsi 891 titres ont été délivrés en 2023. Ils représentent 3 % des titres délivrés en « Conduite ».

Enfin, le nombre de titres professionnels de « Conducteur (trice) de transport en commun sur route » est en progression de 50 %. Ainsi 13 194 titres ont été délivrés en 2023, soit 4 403 de plus qu'en 2022.

Ils représentent 38 % des titres délivrés en « Conduite ».

Les titres professionnels délivrés au niveau de la famille professionnelle « Direction-encadrement » sont en hausse de 5 %. Ils représentent 3 % des titres délivrés en transport-logistique.

Cette évolution est attribuable en partie au nombre de titres délivrés pour le « Manager des Opérations de Logistique Internationale » (+ 43 %), le « Responsable en Logistique » (+ 37 %) et le « Manager Transport Logistique et Commerce international » (+ 33 %).

À noter cependant la baisse des titres délivrés pour le « Responsable Production Transport Logistique » (- 1 %).

Le nombre de titres professionnels délivrés préparant aux métiers de la famille professionnelle « Exploitation-gestion » est en hausse de 7 % par rapport à 2022. Ils représentent 7 % des titres délivrés en transport-logistique.

Cette évolution est fortement imputable au nombre de titres professionnels délivrés pour le « Vendeur(se) conseil en voyages d'affaires et de tourisme » (multiplié par 7,6) et le « Responsable d'Exploitation Transport de Marchandises (RETM) » (multiplié par 2,1).

À noter, la baisse du nombre de titres professionnels délivrés pour le « Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises », - 24 % (après une progression de 79 % en 2022).

Le volume des titres professionnels délivrés préparant à la famille professionnelle « Manutention-magasinage » est en baisse de 22 %. Ils représentent 18 % des titres professionnels délivrés en transport-logistique.

Cette décroissance résulte principalement d'une diminution du nombre de titres professionnels « Préparateur(trice) de commandes » et « Agent(e) magasinier(ère) » délivrés (- 26 %).

Le taux de féminisation des titres professionnels en transport-logistique est de 17 % (- 1 point). Il est de 16 % sur les titres professionnels préparant aux métiers de la « Conduite ».

Le taux d'abandon sur les titres professionnels en transport-logistique, calculé sur la base du nombre d'inscrits à l'examen qui ne se présentent finalement pas à la session d'examen, est de 8 % (+ 2 points par rapport à 2022).

Plus précisément, pour la famille « Direction-encadrement » le taux d'abandon le plus élevé s'observe sur le titre « Manager Transport Logistique et Commerce international » (20 %) et pour la famille « Exploitation-gestion » sur le titre « Vendeur(se) conseil en voyages d'affaires et de tourisme » (13 %).



Diplômes d'Etat délivrés en 2023

	2023	Taux de féminisation	Taux de réussite en 2023	Évolution 2023/2022	Taux d'abandon	Part des organismes de Branche
Direction-encadrement						
Mastère (*)	29	37 %	97 %	-17 %	0 %	-
Master I et II (*)	200	nc	100 %	9 %	nc	-
Conduite						
CAP Conducteur Routier Marchandises	2 367	9 %	90 %	29 %	5 %	68 %
CAP Conducteur Livreur Marchandises	205	3 %	76 %	-75 %	3 %	0 %
CAP Déménageur sur VUL	38	0 %	84 %	-5 %	nc	63 %
CAP Agent d'Accueil et de Conduite Routière «Transport de Voyageurs»	30	18 %	91 %	-23 %	13 %	30 %
BAC Pro Conducteur Transport Routier Marchandises	1 274	6 %	89 %	3 %	0 %	1 %
Diplôme d'État d'Ambulancier	2 898	44 %	88 %	-6 %	18 %	24 %
Exploitation-gestion						
Bac Pro Organisation Transport de Marchandises	805	26 %	67 %	0 %	1 %	0 %
BTS Gestion des Transports et Logistique Associée	1 453	23 %	67 %	-11 %	6 %	28 %
DUT Gestion Logistique et Transport (*)	646	nc	70 %	-39 %	nc	nc
Licences (*)	143	nc	97 %	-15 %	nc	nc
Manutention-magasinage						
CAP Opérateur/Opératrice Logistique	1 212	8 %	87 %	-7 %	7 %	10 %
Bac Pro Logistique	2 366	17 %	76 %	-7 %	1 %	15 %
Maintenance						
CAP Maintenance de véhicules option véhicules de transport routier	461	3 %	86 %	-58 %	4 %	27 %
Bac Pro Maintenance des véhicules option véhicules de transport routier	870	2 %	79 %	-10 %	1 %	13 %
BTS Maintenance des véhicules option véhicule de transport routier	215	3 %	64 %	2 %	9 %	18 %
TOTAL 2023	15 212	22 %	81 %	-9 %	7 %	25 %
TOTAL 2022	16 669	23 %	78 %	5 %	3 %	24 %

Source : AFT, AFTRAL, Promotrans, CFA TLV, Ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, Ministère de la Santé et de la Prévention (Enquête Écoles)

(*) pour ces filières : effectifs diplômés de l'enseignement supérieur soutenus par les seuls organismes de branche

nc : non communiqué

Plus de 15 210 diplômes d'Etat en transport-logistique (toutes voies d'accès, y compris validation des acquis de l'expérience) ont été délivrés, soit une baisse de 9 % par rapport à 2022.

Cette baisse est notamment liée au remplacement du DUT GLT en deux ans par le BUT MLT en trois ans (dont la première session d'examen se déroule en 2024), ainsi qu'à la suppression du CAP Conducteur Livreur de Marchandises comme certification intermédiaire du BAC Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises, suite au décret n° 2020-1277 du 20 octobre 2020. Les élèves et apprenants du BAC Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises n'ont donc plus la possibilité de se présenter à l'examen du CAP Conducteur Livreur de Marchandises, si ce n'est en tant que candidat libre.

Ainsi, le nombre de diplômés en CAP Conducteur Livreur de Marchandises passe de 815 en 2022 à 205 en 2023 (- 75 %).

Le nombre de diplômés en CAP Conducteur routier Marchandises est en hausse (+ 29 %) passant de 1 839 diplômés en 2022 à 2 367 diplômés en 2023.

En parallèle, le nombre de diplômes délivrés au BAC Pro. Conducteur Transport Routier de Marchandises est en progression de 3 %.

Les taux moyens de réussite aux diplômes de la « Conduite » (tous diplômes confondus) sont de 89 %.

31 % des diplômes « cœur de métier » de la Branche ont été délivrés pour des certifications relatives aux métiers de la conduite.

Les diplômes préparant aux métiers de l'« Exploitation-gestion » représentent 20 % des diplômes délivrés en transport-logistique.

Le taux de réussite tous diplômes confondus est de 69 %.

À noter la progression du nombre de diplômes délivrés pour le BTS Gestion des Transports et Logistique Associée, passant de 1 348 en 2022 à 1 453 diplômés en 2023 (+ 8 %).

Parallèlement, le nombre de diplômés pour les formations aux métiers de la famille professionnelle « Manutention-magasiner » est globalement en baisse de 6 % avec un repli en particulier du BAC Pro. Logistique (- 7 %).

Les diplômes de la famille « Manutention-magasiner » représentent 24 % des diplômes délivrés en transport-logistique.

Le taux de réussite tous diplômes confondus de cette filière est de 79 %.

Enfin, le volume de diplômés sur les formations préparant aux métiers de la « Maintenance » est en diminution de 18 %, avec une forte baisse pour le CAP Maintenance de Véhicules option Véhicules de transport routier (- 27 %).

Les diplômes de la famille « Maintenance » représentent 12 % des diplômes délivrés en transport-logistique.

Le taux de réussite tous diplômes confondus de cette filière est de 78 %.

Le taux de féminisation des diplômés en transport logistique est globalement de 22 % (- 1 point) avec un taux plus élevé pour les formations préparant aux métiers des familles professionnelles « Manutention-magasiner » (46 %) et « Exploitation-gestion » (24 %).

Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) délivrés

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
CQP Métiers du Convoyage de Fonds et Valeurs	308	221	290	202	211	260	315	21 %
CQP Métiers d'Opérateur de traitements de valeurs	255	194	318	114	115	220	289	31 %
CQP Métiers de la Gestion et de la maintenance des installations bancaires auto.	231	176	278	192	266	203	216	6 %
CQP Métiers de Déménageur professionnel	-	-	24	25	27	32	38	19 %
CQP Métiers de Déménageur professionnel option Compagnon	-	-	-	-	-	7	12	71 %

Source : AFTRAL, Brink's, Loomis, Prosegur

En 2023, 820 certificats de qualification professionnelle dans le domaine du transport de fonds et valeurs ont été délivrés par les établissements agréés par la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (CPNE-FP), soit 20 % de plus qu'en 2022. S'y ajoutent les effectifs du CQP Métiers de Déménageur professionnel (avec ou sans option Compagnon), soit 50 personnes ayant obtenu ce CQP, dont 12 avec l'option Compagnon.

Dans le cadre de l'option Compagnon du CQP Métiers de Déménageur professionnel, les apprenants réalisent un tour de France des entreprises, alterné d'une semaine de formation par mois, et passent un examen complémentaire. L'année 2023 est la deuxième session d'examen pour ce CQP et les délivrances ont progressé de 71 %.

ZOOM SUR L'ATTRACTIVITÉ DES FORMATIONS TRANSPORT LOGISTIQUE

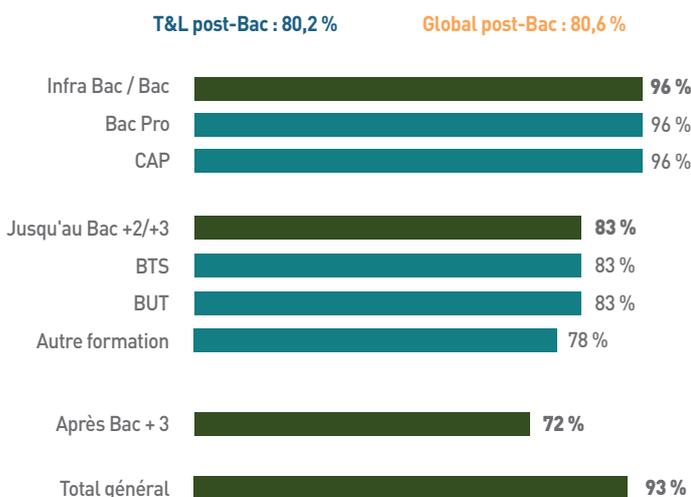
Nous avons souhaité investiguer dans quelles mesures les formations Transport Logistique étaient attractives et pour cela nous avons utilisé trois bases de données :

- Orion pour le périmètre des formations infra Bac / Bac (<https://orion.inserjeunes.beta.gouv.fr/>)
- Parcoursup pour le périmètre des formations Bac +2 à Bac +3 (<https://www.parcoursup.gouv.fr/>) et enfin
- Monmaster pour le périmètre des formations de niveau supérieur à Bac +3 (<https://www.monmaster.gouv.fr/>).

À la rentrée 2024, 889 établissements proposaient au moins une formation en Transport Logistique, regroupant 1 488 formations suivies par 35 566 élèves de première année préparant un diplôme dans ce secteur. Les formations de niveau infra Bac / Bac sont très largement majoritaires (1 305 ; 88 %) et concentrent 87 % des effectifs entrants, ces derniers étant principalement situés sur des Bac Pro (28 288 élèves).

● Vœux des candidats et sélectivité des formations transport logistique

Taux de remplissage des formations Transport et Logistique par type de diplômes



Source : Exploitation par l'AFT des données Orion, Monmaster, Parcoursup

Près de la moitié (49 %) des formations n'ont pas rempli leurs promotions à la fin des procédures d'admission avec un taux de remplissage de 93 % au global. Si les formations infra Bac / Bac sont quasiment au complet, le taux de remplissage n'est que de 80,2 % pour les formations post-Bac.

Ratio du nombre de candidatures par rapport à la capacité d'accueil par type de diplômes



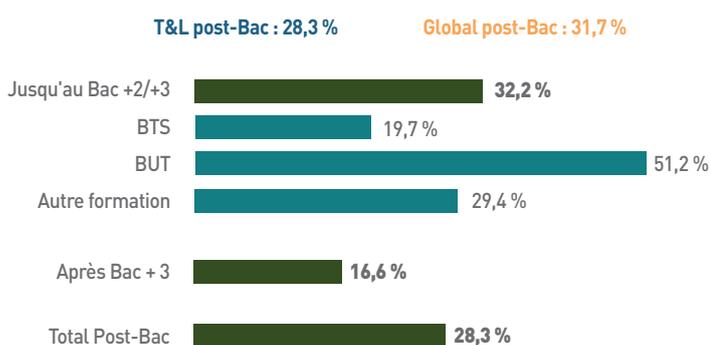
Source : Exploitation par l'AFT des données Monmaster, Parcoursup

Pourtant le nombre de candidatures pour les formations post-Bac est largement supérieur à la capacité d'accueil. Ainsi la pression sur ces formations est relativement forte avec en moyenne 11,3 candidatures pour chaque place disponible.

Les BTS sont particulièrement sous tension avec 16,3 candidatures par place disponible. A noter qu'un même individu peut émettre des candidatures pour plusieurs formations.



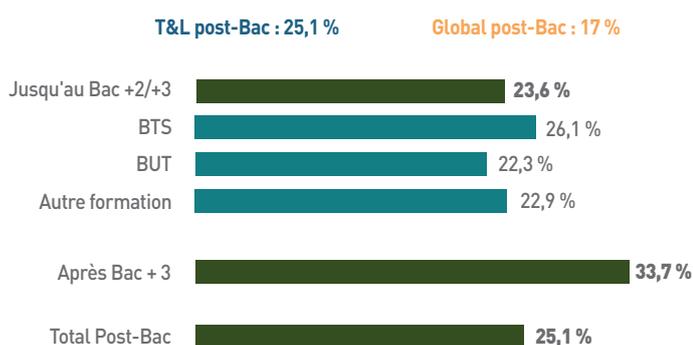
Taux de sélectivité selon le type de diplômes



Source : Exploitation par l'AFT des données Monmaster, ParcoursUp

Cependant seulement 28 % des candidats reçoivent une proposition d'admission dans une des formations Transport et Logistique post-Bac. La sélection est notamment forte pour les BTS et les formations de niveaux supérieurs à Bac +3.

Taux d'attractivité selon le type de diplômes



Source : Exploitation par l'AFT des données Monmaster, ParcoursUp

Néanmoins les candidats n'acceptent pas toutes les propositions d'admissions, c'est la raison pour laquelle certaines formations n'atteignent pas leur capacité maximale. En effet, seulement un quart des propositions d'admission dans des formations post-Bac Transport Logistique sont acceptées par les candidats.

Comparativement à l'ensemble des formations post-Bac tous domaines confondus, les formations en Transport Logistique semblent être relativement plus attractives (tous domaines confondus, les candidats n'acceptent que 17 % des propositions).

Profil des étudiants

- 80 % des admis en Bac +2/+3 sont des néo-bacheliers alors que plus de 40 % des candidatures ne préparaient pas un Bac l'année précédente. La sélectivité est donc forte pour les individus en réorientation ou en reprise d'études.
- 30 % des néo-bacheliers admis en Bac +2/+3 sont issus d'un Bac Pro et 35 % d'un Bac technologique.
- Près de la moitié des néo-bacheliers admis dans les formations Transport Logistique de niveau Bac +2/+3 ont obtenu une mention au baccalauréat.
- 60 % des admis en master sont issus de licences générales et 19 % de licences professionnelles.
- 71 % des candidats sur les formations Transport Logistique de niveau Bac +2/+3 sont des hommes mais ils représentent 76 % des admis.
- 46 % des candidatures sur les formations Transport Logistique de niveau supérieur à Bac +3 émanent des femmes et elles représentent 48 % des admis. La parité est globalement respectée.
- 63 % des candidatures pour des formations Transport et Logistique de niveaux Bac +2/+3 proviennent de candidats originaires de la même académie. C'est 56 % pour les formations de niveau supérieur à Bac +3.
- 24 % des néo-bacheliers admis dans les formations Transport Logistique de niveau Bac +2/+3 sont boursiers.

Formations obligatoires

Ensemble des attestations de capacité professionnelle délivrées

	Examen	Expérience professionnelle	Équivalence diplôme (direct ou avec stage)	Total
2022				
Marchandises >= 3,5t	748	7	2 551	3 306
Marchandises < 3,5t	4 917	138	61	5 116
Voyageurs >= 9pl	65	2	421	488
Voyageurs < 9pl	321	15	-	336
Commissionnaires	52	56	2 454	2 562
2023				
Marchandises >= 3,5t	474	22	2 288	2 784
Marchandises < 3,5t	3 659	96	94	3 849
Voyageurs >= 9pl	94	2	310	406
Voyageurs < 9pl	322	22	-	344
Commissionnaires	46	100	2 252	2 398

Source : Ministère de la Transition écologique

Comme en 2022, le nombre d'attestations de capacité délivrées en transport de marchandises et en transport de voyageurs est en baisse en 2023 (respectivement - 21 % et - 9 %).

En effet, 6 633 attestations de capacité en transport routier de marchandises ont été délivrées (contre 8 422 en 2022) et 750 attestations de capacité en transport routier de voyageurs (contre 824 en 2022).

Plus précisément, le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport léger » de marchandises (entreprises utilisant uniquement des véhicules ne dépassant pas un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes) est en baisse de 25 % (- 3 points par rapport en 2022). Elles représentent 58 % des attestations délivrées en transport routier de marchandises en 2023.

Le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport lourd » de marchandises est en baisse de 16 % par rapport à 2022. Elles représentent 42 % des attestations de capacité délivrées en 2023 pour les entreprises de transport routier de marchandises.

Le nombre d'attestations de capacité délivrées aux entreprises exploitant des véhicules de transport en commun excédant neuf places conducteur compris, a baissé de 17 % en 2022 (après une baisse de 37 % en 2022), et le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées pour du « transport léger » de personnes (par des véhicules de moins de 10 places conducteur compris) est en hausse de 2 % en 2023 (après une baisse de 3 % en 2022).

La délivrance des attestations de capacité commissionnaire et « transport lourd », de marchandises ou de voyageurs, s'effectue essentiellement avec une équivalence par les diplômes (quatre fois sur cinq), alors que 95 % des attestations de capacité « transport léger » résultent du succès à un examen en 2023.



Nombre de stagiaires reçus aux formations obligatoires à la conduite

	2022	2023
FIMO marchandises	18 954	18 759
FCO marchandises	91 838	101 517
« Passerelle » marchandises	1 694	1 649
FIMO voyageurs	3 549	4 644
FCO voyageurs	21 919	23 155
« Passerelle » voyageurs	1 878	2 088

Source : Ministère de la Transition écologique

En 2023, plus de 23 400 FIMO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées, soit une progression de 4 % par rapport à 2022. Plus précisément, le nombre de FIMO voyageurs délivrées est en hausse (+ 31 % par rapport à 2022) tandis que le nombre de FIMO marchandises délivrées est en baisse (- 1 % par rapport à 2022).

Les FIMO marchandises représentent 84 % de l'ensemble des FIMO délivrées.

Plus de 124 670 FCO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées en 2023, soit une hausse de 9,6 %, avec une progression plus importante pour les FCO marchandises (+ 10,5 % par rapport à 2022).

Plus de 3 730 formations « Passerelle » (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées en 2023, soit une hausse de 4,6 % par rapport en 2022.

Ainsi en 2023, plus de 40 860 nouveaux conducteurs (+ 0,2 %) ont été formés à la conduite de véhicules lourds de transport routier de marchandises par la FIMO, une formation « Passerelle » marchandises, le BAC Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises, le CAP Conducteur Routier Marchandises ou le TP Conducteur Transport Routier de Marchandises sur porteur.

En parallèle, plus de 17 280 (+ 21,6 %) nouveaux conducteurs de véhicules de transport routier de voyageurs ont été formés via une FIMO, une formation « Passerelle » voyageurs ou un TP Conducteur de Transport en Commun sur Route.

Formations AFGSU 2

	Formation initiale	Formation de renouvellement	Formation continue
Ambulanciers	2 892	6 172	2 730
Auxiliaires ambulanciers	2 960	1 904	1 717

Source : Bilan national des CESU en 2023, ANCESU

La profession d'auxiliaire ambulancier ne fait pas partie des professions de santé identifiées dans le code de la santé publique. Toutefois, un arrêté du Ministère de la Santé et de la Prévention du 26 janvier 2006, modifié en dernier lieu par un arrêté du 28 septembre 2011, en définit les conditions d'exercice et de formation, à savoir 70 heures de formation, comprenant la formation aux gestes et soins d'urgence niveau II, dans un Institut de Formation d'Ambulanciers (IFA).

Tous les organismes de formation initiale et de formation de renouvellement collaborent avec un CESU (Centre d'Enseignement des Soins d'Urgence) pour la délivrance de l'attestation AFGSU 2. Toutes les attestations délivrées par les CESU, y compris celles délivrées dans le cadre d'une sous-traitance avec un autre organisme de formation, sont recensées par l'ANCESU (Association Nationale des Centres d'Enseignement des Soins d'Urgence).

D'après le bilan de l'ANCESU, 2 960 auxiliaires ambulanciers ont obtenu en 2023 une Attestation de Formation aux Gestes et Soins d'Urgence de niveau 2

(AFGSU 2) en formation initiale (contre 3 573 en 2022 ; - 17 %) ainsi que 2 892 ambulanciers (+ 1 %).

En parallèle, 1 904 auxiliaires ambulanciers (+ 11 % par rapport à 2022) et 6 172 ambulanciers (+ 24 %) ont suivi une formation de renouvellement. Il est à rappeler que la validité de l'attestation AFGSU 2 est conditionnée au suivi d'une formation d'actualisation des connaissances (en formation de renouvellement) d'au moins 7 heures, à suivre tous les 4 ans.

Enfin, 1 717 auxiliaires ambulanciers (+ 16 %), ainsi que 2 730 ambulanciers (+ 49 %), ont suivi la formation complète AFGSU 2 de 21 heures. Il peut s'agir de professionnels qui souhaitent reprendre ou développer une activité, et de professionnels dont la date de validité de l'AFGSU 2 a expiré. À noter que dans le bilan de l'ANCESU, nombre d'attestations AFGSU 2 délivrées ne peuvent pas être attribuées à une profession en particulier, d'où une sous-estimation du nombre de formations suivies par les professionnels du transport sanitaire.



Répartition des effectifs en formation obligatoire formés dans les organismes de formation soutenus par la Branche

Formations d'accès au métier	Effectifs 2023	Formations continues	Effectifs 2023
Direction-encadrement			
Attestations de capacité		Matières dangereuses	1 240
> March +3,5t	915		
> March -3,5t	1 950		
> Voy +9 plcs	80		
> Voy -9 plcs	402		
> Commissionnaire	24		
Conduite			
FIMO		FCO en centre	
> Marchandises	5 343	> Marchandises	49 504
> Voyageurs	937	> Voyageurs	6 403
Passerelles vers Marchandises	429	FCO par délégation de compétences (moniteurs)	
		> Marchandises	2 503
		> Voyageurs	3 673
Passerelles vers Voyageurs	640	Recyclage formation matières dangereuses	13 053
Auxiliaire ambulancier	2 727	Recyclage permis à points	492
Formation initiale matières dangereuses	21 006		
Permis de conduire			
> B, BE	1 039		
> C, CE, C1	12 496		
> D, DE, D1	2 021		
Manutention-magasinage			
CACES débutants	38 170	CACES expérimentés	33 217
Autres			
Conseiller à la sécurité (initiale)	2 354	Conseiller à la sécurité (recyclage)	2
Homologation des formateurs	300	Formation de formateurs	33
TOTAL 2023			200 953
TOTAL 2022			190 609

Source : AFTRAL, Promotrans

Plus de 200 950 personnes ont réalisé une formation obligatoire en 2023 auprès des deux organismes dispensateurs de formation de la Branche, AFTRAL et Promotrans (+ 5,4 % par rapport à 2022).

Les effectifs sur les formations d'accès au métier sont en hausse de 15,5 % par rapport à 2022. Plus précisément :

- Les effectifs en formation sur les attestations de capacité en transport « léger » de voyageurs (- 9 places) sont en forte progression, + 65 % par rapport à 2022. A contrario les effectifs en formation sur les attestations de capacité en transport de voyageurs (+ de 9 places) sont en baisse de 8 % par rapport à 2022.
- En parallèle, les effectifs en formation sur les attestations de capacité en transport de marchandises (lourd et léger) sont en baisse de 10 points par rapport à 2022.
- Il est à noter aussi une forte progression des effectifs sur l'ensemble des formations du permis de conduire toutes catégories confondues entre 2022 et 2023 : + 46 % par rapport à 2022 ainsi que pour les effectifs sur les

formations CACES débutants mais dans une moindre mesure (+ 17 % par rapport à 2022).

- Enfin, les formations initiales de « conseiller à la sécurité » et d'« homologation des formateurs » ont vu leurs effectifs s'accroître significativement (multipliés respectivement par 4 et 3,9).

En parallèle, les effectifs des formations continues sont en baisse de 1,7 %. Plus précisément :

- Les effectifs en formation continue « Matières dangereuses » sont en baisse de 28 % par rapport à 2022 ainsi que ceux des formations « CACES expérimentés » (- 16 %).
- Il est à noter cependant une progression des effectifs en FCO voyageurs qui est de l'ordre de 43 % par rapport à 2022.
- En parallèle, les effectifs sur les formations dites « Autres » (formation initiale de Conseiller à la sécurité et formation d'homologation des formations) sont en forte baisse passant de 486 stagiaires à 35 stagiaires en 2023 soit une baisse de 93 %.

● Formations continues (hors formations obligatoires)

Sont ici présentés les effectifs en formation continue non obligatoire, ne donnant pas lieu à la délivrance d'un diplôme d'État ou d'un titre.

Répartition des effectifs en formation continue par famille professionnelle en 2023 (hors formations obligatoires)

	Effectifs en formation continue
Direction-encadrement	7 943
Conduite	7 446
Exploitation-gestion	748
Manutention-magasinerie	2 473
Maintenance	946
Autres	53 119
TOTAL 2023	72 675
TOTAL 2022	58 814

Source : AFTRAL, Promotrans

Plus de 72 670 personnes ont suivi une formation de perfectionnement, sans caractère obligatoire et ne donnant pas lieu à la délivrance d'un diplôme ou titre professionnel, au sein des organismes de formation AFTRAL ou Promotrans (+ 23,5 % par rapport à 2022).

Ainsi, les effectifs des formations préparant aux métiers de la famille professionnelle « Direction-encadrement » ont presque été multipliés par 2, ceux de la famille « Maintenance » ont progressé de 16 % et ceux de la famille « Conduite » de 13 %.

Il est à noter une forte progression des effectifs de la famille « Autres » (+ 22 %).

Formations non règlementées en transport sanitaire

Autres formations non-règlementées en transport sanitaire

Source : Bilan national des CESU en 2023, ANCESU

D'après le bilan ANCESU 2023, 1 795 apprenants ont bénéficié de formations non-règlementées en transport

sanitaire proposées par des CESU, contre 372 en 2022, soit des effectifs multipliés par 4,8.



> Utilisation des dispositifs de formation

Sont ici présentés :

- Les effectifs formés de conducteurs routiers cofinancés par l'AFT au titre de l'aide individuelle ;
- Les effectifs en apprentissage ;
- Les effectifs communiqués par OPCO Mobilités pour les salariés des établissements de la Branche qui ont réalisé en 2023 leur formation dans le cadre des contrats de professionnalisation, du plan de développement des compétences, du FNE-Formation, de la Pro-A et de la validation des acquis de l'expérience (VAE).

Il convient de préciser que les chiffres AFT et OPCO Mobilités reprennent les effectifs formés sur ces dispositifs par les organismes de formation de la Branche (chiffres déjà inclus dans la rubrique précédente), mais englobent également les actions réalisées par les autres opérateurs qui interviennent sur ces formations.

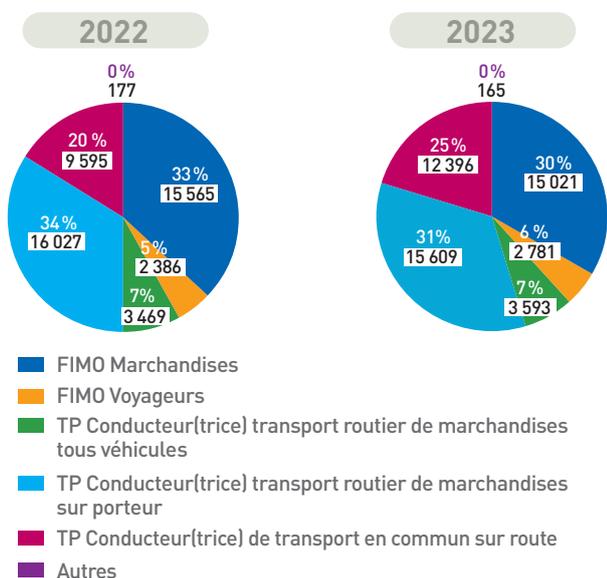
En ce qui concerne la VAE, sont également détaillés les bilans pour les titres professionnels et diplômes d'État des spécialités transport-logistique relevant des familles professionnelles de la CPNE-FP. Sont enfin présentés les effectifs de tuteurs formés dans la Branche.



Plus de 49 560 formations de conduite cofinancées par l'AFT en 2023

Soutien aux formations de conducteurs routiers par l'AFT

Répartition des bénéficiaires par formation



Source : AFT

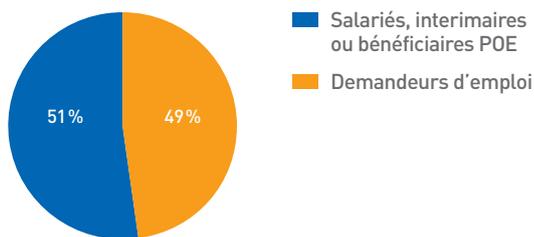
49 565 formations d'accès au métier de conducteur routier ont été cofinancées en 2023 par l'AFT, après 47 219 en 2022, soit une hausse de 5 %.

Les FIMO Marchandises représentent 30 % des formations à la conduite de transport routier de marchandises ayant bénéficié d'un financement de l'AFT. Leur nombre est en baisse de 3 % par rapport à 2022, ainsi que celui des titres professionnels de conducteur de transport routier de marchandises sur porteur ou tous véhicules : - 2 % par rapport à 2022.

Le nombre de formations qualifiantes (titre professionnel) d'accès au métier de conducteur de transport de voyageurs cofinancées par l'AFT est en hausse de 29 % en 2023, et en parallèle, le nombre des FIMO Voyageurs progresse de 17 % par rapport à 2022.

À noter : La catégorie « Autres » regroupe les nouveaux dispositifs financés par l'AFT (Permis C + FIMO + modules et Permis CE + modules) pour lesquels les effectifs formés restent très modestes.

Répartition des bénéficiaires en fonction de leur situation professionnelle à l'inscription en 2023

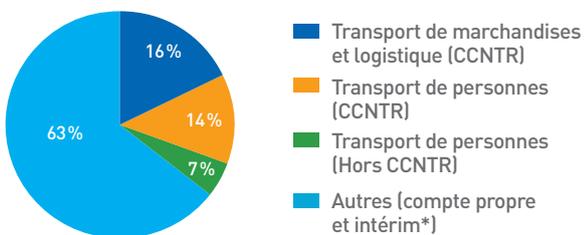


Source : AFT

49 % (- 3 points par rapport à 2022) des bénéficiaires des financements de l'AFT en 2023 sont demandeurs d'emploi au moment de leur inscription en formation. Plus précisément, 52 % des personnes postulant à un titre professionnel en conduite de véhicules de transport de marchandises (sur porteur et/ou tous véhicules) sont des demandeurs d'emploi, contre 59 % des FIMO Marchandises.

De même, 31 % des postulants à un titre professionnel en conduite de véhicules de transport de voyageurs sont des demandeurs d'emploi, contre 42 % des FIMO Voyageurs.

Répartition des bénéficiaires en emploi, ou avec une promesse d'embauche, en fonction de leur secteur d'activité



(*) OPCO Mobilités inclus
Source : AFT

Parmi les bénéficiaires d'un cofinancement de l'AFT déjà en emploi (y compris intérimaires), ou avec une promesse d'embauche, 30 % sont engagés dans des entreprises qui relèvent de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport. L'enquête réalisée par l'AFT au début du deuxième semestre 2024 auprès de personnes ayant suivi un titre professionnel en conduite de véhicules de transport routier de marchandises ou une FIMO en 2023 révèle

que les sortants de ces titres professionnels sont âgés en moyenne de 38 ans (41 ans et demi en FIMO Marchandises). 83 % sont des hommes (et 94 % pour la FIMO Marchandises).

En parallèle, les bénéficiaires d'un titre professionnel Conducteur de Transport en Commun sur route sont âgés en moyenne de 46 ans (51 ans en FIMO Voyageurs). 75 % sont des hommes (contre 82 % pour la FIMO Voyageurs).



Plus de 12 200 apprentis dans les organismes de formation de la Branche

● Apprentissage

Répartition des effectifs en apprentissage par famille professionnelle en 2023

	Effectifs inscrits en 1 ^{ère} année d'apprentissage au 31.12.2023	Effectifs inscrits en dernière année d'apprentissage au 31.12.2023	Effectifs totaux en apprentissage au 31.12.2023	Taux de féminisation des effectifs totaux en apprentissage au 31.12.2023	Nombre de diplômes ou titres délivrés par la voie de l'apprentissage en 2023
Direction Encadrement	1 464	1 268	1 947	29%	920
Conduite	4 222	3 836	4 553	13%	3 057
Exploitation-gestion	2 620	2 388	3 739	23%	1 469
Manutention-magasinage	917	737	1 430	12%	599
Maintenance	252	218	541	2%	446
TOTAL 2023	9 475	8 447	12 210	18%	6 491
TOTAL 2022	8 975	9 123	12 511	18%	7 111

Source : AFT, AFTRAL, Promotrans, CFA TLV

Fin 2023, 12 210 apprentis (- 2,4 % par rapport à 2022) suivaient une formation dans les écoles et Centres de Formation des Apprentis (CFA) des organismes dispensateurs de formation de la Branche, AFTRAL et Promotrans, ou dans des établissements de l'Éducation nationale et de l'Enseignement supérieur soutenus par l'AFT.

Les effectifs inscrits en première année d'apprentissage sont cependant en hausse de 5,6 % par rapport à 2022 (après avoir été augmenté de 32 % en 2022). 45 % d'entre eux se sont positionnés sur une formation « Conduite » et 28 % sur une formation « Exploitation-gestion ».

Cette progression des entrées en apprentissage est relativement conforme à la tendance observée dans le reste de l'économie. En effet, l'étude annuelle de

la Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance (DEPP) du Ministère de l'Éducation nationale et de la jeunesse sur l'apprentissage révèle une augmentation de 3,6 % des entrants dans ce mode de formation au 31 décembre 2023 par rapport à 2022, après + 12,9 % en 2022.

Toutes familles professionnelles confondues, la part des filles parmi les apprentis dans les écoles et CFA soutenus par la Branche (18 %) reste stable après une hausse de 5 points en 2022.

Les formations en apprentissage les plus féminisées restent celles qui préparent aux métiers des familles professionnelles « Direction-encadrement » et « Exploitation-gestion » (respectivement 29 % et 23 % de femmes).

Répartition des effectifs en apprentissage par famille professionnelle et activité en 2023

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	2 330	5 180	386	555	2 846	11 297	33 %
Voyageurs	398	270	2	178	255	1 103	36 %
Transport sanitaire	1 254	66	1	2	45	1 368	42 %
TOTAL 2023	3 982	5 516	389	735	3 146	13 768	34 %
TOTAL 2022	3 956	4 625	155	1 241	4 178	14 155	34 %

Source : OPCO Mobilités

Porté par la réforme de 2018 et le plan « 1 jeune, 1 solution » lancé en juillet 2020, le nombre de contrats d'apprentissage a connu en 2023, au niveau de l'ensemble du secteur privé de l'économie, une hausse de 7 % par rapport à 2022, soit un léger ralentissement de la croissance des effectifs, après plusieurs années de hausse à deux chiffres.

La loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel a en effet renforcé l'attractivité de cette voie de formation par :

- la libéralisation du marché à l'ensemble des organismes de formation qui souhaitent dispenser des actions de formation par apprentissage et pour lesquelles un niveau de financement pour chaque contrat sera assuré ;
- une augmentation des salaires des apprentis, une aide financière pour les apprentis majeurs qui souhaitent passer le permis de conduire B et la création d'une aide unique pour les entreprises de moins de 250 salariés qui signent un contrat d'apprentissage avec un jeune qui prépare un diplôme ou titre à finalité professionnelle équivalent au plus au baccalauréat ;
- l'ouverture de l'apprentissage jusqu'à l'âge de 29 ans révolus, avec la possibilité d'entrer en formation tout au long de l'année et avec une durée de formation adaptée au niveau de l'apprenti.

L'aide qui prévoyait précédemment une prime de 5 000 euros pour l'embauche d'un apprenti mineur et de 8 000 euros pour l'embauche d'un apprenti majeur a été remplacée par une aide d'un montant de 6 000 € versée à toutes les entreprises, pour les contrats conclus avec un alternant, mineur comme majeur, pour la première

année d'exécution du contrat. Sont concernés par cette aide les contrats d'apprentissage conclus entre le 1er janvier et le 31 décembre 2023 pour préparer un diplôme ou un titre à finalité professionnelle équivalent au plus au niveau 7 du cadre national des certifications professionnelles (Bac +5).

Dans les entreprises de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport, ces mesures ont soutenu la croissance du nombre d'apprentis jusqu'en 2021 (multiplication par 2,2 en 2020 puis 1,2 en 2021) ; néanmoins, cette croissance a ralenti fortement en 2022 (+ 1,3 %), et en 2023, les effectifs en apprentissage sont en baisse de 2,7 % par rapport à 2022.

83 % des apprentis de la Branche sont en contrat dans une entreprise de transport de marchandises.

Parmi les apprentis en entreprise de transport routier de marchandises, 46 % (+ 11 points) se préparent aux métiers de la famille professionnelle « Exploitation-gestion » et 21 % (stable) à un métier de la « Conduite ». Parallèlement, parmi les apprentis en entreprise dans le transport routier de voyageurs, 36 % préparent une formation « Conduite » et 24 % se forment aux métiers de la famille professionnelle « Exploitation-gestion ».

Le nombre d'apprentis préparant un diplôme de la maintenance dans la Branche a diminué par rapport à 2022 (- 41 %).

Dans les entreprises de la Branche, le taux de féminisation des apprentis est de 34 % (stable par rapport à 2022), avec une plus forte proportion dans le transport sanitaire, où les filles représentent 46 % des apprentis.



● Professionnalisation

Contrats de professionnalisation par famille professionnelle et activité en 2023

	Conduite	Exploitation- Gestion	Manutention- Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	2 059	228	185	41	257	2 770	21 %
Voyageurs	783	25	2	7	31	848	23 %
Transport sanitaire	60	3	0	0	3	66	41 %
TOTAL 2023	2 902	256	187	48	291	3 684	22 %
TOTAL 2022	2 290	345	121	67	338	3 161	22 %

Source : OPCO Mobilités

Dont % de Contrats de professionnalisation en CDI

	CDI
Marchandises	18 %
Voyageurs	14 %
Transport sanitaire	30 %
TOTAL 2023	17 %
TOTAL 2022	9 %

Source : OPCO Mobilités

Le nombre de contrats de professionnalisation dans les entreprises de la Branche a progressé de 16,5 % en 2023 après avoir augmenté de 5,4 % en 2022.

Les effectifs des formations « Conduite » représentent 79 % des contrats de professionnalisation.

Dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution », une aide exceptionnelle a été mise en place à partir de juillet 2020 pour soutenir les embauches en contrat de professionnalisation dans le contexte de la crise sanitaire. Depuis le 1^{er} janvier 2023, les entreprises qui recrutent des jeunes en contrat de professionnalisation bénéficient d'une aide à l'embauche pouvant aller jusqu'à 6 000 €.

Un décret du 29 décembre 2023 maintient cette aide pour l'année 2024. Néanmoins, un décret du 24 avril 2024 indique que l'aide ne s'applique pas aux contrats de professionnalisation conclus après le 30 avril 2024. Sont concernés par cette aide les contrats de professionnalisation conclus entre le 1^{er} janvier 2023 et le 30 avril 2024 pour préparer un diplôme ou un titre à finalité professionnelle équivalant au plus au niveau 7 du

cadre national des certifications professionnelles (Bac +5). Les contrats de professionnalisation doivent être conclus avec des salariés de moins de 30 ans.

Ces contrats peuvent également être des certificats de qualification professionnelle (CQP) ou des contrats de professionnalisation expérimentaux.

On compte 3,7 fois moins de jeunes en contrat de professionnalisation dans la Branche qu'en contrat d'apprentissage.

Le taux de féminisation des apprenants en contrat de professionnalisation dans les entreprises de la Branche est de 22 % (stable).

17 % (+ 8 points) des contrats de professionnalisation sont en CDI ; c'est dans le secteur du transport sanitaire que la part des contrats de professionnalisation en CDI est la plus élevée (30 %).

Globalement, le nombre d'alternants (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) dans la Branche est en hausse de 0,8 % en 2023, après une hausse de 2 % en 2022 et 27 % en 2021.

Plan de développement des compétences

Formation continue hors alternance

Moins de 11 salariés (Actions de Formation hors alternance + AFEST + FNE)

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	5 523	169	856	132	3 065	9 775	16 %
Voyageurs	621	6	8	1	342	978	30 %
Transport sanitaire	497	4	2	0	1 259	1 762	38 %
TOTAL 2023	6 641	179	886	133	4 666	12 515	20 %
TOTAL 2022	6 421	336	1 102	491	4 724	13 074	22 %

Source : OPCO Mobilités

Formation continue hors alternance

Plus de 11 salariés (Actions de Formation hors alternance + AFEST + FNE)

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	44 948	1 983	10 100	1 708	37 948	96 687	16 %
Voyageurs	8 357	205	94	97	5 483	14 236	27 %
Transport sanitaire	2 966	73	24	2	6 974	10 039	39 %
TOTAL 2023	56 271	2 261	10 218	1 807	50 405	120 962	19 %
TOTAL 2022	47 453	1 735	12 702	2 266	54 218	118 374	21 %

Source : OPCO Mobilités

Depuis le 1^{er} janvier 2019, le « Plan de formation » a laissé place au « Plan de développement des compétences », qui rassemble l'ensemble des actions de formation retenues par l'employeur pour ses salariés.

Dans les établissements de la Branche de moins de 11 salariés, l'utilisation du plan de développement des compétences est en baisse de 4,3 % en 2023 (après - 1 % en 2022).

En effet, le plan de développement des compétences a été moins mobilisé pour financer des formations de la famille professionnelle « Exploitation-gestion » (- 47 % par rapport à 2022), ainsi que pour la famille professionnelle « Manutention-magasinage » (- 18,7 %).

Les formations conduite routière représentent 53 % des formations dispensées dans le cadre du développement des compétences pour les entreprises de moins de 11 salariés.

Toutes tailles d'entreprise confondues, 20 % [- 2 points par rapport à 2022] des formations du plan de développement des compétences ont bénéficié à des femmes.

A contrario, les salariés appartenant à des établissements de 11 salariés et plus ont relativement plus bénéficié de formations financées dans le cadre de leur plan de développement des compétences qu'en 2022 (+ 2,2 %), plus précisément pour des formations en exploitation-gestion (+ 30 %) ou en conduite (+ 19 %).

Les formations conduite routière représentent 47 % des formations dispensées dans le cadre du développement des compétences pour les entreprises de plus de 11 salariés.

Toutes tailles d'entreprise confondues, 19 % [- 2 points par rapport à 2022] des formations du plan de développement des compétences ont bénéficié à des femmes.



FNE-Formation

	Conduite	Exploitation- Gestion	Manutention- Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	7 753	102	31	4	1 362	9 252	7%
Voyageurs	1 600	33	0	0	59	1 692	23%
Transport sanitaire	213	0	0	0	0	213	35%
TOTAL 2023	9 566	135	31	4	1 421	11 157	10%
TOTAL 2022	4 633	264	790	78	6 241	12 006	22%

Source : OPCO Mobilités

Le FNE-Formation (Fonds National de l'Emploi) est un dispositif dédié à la formation des salariés des entreprises s'inscrivant dans une démarche d'accompagnement des transitions écologique, numérique, agricole/alimentaire et démographique.. Il consiste en une prise en charge par l'État d'une partie des coûts pédagogiques du projet de formation.

En 2023, 11 157 formations ont été réalisées dans la Branche grâce au dispositif FNE-Formation, soit 7 % de moins qu'en 2022.

La population féminine représente 10 % (- 12 points par rapport à 2022) des salariés ayant mobilisé le dispositif FNE-Formation.

Dispositif Pro-A

	Conduite	Exploitation- Gestion	Manutention- Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	64	34	10	0	49	157	13%
Voyageurs	42	0	0	1	2	45	33%
Transport sanitaire	268	0	0	0	7	275	39%
TOTAL 2023	374	34	10	1	58	477	30%
TOTAL 2022	653	31	4	2	23	713	22%

Source : OPCO Mobilités

La Pro-A, dispositif de reconversion ou de promotion par alternance, s'est substituée aux périodes de professionnalisation qui avaient bénéficié en 2018 à 87 911 salariés de la Branche. Elle permet aux salariés souhaitant changer de métier ou de profession d'accéder à une formation certifiante tout en restant dans leur entreprise. Son déploiement reste récent dans la Branche puisque l'accord de Branche relatif à la mise en place des actions de reconversion ou promotion par alternance (dit « Pro-A »), signé le 4 juin 2020, a été étendu par arrêté le 6 novembre 2020, et publié au Journal Officiel le 10 décembre 2020.

Les effectifs des salariés ayant bénéficié du dispositif Pro-A sont en baisse en 2023 (- 33 % par rapport à 2022).

En 2023, 477 stagiaires (contre 713 en 2022) ont mobilisé le dispositif Pro-A, et plus précisément 157 stagiaires (contre 289 en 2022) dans le transport routier de marchandises et 275 stagiaires (contre 348 en 2022) dans le transport sanitaire.

La population féminine représente 30 % des stagiaires ayant mobilisé le dispositif Pro-A.

Tutorat

Effectifs de tuteurs formés par activité

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Marchandises	1 915	2 609	1 986	1 541	2 266	2 885	3 014
Voyageurs	221	369	300	167	276	351	373
Transport sanitaire	133	107	99	81	107	236	302
TOTAL	2 269	3 085	2 385	1 789	2 649	3 472	3 689

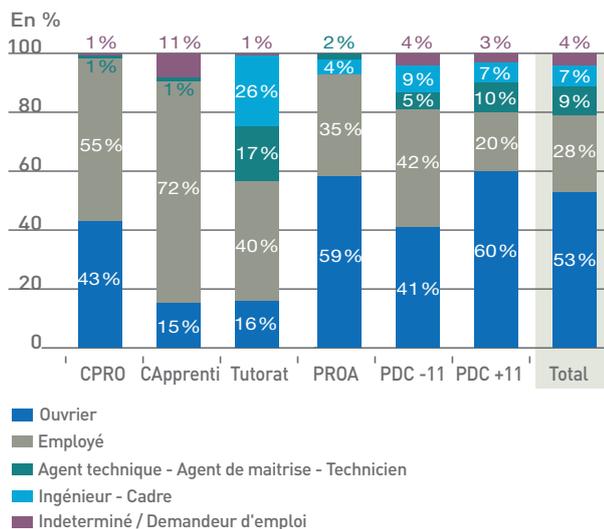
Source : OPCO Mobilités

6 % de tuteurs supplémentaires ont été formés au titre de l'accompagnement des contrats de professionnalisation en 2023, après + 31 % en 2022. Le nombre de nouveaux tuteurs qui se sont formés passe ainsi de 3 472 en 2022 à 3 689 en 2023.

82 % des tuteurs formés sont employés dans des entreprises de transport routier de marchandises.

Caractéristiques des bénéficiaires des formations prises en charge par OPCO Mobilités

Répartition des bénéficiaires par catégorie socioprofessionnelle

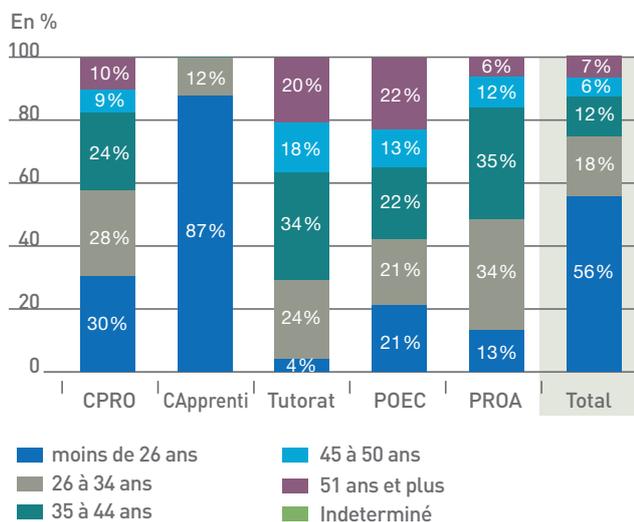


Source : OPCO Mobilités

Dans la Branche, plus de 80 % des bénéficiaires du plan de développement des compétences sont des ouvriers et des employés. 90 % des personnes en alternance (contrat de professionnalisation, dispositif Pro-A et apprentissage) relèvent également de ces catégories socioprofessionnelles.



Répartition des bénéficiaires par âge

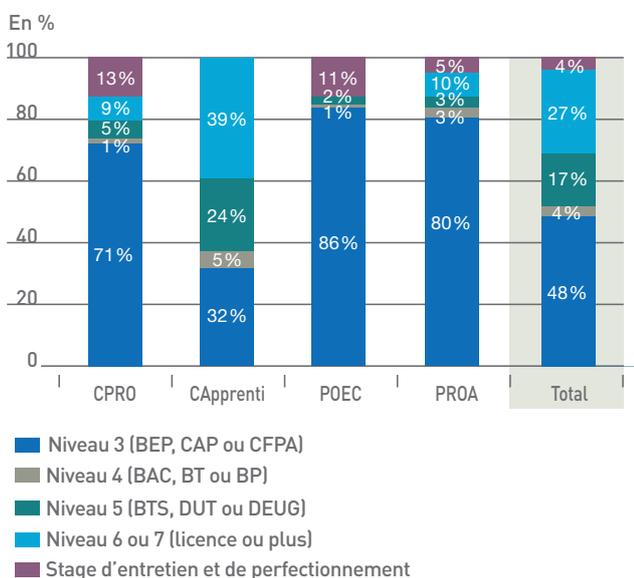


Source : OPCO Mobilités

En 2023, 43 % (+ 3 points par rapport à 2022) des bénéficiaires des contrats de professionnalisation ainsi que 53 % des bénéficiaires du dispositif Pro-A, ont 35 ans ou plus.

12 % seulement des apprentis ont plus de 25 ans. 21 % des bénéficiaires de POE collectives ont moins de 26 ans.

Répartition des bénéficiaires par niveau de formation visé



Source : OPCO Mobilités

En 2023, 71 % (- 3 points par rapport à 2022) des contrats de professionnalisation ainsi que 80 % (-13 points par rapport à 2022) des bénéficiaires du dispositif Pro-A visent un niveau infra Bac. Il en est de même pour 86 % (+ 5 points par rapport à 2022) des bénéficiaires des POE collectives.

En parallèle, 63 % (stable par rapport à 2022) des contrats d'apprentissage, ainsi que 14 % (- 4 points) des contrats de professionnalisation, préparent à des diplômes de niveau Bac +2 ou plus.

Validation des Acquis de l'Expérience (VAE)

Accompagnements de VAE pris en charge par OPCO Mobilités

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Marchandises	215	189	227	90	47	75	78
Voyageurs	12	29	32	0	0	1	1
Transport sanitaire	4	9	2	0	4	0	8
TOTAL	231	227	261	90	51	76	87

Source : OPCO Mobilités

Le nombre d'accompagnements à la VAE (validation des acquis de l'expérience) financés par OPCO Mobilités est en hausse passant de 76 accompagnements financés en 2022 à 87 accompagnements financés en 2023.

VAE sur les diplômes

	2022			2023		
	Présentés	Validations partielles	Validations totales	Présentés	Validations partielles	Validations totales
Conduite						
CAP Conducteur routier « marchandises »	3	0	2	7	3	3
CAP Conducteur livreur de marchandises	2	0	1	5	2	2
CAP Agent d'accueil et de conduite routière - transport de voyageurs	5	1	4	17	8	8
CAP Opérateur/Opératrice de service relation client et livraison	2	1	1	9	4	4
BAC Pro Conducteur transport routier marchandises	22	2	17	52	22	27
Diplôme d'État d'Ambulancier	234	219	-	199	177	-
Exploitation-Gestion						
MC Accueil dans les Transports	1	0	1	7	2	3
BAC Pro Transport	10	2	8	15	6	7
BAC Pro Logistique	191	11	170	399	170	205
BTS Gestion des Transports et Logistique Associée	127	22	74	210	68	113
Manutention-magasinage						
CAP Opérateur/Opératrice logistique	16	0	16	34	15	17
Maintenance						
CAP Maintenance de véhicules option véhicules de transport routier	4	0	4	5	2	2
BAC PRO Maintenance de véhicules option B : véhicules de transport routier	27	5	22	24	8	12
BTS Maintenance des véhicules option B véhicules de transport routier	14	4	6	29	9	17
TOTAL 2023	658	267	326	1 012	496	420

Source : Ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports, et Ministère des Solidarités et de la Santé
nc : non communiquée



En 2023, le nombre de candidats à une VAE pour des diplômes du transport ou de la logistique est en hausse (+ 29 %), passant de 326 dossiers à 420 dossiers (hors diplôme d'Etat d'Ambulancier).

Le taux de réussite aux VAE (validations totales en 2023) sur les diplômes du transport ou de la logistique est de 42 %.

62 % (-14 points par rapport à 2022) des candidats qui se sont présentés à une VAE sur les diplômes en transport-logistique ont postulé sur un des diplômes de la famille professionnelle « Exploitation-gestion ».

Plus précisément, 39 % des candidats à la VAE ont postulé au BAC Pro Logistique et 21 % au BTS Gestion des Transports et Logistique Associée.

VAE sur les Titres Professionnels dans l'ensemble des centres (validations totales)

	2022		2023	
	présentés	admis	présentés	admis
Conduite				
Conducteur(trice)-livreur(se) sur véhicule utilitaire léger	1	1	1	0
Conducteur(trice) transport routier marchandises sur porteur	1	1	2	2
Conducteur(trice) du transport routier tous véhicules	1	1	4	4
Conducteur(trice) de transport en commun sur route	6	6	3	3
Exploitation-gestion				
Technicien(ne) en logistique d'entrepôt	5	5	15	14
Technicien(ne) supérieur(e) en transport option transitaire aérien et maritime	1	1	-	-
Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises	72	67	50	43
Technicien(ne) supérieur(e) en méthodes et exploitation logistiques	16	12	14	13
Exploitant(e) régulateur en transport routier de voyageurs	2	1	2	1
Manutention-magasinage				
Cariste d'entrepôt	1	1	2	2
Agent(e) magasinier(ère)	7	7	6	5
Préparateur(trice) de commandes en entrepôt	4	4	3	3
TOTAL 2023	117	107	102	90

Source : DGEFP

90 (- 16 % par rapport à 2022) certifications par la VAE ont été délivrées en 2023 par le Ministère du Travail pour les titres professionnels du transport et de la logistique. Le taux de réussite est de 88 % (- 3 points par rapport à 2022).

La famille « Exploitation-gestion » représente 79 % du volume total des titres professionnels du transport et de la logistique délivrés par la voie de la VAE en 2023. En effet, 63 % des VAE se concentrent sur le titre professionnel Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises dont le taux de réussite est de 86 %.

ZOOM SUR LES ACTIONS DE FORMATION FINANCÉES EN TRANSPORT LOGISTIQUE EN 2023

Actions de formation de stagiaires, salariés dans une entreprise de la Branche, avec financement OPCO Mobilités :

En 2023, 158 294 stagiaires, salariés d'une entreprise de la branche, ont bénéficié d'une prise en charge par OPCO Mobilités dans le cadre d'une formation.

Le montant engagé dans les actions de formations s'élève à 79 846 665 €.

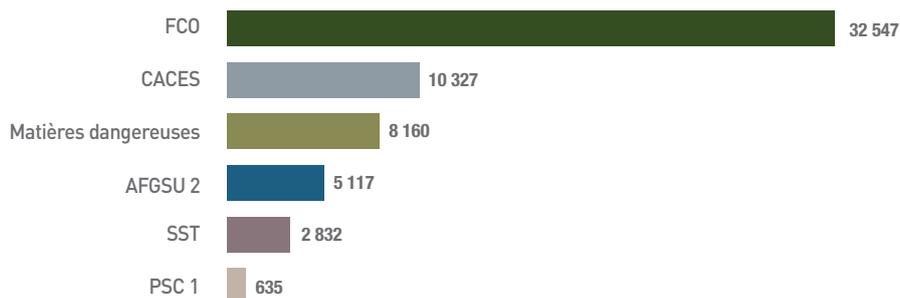
NB :

- OPCO Mobilités n'a pas l'exhaustivité sur les formations suivies hors alternance.
- Les chiffres présentés ici ne reflètent donc pas la totalité des actions de formations suivies par les salariés des branches du transport routier et activités auxiliaires du transport.

• Pour les formations listées ci-dessous, ne sont pris en compte que les fonds du plan de développement des compétences, du versement volontaire, comprenant l'investissement formation (VV/VIF) et du reliquat investissement formation (RIF). Sont exclues les actions cofinancées (FNE, POEC et autres cofinancements), et formations en alternance.

• Dans cette partie, nous mentionnons les stagiaires plutôt que les salariés car un même individu peut avoir suivi plusieurs formations et sera comptabilisé pour chacune d'elles.

Nombre de stagiaires salariés dans une entreprise de la Branche ayant bénéficié d'une formation obligatoire prise en charge par OPCO Mobilités :



Source : OPCO Mobilités

En 2023, 56 786 stagiaires, salariés dans une entreprise de la Branche, ont suivi une formation obligatoire avec une prise en charge par OPCO Mobilités et plus précisément 57 % dans le cadre d'une FIMO, 18 % dans le cadre d'un CACES et 14 % dans le cadre d'une formation « Matières dangereuses ».

Ainsi, 36% des stagiaires de la Branche ayant bénéficié d'une prise en charge par OPCO Mobilités l'ont été pour suivre une formation obligatoire.

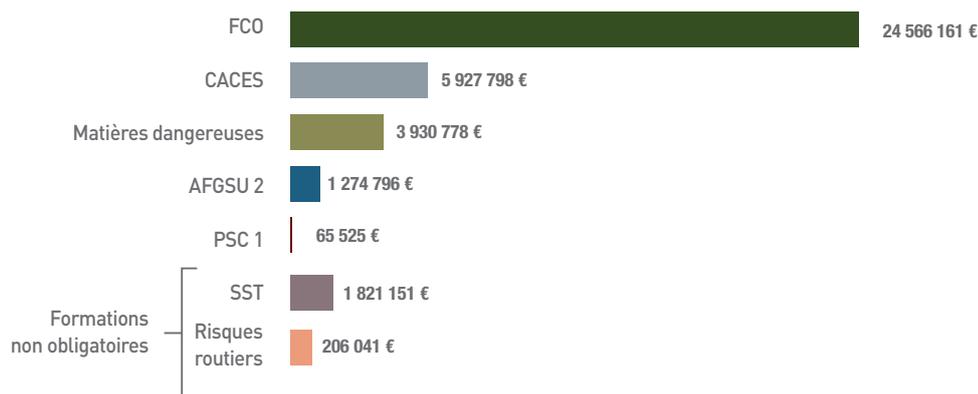
À cela s'ajoutent, dans la Branche, 2 832 formations SST et 635 formations PSC1 prises en charge par OPCO Mobilités.

Le salarié sauveteur secouriste du travail (SST) a pour missions de porter les premiers secours à toute victime d'un accident du travail, mais aussi de participer à la prévention des risques professionnels dans son entreprise. Pour cela, il doit acquérir des compétences spécifiques dans le cadre d'une formation initiale, puis suivre régulièrement une formation d'actualisation des compétences.

La formation Prévention et secours civique de niveau 1 (PSC1) permet d'apprendre les gestes de premier secours à travers des mises en situation : comment prévenir les secours, protéger une victime, etc.



Répartition par formation des montants engagés par OPCO Mobilités :

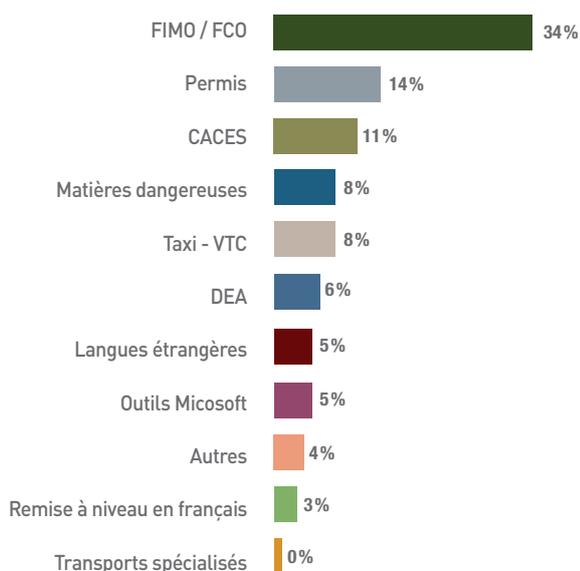


Source : OPCO Mobilités

Parmi les montants engagés par OPCO Mobilités pour financer des formations obligatoires dans la Branche, 69 % l'ont été pour des FCO, 17 % pour des formations

« CACES » et 11 % pour des formations « Matières dangereuses ».

Intitulé des actions de formation co-financées par le CPF du salarié :

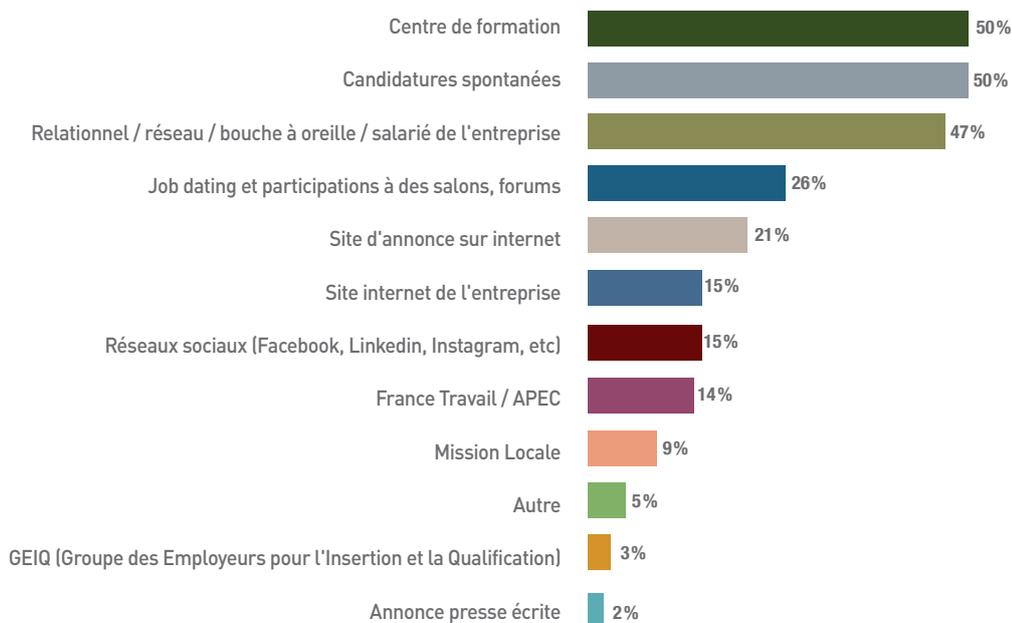


Source : Enquête AFT

D'après l'enquête Tableau de bord de l'AFT, on estime que 2 530 actions de formation ont été cofinancées dans la Branche par le CPF des salariés en 2023.

34 % des actions de formation co-financées par le CPF du salarié en 2023 concerneraient une FIMO / FCO et 14 % une formation « permis ».

Canaux de recrutement des apprentis :



Source : Enquête AFT

D'après l'enquête Tableau de bord de l'AFT, 19 % des établissements de la Branche emploient des apprentis. Les établissements répondant à cette enquête font état de différents canaux de recrutement afin de trouver des apprentis.

Principalement, les établissements font appel aux centres de formation (la moitié des répondants). Ils comptent également sur les candidatures spontanées (également la moitié des sondés), tandis que le réseau relationnel, ainsi que le « bouche à oreille », sont aussi fréquemment activés (47 %).

Pour 26 % des recruteurs, les job dating et les participations à des salons et forums sont des canaux de recrutement utilisés.

Les sites d'annonce sur Internet (21 %), le site internet de l'entreprise (15 %) ainsi que les réseaux sociaux : Facebook, LinkedIn, Instagram... (15 %) sont aussi exploités à cet effet.

Enfin les opérateurs France Travail / APEC et les missions locales sont des canaux de recrutement utilisés mais dans une plus faible proportion (respectivement 14 % et 9 %). 95 % des recruteurs déclarent ne pas avoir de difficultés pour trouver des apprentis.

98 % disent ne pas prendre de mesures particulières pour faciliter la mobilité et l'hébergement des apprentis. Pour les autres, il s'agit principalement d'une recherche d'hébergement.



**67 % des sortants sont en emploi
après une formation en transport-logistique**

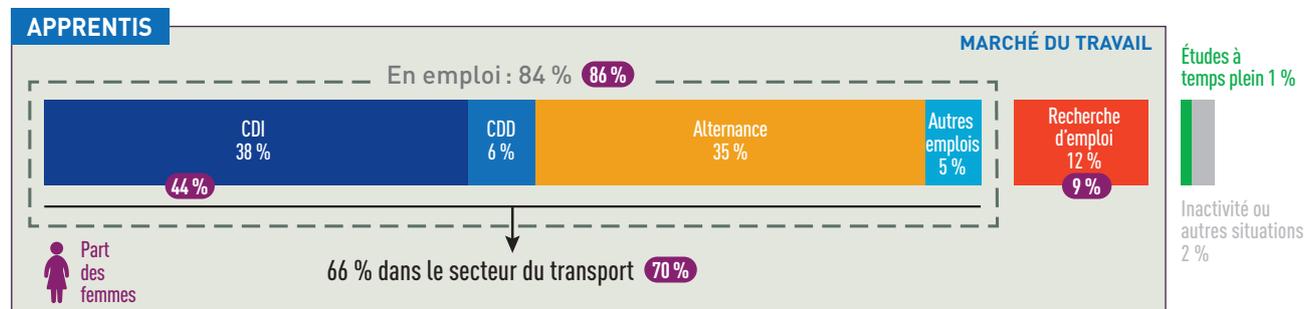
Insertion professionnelle

6 500 apprentis et lycéens sortis en 2023 des écoles / CFA AFTRAL et Promotrans, ainsi que des établissements de l'Education Nationale suivis par l'AFT, ont répondu aux enquêtes de placement de l'AFT six mois après la fin de leur formation en transport-logistique. Les apprentis représentent 55 % de cette population.

Parallèlement, 4 970 adultes ont répondu à l'enquête auprès des bénéficiaires de l'aide à la personne de l'AFT pour les formations d'accès aux métiers de conducteur que sont la FIMO et les titres professionnels.

Les résultats sont donnés ci-dessous par public et famille professionnelle.

Direction Encadrement



Source : AFT

84 % des apprentis sortant d'une formation de la famille « Direction-encadrement » en transport-logistique sont en emploi six mois après la fin de la formation (- 4 points par rapport à 2022).

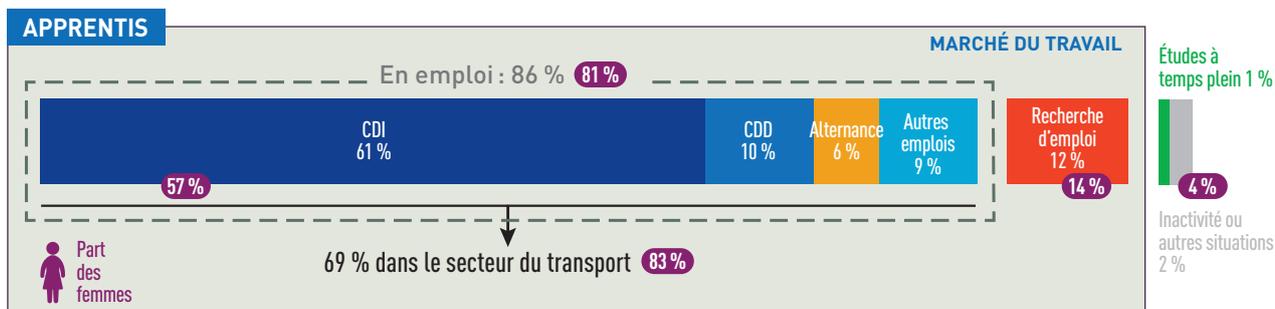
La part des emplois en CDI est en baisse et en parallèle la part des contrats en alternance en progression.

En effet, 38 % des sortants sont en CDI (- 10 points par rapport à 2022) et 35 % (+ 6 points par rapport à 2022) ont encore un contrat en alternance. 66 % de ceux qui sont en emploi exercent leur activité professionnelle dans une entreprise du secteur transport.

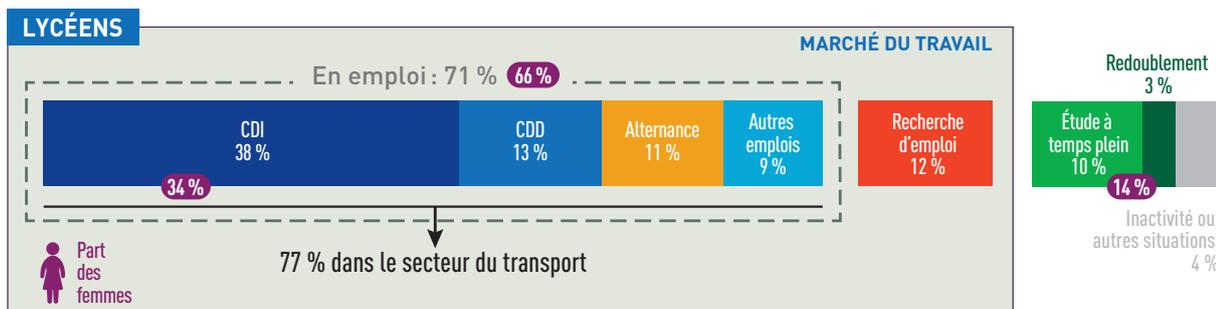
86% des femmes sont en emploi et plus précisément 44 % sont en emploi à contrat à durée indéterminée (- 3 points par rapport à 2022). 70 % d'entre elles occupent un emploi dans une entreprise du secteur transport.

Enfin, la part des sortants d'une formation de la famille « Direction-encadrement » en recherche d'emploi reste stable par rapport à 2022. A noter que la population féminine est moins souvent en situation de recherche d'emploi que la population masculine (9 % des femmes contre 12 % de l'ensemble des sortants tous sexes confondus).

Conduite



Source : AFT



Source : AFT

Six mois après une formation en conduite routière (BAC Pro. Conducteur Transport Routier de Marchandises, CAP Conducteur Routier de Marchandises, CAP Conducteur Livreur de Marchandises, CAP Déménageur sur Véhicule Utilitaire Léger et titres professionnels en conduite routière), on observe que l'insertion reste très bonne bien qu'en baisse. En effet, 86 % (- 3 points par rapport à 2022) des ex-apprentis et 71 % (- 5 points par rapport à 2022) des ex-lycéens ont trouvé un emploi (alternance comprise) dans les six mois qui suivent la fin de leur formation.

Comme pour les années précédentes, il est à noter que les sortants de ces formations en apprentissage trouvent plus fréquemment un premier emploi stable. Ainsi, six mois après leur formation, 61 % des apprentis sortant sont en CDI contre 38 % des lycéens sortant de formation conduite routière.

Parallèlement, la population féminine a rencontré relativement plus de difficultés à s'insérer sur le marché du travail. 57 % des apprenties et 34 % des lycéennes

sortant d'une formation « Conduite » sont en emploi dans le cadre d'un CDI six mois après la fin de leur formation.

Enfin, le secteur du transport reste le premier secteur d'insertion pour ces sortants de formations « Conduite » avec 69 % des apprentis et 77 % des lycéens qui exercent leur activité professionnelle dans une entreprise du secteur transport.

La part des sortants de formations conduite routière en recherche d'emploi est en hausse de 2 points par rapport à l'année précédente.

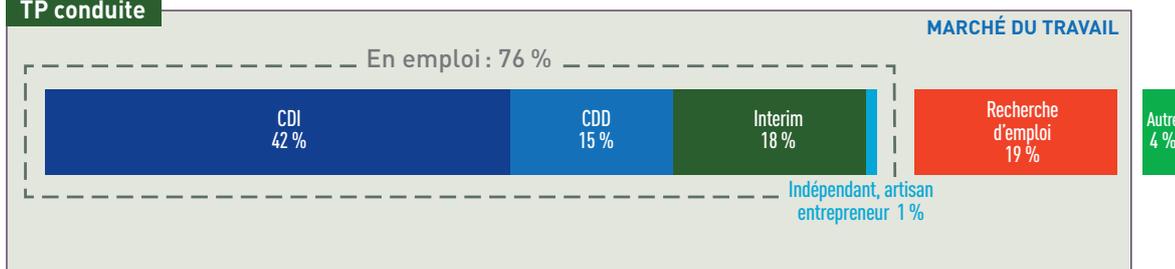
La part des lycéens sortant de formations conduite routière ayant privilégié une poursuite d'études à temps plein reste stable (10 %). Parmi les lycéens en poursuite d'études à temps plein, 83 % ont fait le choix d'une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

3 % (stable par rapport à 2022) des lycéens sortant de formations conduite routière sont en situation de redoubler leur formation.



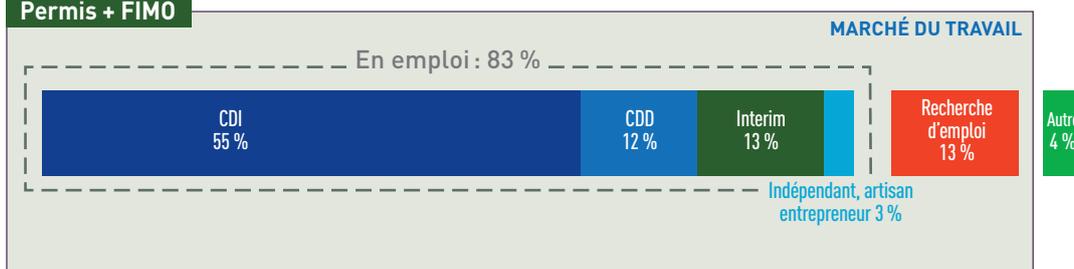
ADULTES

TP conduite



Source : AFT

Permis + FIMO



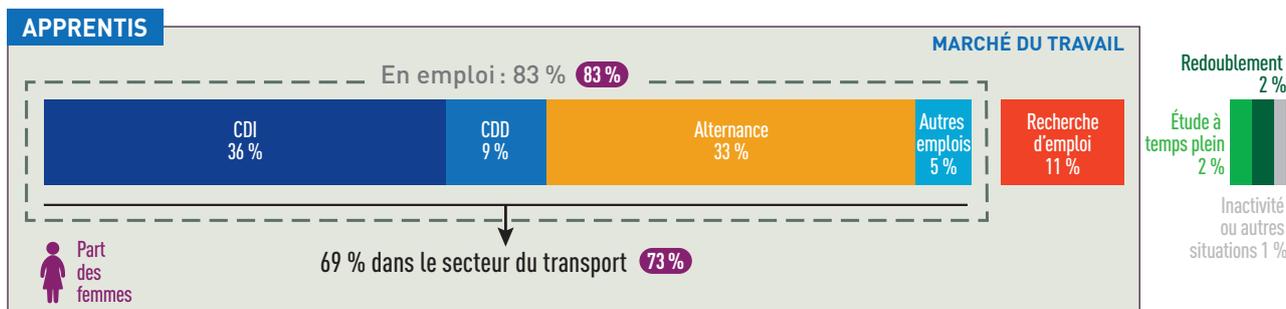
Source : AFT

Globalement, l'insertion des adultes (salariés en reconversion et demandeurs d'emploi), six mois après une formation professionnelle « Conduite », est en baisse par rapport à 2022 (- 5 points) et plus spécifiquement pour les adultes ayant passé un titre professionnel.

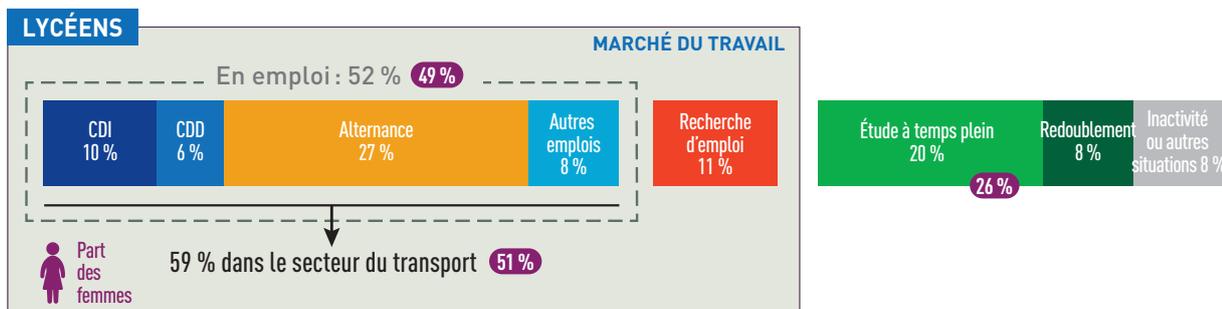
En effet, 76 % (- 7 points par rapport à 2022) des adultes ayant réalisé un titre professionnel dans le domaine de la conduite (TP Conducteur Transport Routier de Marchandises sur porteur et/ou sur tous véhicules, TP Conducteur de Transport en Commun sur Route) sont en emploi. Plus précisément, 42 % (- 4 points) ont un contrat en CDI et 18 % (- 3 points) ont un contrat d'Intérim.

Parallèlement, 83 % (- 4 points par rapport à 2022) des adultes ayant passé un permis avec une FIMO sont en emploi et plus précisément 55 % ont un contrat en CDI (contre 57 % en 2022) et 13 % sont en Intérim (- 2 points). À noter que la part des personnes en recherche d'emploi est en hausse par rapport à 2022 et de manière plus significative pour ceux ayant passé un permis et une FIMO (19 % sont en recherche d'emploi contre 9 % en 2022).

Exploitation-gestion



Source : AFT



Source : AFT

Les formations de la famille « Exploitation-gestion » débouchent plus rapidement sur un emploi par la voie de l'apprentissage que par la voie scolaire. Ainsi, 52 % (- 8 points) des ex-lycéens et 83 % (+ 2 points) des ex-apprentis sont en emploi (alternance comprise) dans les 6 mois qui suivent la fin de leur formation en 2023.

Plus spécifiquement, 10 % des lycéens et 36 % des apprentis sortant de formations « Exploitation-gestion » sont en CDI (- 6 points). Parallèlement, 33 % des ex-apprentis et 27 % des ex-lycéens sont en contrat d'alternance.

À noter que 83 % des ex-apprenties de formations « Exploitation-gestion » sont en emploi contre 49 % des ex-lycéennes.

69 % (- 3 points) des ex-apprentis et 59 % (- 10 points) des ex-lycéens en emploi exercent dans une entreprise du transport et de la logistique.

La part des sortants de formations « Exploitation-gestion » en recherche d'emploi est en baisse pour les ex-apprentis (11 %, - 4 points par rapport à l'année précédente) et en hausse pour les ex-lycéens (11 %, + 4 points).

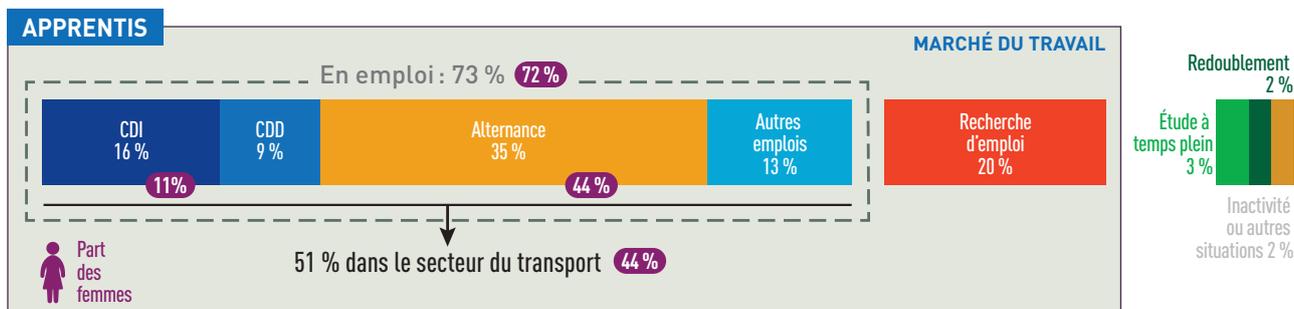
20 % (- 2 points par rapport à l'année précédente) des lycéens sortant de formations « Exploitation-gestion » ont privilégié une poursuite d'études à temps plein. Parmi les lycéens en poursuite d'études à temps plein, 54 % ont fait le choix d'une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

A l'inverse, seuls 2 % des ex-apprentis ont fait ce choix de poursuite d'études.

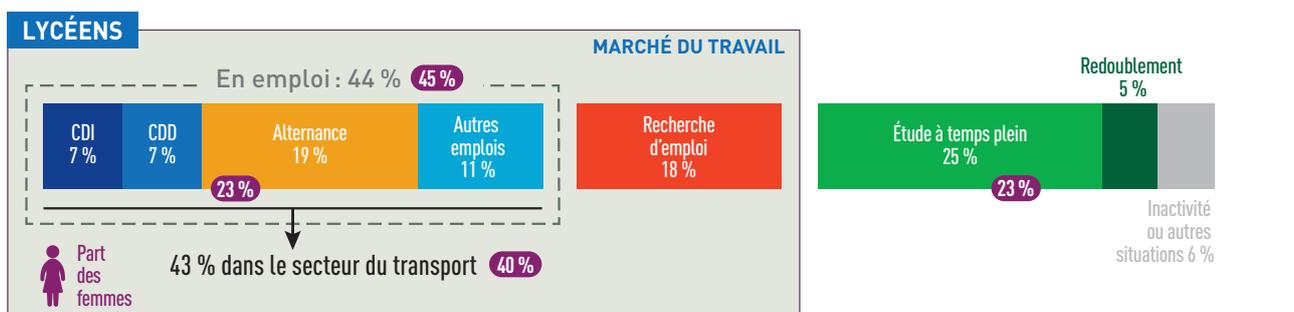
Il est à noter que 8 % (stable par rapport à 2022) des lycéens sont en situation de redoublement.



Manutention-magasiner



Source : AFT



Source : AFT

La situation à six mois des sortants de formations « Manutention-magasiner » diffère de celle des sortants de formations « Conduite » avec une insertion sur le marché de l'emploi plus difficile.

Ainsi, 73 % (- 2 points par rapport aux sortants 2022) des ex-apprentis de formations « Manutention-magasiner » sont en emploi contre 44 % (- 1 point) des ex-lycéens. Le plus souvent il s'agit de contrats dits précaires (CDD, intérim, alternance, saisonnier) : 57 % des apprentis et 37 % des lycéens occupent un emploi de ce type.

La part des apprentis en emploi exerçant leur activité professionnelle dans une entreprise du secteur transport est en baisse par rapport à 2022. En effet, 51 % des apprentis sortant d'une formation en 2023 occupent un emploi dans ce secteur contre 65 % en 2022.

En parallèle, 43 % (- 1 point) des ex-lycéens exercent leur activité professionnelle dans une entreprise du secteur transport-logistique.

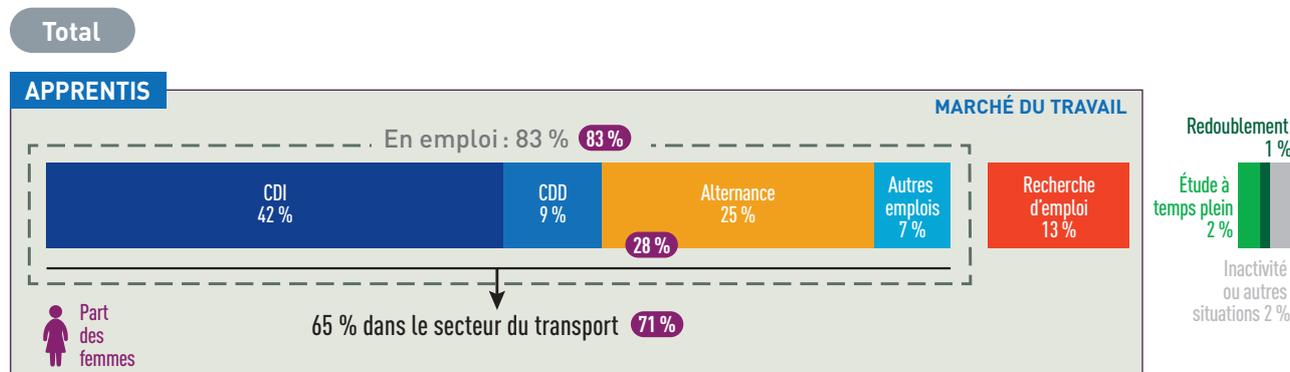
Concernant la population féminine, leur insertion sur le marché du travail est conforme à celle de leurs homologues masculins. Ainsi 72 % (- 4 points) des ex-apprenties et 45 % (+ 3 points) des ex-lycéennes sont en emploi.

20 % (- 2 points) des apprentis sortant de formations « Manutention-magasiner » sont en recherche d'emploi ainsi que 18 % (+ 2 points) des lycéens.

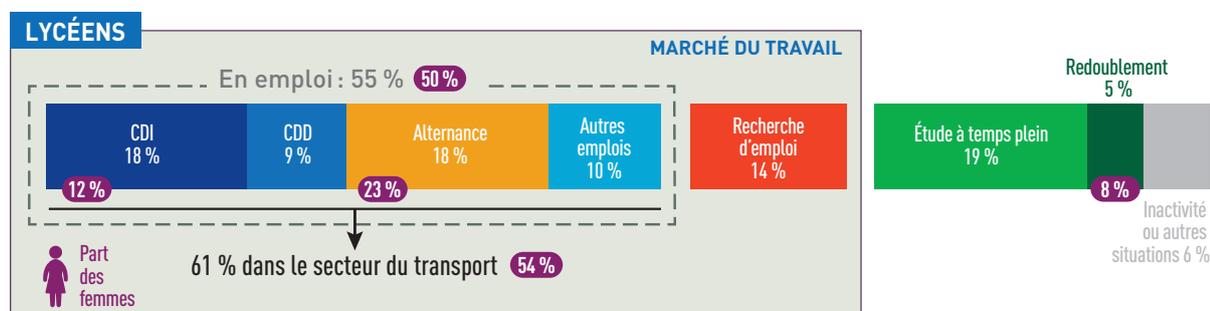
La part des lycéens ayant privilégié une poursuite d'études à temps plein reste élevée (25 %, - 2 points).

Parmi les lycéens en poursuite d'études à temps plein, 64 % ont fait le choix d'une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

5 % (+ 1 point par rapport à 2022) des ex-lycéens sortant de formation « Manutention-magasiner » redoublent leur formation.



Source : AFT



Source : AFT

Six mois après la fin d'une formation transport-logistique toutes familles de formations confondues, 55 % (- 4 points) des ex-lycéens et 85 % (- 2 points) des ex-apprentis sont en emploi (alternance comprise).

Plus précisément, 42 % (- 13 points) des ex-apprentis ont un contrat en CDI et 25 % un contrat d'alternance (+ 8 points). En parallèle, 18 % (- 2 points) des ex-lycéens ont un CDI et 18 % (- 2 points) un contrat d'alternance.

Le secteur du transport et de la logistique reste le premier secteur d'insertion. En effet, 65 % (- 7 points) des ex-apprentis et 61 % (- 3 points) des ex-lycéens en emploi exercent leur activité dans une entreprise du secteur transport-logistique.

Il est à noter que l'insertion des femmes sortant de formations transport-logistique sur le marché du travail est en baisse pour les sortantes par la voie scolaire et stable pour les sortantes par la voie de l'apprentissage. En effet, 83 % des ex-apprenties sont en emploi ainsi que 50 % (- 4 points) des ex-lycéennes.

Enfin, la part des sortants de formations transport-logistique en situation de poursuite d'études est plus importante pour ceux ayant réalisé leur formation par

la voie scolaire. En effet, 19 % des ex-lycéens (contre 2 % des ex-apprentis) ont privilégié une poursuite d'études à temps plein.

Parmi les lycéens en poursuite d'études à temps plein, 65 % ont fait le choix d'une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

5 % des ex-lycéens ont opté pour un redoublement de leur formation.

Le dispositif InserJeunes permet de comparer l'insertion selon les domaines de formation. Ainsi en 2022, le taux d'emploi à six mois des lycéens sortant de formations de la spécialité « 09 Transport, manutention, magasinage » était supérieur de 2 points à celui des autres domaines de formation. A titre indicatif, le taux d'emploi à six mois des lycéens sortant de formations de la spécialité « Alimentation et agroalimentaire transformation » était de 41 % et celui de la spécialité « Génie civil, construction, bois » de 43 % (Source : Dares, Depp, InserJeunes). A date, la comparaison des taux d'insertion selon les domaines professionnels pour les sortants de la session 2023 n'est pas encore disponible.



● Situation professionnelle à 6 mois selon les différents dispositifs de formation : contrat de professionnalisation, contrat d'apprentissage ou POEC

Depuis début 2014, OPCO Mobilités réalise des enquêtes à destination des bénéficiaires des contrats de professionnalisation et des préparations opérationnelles à l'emploi (POE). Elles permettent notamment de calculer le taux d'accès à l'emploi des bénéficiaires six mois après la fin de leur formation.

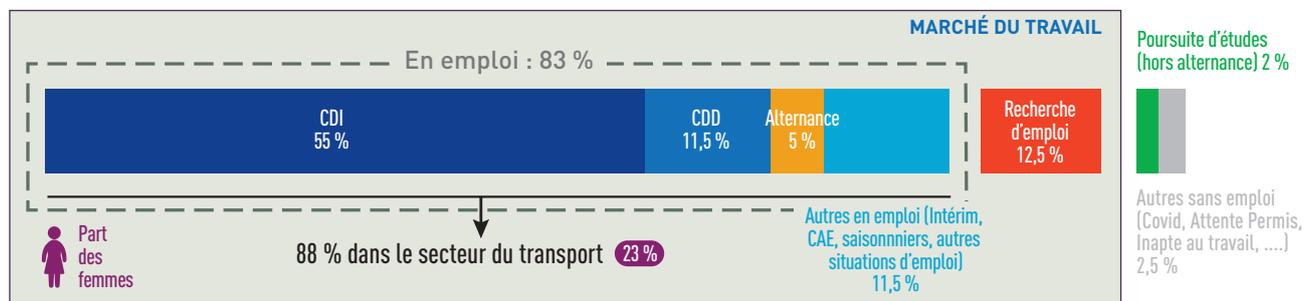
Pour cette édition, l'ensemble des bénéficiaires de contrats de professionnalisation, des contrats d'apprentissage ou de POEC (préparations opérationnelles à l'emploi collectives) finissant leur formation en 2023 a été interrogé six mois après la fin de la formation.

Situation professionnelle 6 mois après la fin d'un contrat de professionnalisation

Six mois après la fin de leur contrat, 83% des sortants de contrats de professionnalisation sont en emploi (ou en alternance) et 2% suivent une nouvelle formation. Parmi les personnes en emploi,

- 88% travaillent dans le secteur du transport
- 55% sont en CDI et 11,5% sont en CDD.

Pour mémoire, les années précédentes, les taux d'insertion en emploi à 6 mois des bénéficiaires de contrats de professionnalisation dans les entreprises de la branche étaient respectivement de 83% en 2022, 84% en 2020 et 2021 et de 86% en 2019.



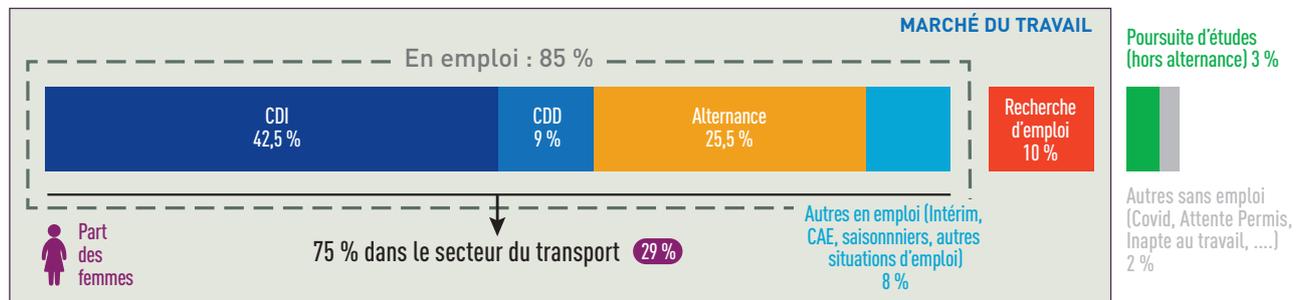
Source : OPCO Mobilités

Situation professionnelle 6 mois après la fin d'un Contrat d'apprentissage

Six mois après la fin de leur contrat, 85 % des sortants de contrats d'apprentissage sont en emploi (ou en alternance) et 3 % suivent une nouvelle formation. Parmi les sortants en emploi,

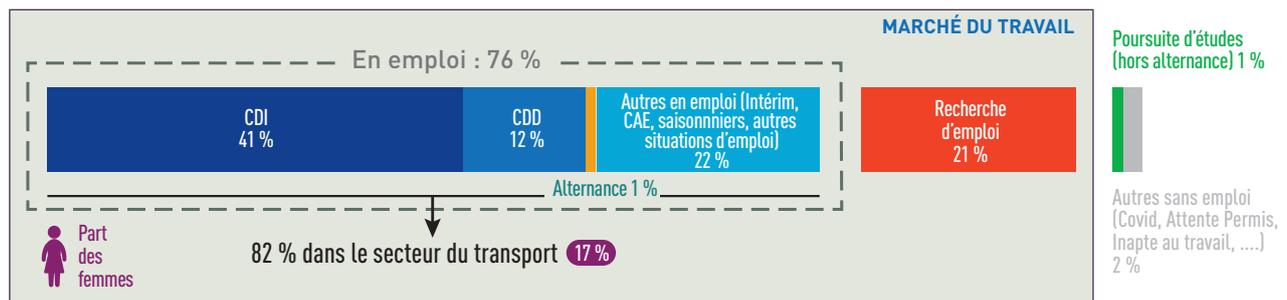
- 75 % travaillent dans le secteur du transport
- 42,5 % sont en CDI et 9 % sont en CDD.

Pour mémoire, les années précédentes, les taux d'insertion en emploi à 6 mois des bénéficiaires de contrats d'apprentissage dans les entreprises de la branche étaient de 85 % en 2022, de 88 % en 2021 et de 82 % en 2020.



Source : OPCO Mobilités

Situation professionnelle 6 mois après la fin d'une Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective (POEC)



Source : OPCO Mobilités

La Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective permet de former des demandeurs d'emploi afin d'acquérir des compétences requises pour des emplois correspondants à des besoins identifiés par la branche professionnelle.

- 76 % des bénéficiaires de POEC sont en emploi 6 mois après la fin de leur formation, 41 % sont en CDI.
- 82 % des bénéficiaires en emploi travaillent dans le secteur du transport.

Pour mémoire, les années précédentes, les taux d'insertion en emploi à 6 mois des bénéficiaires d'une POEC dans les entreprises de la branche étaient respectivement de 59 % en 2022, de 80 % en 2021, de 61 % en 2020 et de 71 % en 2019.



ZOOM RELATIF À L'IMPACT DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE SUR LES EMPLOIS ET LES COMPÉTENCES

Face aux défis majeurs que représentent le changement climatique, la perte de biodiversité et la raréfaction des ressources naturelles, une transition écologique pour réduire l'empreinte carbone et promouvoir des pratiques soutenables apparaît comme une nécessité pour garantir un avenir viable aux générations futures. Si la branche du transport et de la logistique est par nature contributrice aux émissions de CO₂, le secteur prend des mesures pour réduire son impact environnemental,

mais quels en sont les impacts sur le travail et les besoins en compétences ?

Cette année, l'enquête Tableau de bord de l'AFT s'est accompagnée d'un questionnaire complémentaire qui apporte un éclairage sur l'impact de la transition écologique du point de vue des employeurs de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires. Les résultats de cette enquête portent sur 2 446 réponses.

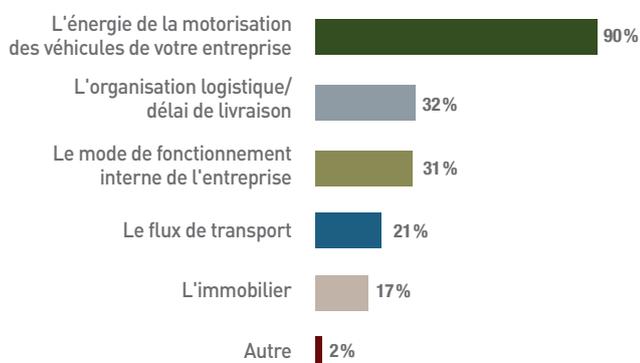
Impact de la transition écologique sur l'activité

L'incertitude domine, puisque 56 % des établissements de la Branche ne savent pas si la transition écologique impactera leur activité. Néanmoins, plus d'un tiers des sondés (36 %) envisagent que la transition écologique impactera leur activité. Parmi ces établissements, plus de 65 % estiment que l'impact sur l'activité interviendra avant 2027 (soit dans les deux prochaines années).

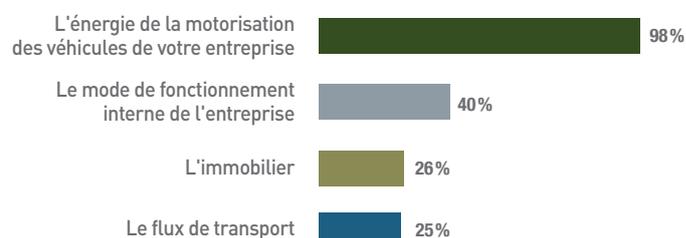
Pour 5 % des établissements de la Branche, l'impact de la transition écologique est d'ores-et-déjà présent. Seulement 3 % n'envisagent pas d'impact sur leur activité.

Selon vous, sur quel périmètre la transition écologique a-t-elle un impact ?

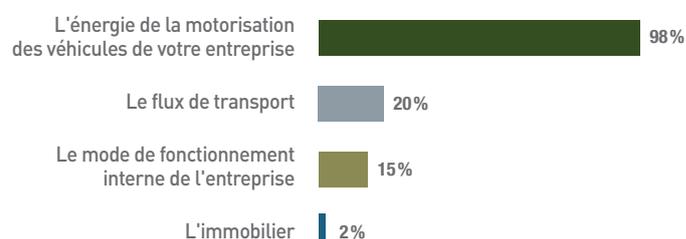
Activités marchandises



Voyageurs



Transports sanitaires



D'après les employeurs de la Branche, la transition écologique a principalement un impact sur l'énergie de la motorisation des véhicules utilisés. En effet, 98 % des établissements de transport sanitaire et de transport de voyageurs ont cité cet impact et 90 % des établissements des activités Marchandises.

40 % des établissements de transport de voyageurs envisagent un impact sur le mode de fonctionnement en interne, devant l'immobilier (26 %) et les flux de transport (25 %). Les établissements de transport sanitaire en revanche estiment que cela va impacter les flux de transport avant le mode de fonctionnement interne de l'entreprise.

Enfin pour les établissements des activités Marchandises, la transition écologique va impacter, après l'énergie de

la motorisation des véhicules, l'organisation/délai de livraison d'abord (32 % des réponses) et ensuite le mode de fonctionnement en interne (31 %).

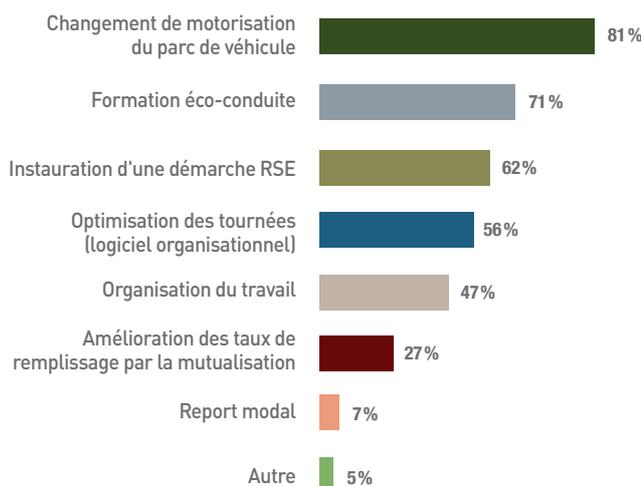
Les établissements des secteurs des activités marchandises et du transport sanitaire associent majoritairement les conséquences de la transition écologique à une diminution des flux de transport (respectivement 78 % et 74 %). En revanche, les établissements du transport routier de voyageurs envisagent majoritairement qu'elle s'accompagnera d'une augmentation des flux de transport (90 %).

Les actions envisagées au sein de la Branche pour adapter l'activité à l'horizon 2026

37 % des établissements envisageant un impact de la transition écologique déclarent avoir prévu des actions pour adapter l'activité à l'horizon 2026. Seuls 8 % ne mettront pas en place des actions car les délais sont trop

courts ou encore il y a un manque de visibilité qui n'incite pas à l'investissement. 56 % ne peuvent se prononcer sur une mise en place ou non d'actions.

Selon vous, sur quel(s) domaine(s) porteront ces actions ?



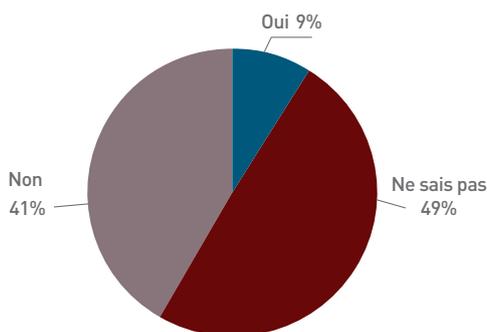
Source: Enquête AFT

Lorsque des actions sont envisagées, elles portent principalement sur un changement de motorisation du parc de véhicules (cité par 81 % des répondants

envisageant de prendre des mesures d'ici 2026), sur des formations écoconduite (71 %) et sur l'instauration d'une démarche RSE (62 %).

Impact de la transition écologique sur l'emploi

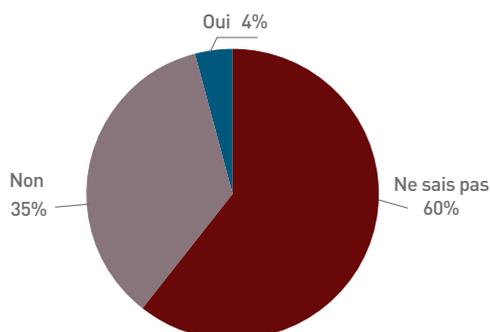
Avez-vous prévu des recrutements en lien avec les enjeux de transition écologique à l'horizon 2026 ?



Source: Enquête AFT

41 % des établissements n'envisagent pas de recrutement en lien avec les enjeux de la transition écologique à l'horizon 2026. Seulement 9 % envisagent des recrutements, principalement sur les métiers QHSE (qualité, hygiène, sécurité, environnement). Près de la moitié ne sait pas si des recrutements auront lieu.

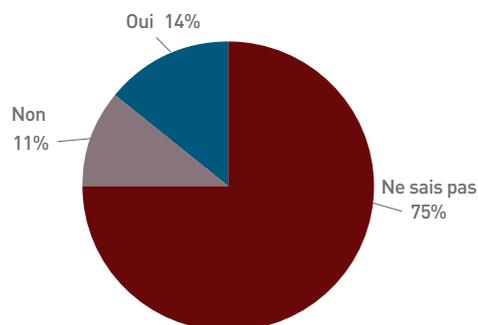
Pensez-vous que la transition écologique va créer de nouveaux métiers dans votre entreprise ?



Source: Enquête AFT

35 % des répondants ne pensent pas que la transition écologique va créer de nouveaux métiers dans leur entreprise. Seulement 4 % envisagent la création de nouveaux métiers, notamment des responsables RSE (responsables/experts/spécialistes). 60 % ne savent pas si des recrutements auront lieu.

Pensez-vous que la transition écologique va nécessiter des formations dans votre entreprise ?

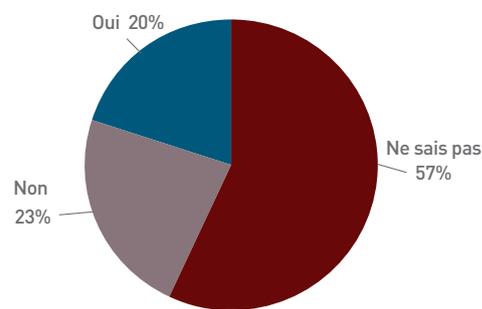


Source: Enquête AFT

20 % des sondés jugent que la transition écologique va modifier les besoins en compétences des métiers actuels de l'entreprise et 14 % estiment que la transition écologique va nécessiter des formations au sein de l'entreprise.

D'après les répondants, les métiers principalement visés sont ceux de mécanicien, conducteur de véhicules

Pensez-vous que la transition écologique va modifier les besoins en compétences pour les métiers existant dans votre entreprise ?



Source: Enquête AFT

lourds et d'exploitant transport. Pour les mécaniciens et les conducteurs, l'enjeu est celui de l'adaptation de leurs compétences aux nouvelles énergies utilisées (motorisation gaz, électrique...). Les métiers de l'exploitation devront également tenir compte de cette nouvelle donne, mais aussi savoir utiliser de nouveaux outils et logiciels pour le pilotage de leur RSE.

Plus de **3 740 salariés supplémentaires**
dans la Branche estimés en 2024

Prospective

Répartition des établissements ayant des projets de recrutement en 2024 par activité

Prévisions de recrutements

	Nombre d'établissements	En % d'établissements avec salariés	Évolution 2023/2024
TRM	8 348	33%	-18%
TRV	1 791	67%	4%
DEM	406	32%	-5%
LOC	548	50%	-18%
AUX	1 983	42%	-15%
PRL	620	38%	-18%
TRS	2 543	53%	15%
Total	16 239	39%	-11%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Près de quatre établissements sur dix interrogés par l'AFT au premier semestre 2024 déclarent avoir des projets de recrutement ou avoir déjà recruté en 2024, soit plus de 16 000 établissements ayant des salariés. Ce nombre marque une baisse de 11 % par rapport à l'année précédente.

Tous les secteurs d'activité sont concernés par cette baisse hormis le transport sanitaire et le transport routier de voyageurs, qui observent une hausse du volume de leurs projets de recrutement respectivement de 15 % et 4 %.

Répartition des projets de recrutement en 2024 par famille professionnelle

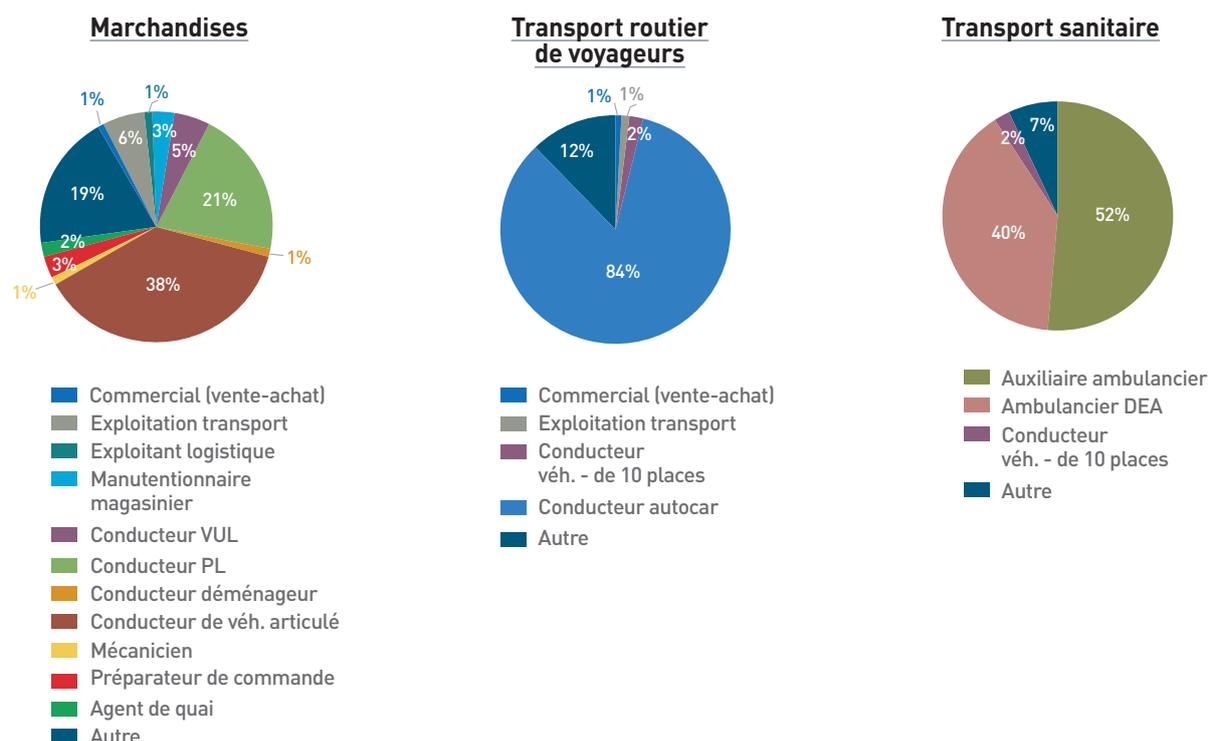
	Conduite Marchandises	Conduite Voyageurs	Conduite Sanitaire	Exploitation transport	Logistique	Autre	Total
Projets de recrutement	40 753	15 836	9 461	3 887	12 344	8 125	90 4305
En %	45%	18%	10%	4%	14%	9%	100%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans les entreprises de la Branche, on évalue à plus de 90 000 le nombre de postes ouverts en 2024, dont 45 % portent sur la conduite de véhicules de transport

de marchandises, ce qui représente une baisse de 13 % par rapport à l'année précédente.

Répartition des projets de recrutement en 2024 par famille professionnelle et activité

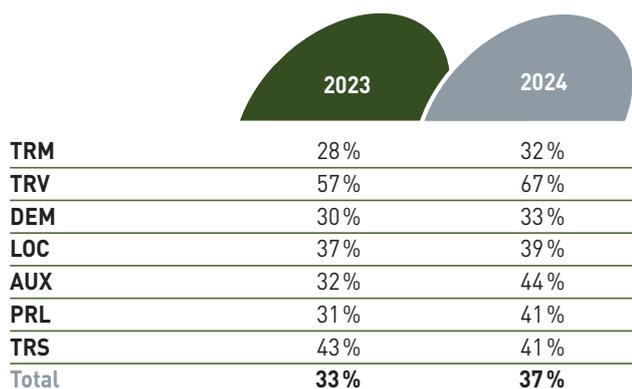


Source : Enquête Tableau de bord AFT

Près de la moitié des projets de recrutement des établissements de l'activité marchandises concernent des conducteurs de véhicules lourds (contre 57 % en 2023 et 72 % en 2022). Dans le transport routier de voyageurs, 84 % le sont pour des conducteurs d'autocars.

Pour le transport sanitaire, 52 % des projets de recrutement concernent les auxiliaires ambulanciers et 40 % des ambulanciers diplômés.

Pourcentage d'employeurs éprouvant des difficultés de recrutement



Source : Enquête Tableau de bord AFT

37 % des établissements de la Branche déclarent éprouver des difficultés de recrutement au premier semestre 2024 (en hausse de 4 points par rapport à 2023). Tous les secteurs d'activité sont concernés par cette hausse, hormis le transport sanitaire dont le pourcentage d'établissements exprimant des difficultés de recrutement baisse de 2 points.

Ces difficultés de recrutement se sont particulièrement accrues dans le transport routier de voyageurs, où les deux tiers des établissements déclarent rencontrer des difficultés de recrutement, ce qui représente une augmentation de 10 points par rapport à l'année précédente.

Projets de recrutement jugés difficiles dans l'enquête BMO

Métiers

	% Recrutements difficiles en 2024
Agents d'exploitation du transport	37 %
Cadres de la logistique	27 %
Cadres des transports et du tourisme	31 %
Conducteurs de transport en commun sur route	81 %
Conducteurs de véhicules légers	68 %
Conducteurs et livreurs sur courte distance (hors distribution de documents)	50 %
Conducteurs routiers	62 %
Contrôleurs des transports	36 %
Employés du tourisme et agent de billetterie des transports	41 %
Responsable du magasinage et de la logistique (non cadres)	58 %
Techniciens d'exploitation et d'administration des transports	46 %
Techniciens et agents de maîtrise du tourisme	25 %
Domaine professionnel transports, logistique et tourisme	60 %

Source : Enquête BMO 2024

L'enquête Besoins en Main-d'œuvre (BMO), réalisée annuellement par France Travail, avec le concours du Crédoc, porte sur l'ensemble des employeurs hors administrations de l'Etat et entreprises publiques, et repère en particulier les projets de recrutement perçus comme difficiles par les employeurs. Les résultats présentés ici procèdent de l'enquête menée entre octobre et décembre 2023 relatives aux perspectives et anticipations 2024. Pour l'enquête BMO 2024, la nomenclature des métiers en familles professionnelles (FAP) a été actualisée, d'où la différence avec les éditions précédentes et l'impossibilité, dans certains cas, de comparer avec les chiffres des années passées.

Les métiers choisis sont ceux du domaine professionnel « transports, logistique et tourisme ».

Dans l'ensemble du domaine professionnel, 60 % des recrutements sont jugés difficiles en 2024. Pour tous les métiers de la conduite, au moins un recrutement sur deux est jugé difficile. Ces difficultés sont d'autant plus nettes pour les métiers de conducteurs de transport en commun sur route (81 % de recrutements difficiles), conducteurs de véhicules légers (68 %) et conducteurs routiers (62 %). Les métiers observant le moins de tensions dans ce domaine professionnel sont les cadres de la logistique et les techniciens et agents de maîtrise du tourisme (un quart de recrutements difficiles).

Estimations des effectifs au 31/12/2024

Effectifs estimés par famille professionnelle

Dénominations

	Clé de répartition	Estimation des effectifs fin 2024
DIRECTION	2 %	16 217
GESTION	5 %	40 542
VENTES/ACHATS	1 %	8 108
TECHNIQUES D'EXPLOITATION	8 %	64 868
MANUTENTION / MAGASINAGE	14 %	113 519
CONDUITE	67 %	543 267
TRANSPORT DE PERSONNES	18 %	146 221
- Transport de voyageurs	11 %	87 438
- Transport sanitaire	7 %	58 783
TRANSPORT DE MARCHANDISES	49 %	394 428
MAINTENANCE DES VÉHICULES	2 %	16 217
INTERPROFESSIONNEL	1 %	8 108
Total	100 %	810 847

Source : Estimation selon les prévisions des OPTL régionaux basées sur les données des Urssaf régionaux



● Prévisions

L'Observatoire estime que le nombre de salariés au sein de la CCNTR aurait augmenté de 3 162 au cours de l'année 2024, ce qui porterait à 810 847 le total de salariés à la fin de l'année 2024 dans les établissements des transports routiers et activités auxiliaires du transport, soit une augmentation de 0,4 %.

Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres 2024, et sur les travaux d'analyses et de prévisions réalisés en novembre 2024 par les OPTL régionaux.

La consolidation des statistiques régionales des URSSAF indique que l'emploi dans les transports routiers et activités auxiliaires progresse légèrement au premier semestre 2024 (+ 5 325 salariés, soit 1 % d'augmentation). Cette augmentation est largement imputable au transport de personnes qui enregistre une hausse 3 % de ses salariés au premier semestre 2024 (+ 3,2 % dans le transport routier de voyageurs et + 2,1 % dans le transport sanitaire). En revanche, au premier semestre 2024, on dénombre 660 nouveaux salariés dans l'activité Marchandises, soit une très faible augmentation de 0,1 %, contre 1 % en 2023.

Transport de marchandises et logistique

Les entreprises de transport de marchandises et de la logistique font face à un repli de la consommation des ménages en volume du fait de l'inflation. Toutefois, elles bénéficient de la hausse des prix du transport routier de fret et de la baisse des prix du gazole professionnel, tandis que le développement croissant du e-commerce offre de belles perspectives au secteur.

Transport routier de voyageurs

Le transport routier de voyageurs est le secteur éprouvant le plus de difficultés à recruter. Ces difficultés sont principalement liées à la condition d'âge pour accéder aux métiers du secteur, et à l'importance du travail à temps partiel en particulier pour le transport scolaire.

Différentes actions ont été menées pour pallier ces difficultés au nombre desquelles l'abaissement de l'âge de passage du permis D à 18 ans, l'augmentation du nombre de formations à la conduite avec le titre professionnel et le CAP, la mise en place de l'attestation de droit à conduire sécurisée.

Transport sanitaire

La nouvelle convention tarifaire signée le 13 avril 2023 a apporté une revalorisation des tarifs ambulance et VSL (Véhicule Sanitaire Léger) à partir du 8 novembre 2023. La signature de cette convention était incontournable pour faire face à l'augmentation des charges des entreprises : frais de personnel, carburant et coût du parc en particulier. Le prix des véhicules continue d'augmenter en partie à cause de la crise ukrainienne et la difficulté rencontrée par les constructeurs. Contrairement aux autres secteurs du transport, les entreprises de transport sanitaire sont soumises à une tarification réglementée et n'ont pas pu répercuter sur leurs clients les hausses des coûts rencontrés. La mise en place des Urgences Pré-Hospitalières (UPH) et du nouveau mode de rémunération intégrant le Revenu Minimum Garanti (RMG) pose d'importantes difficultés économiques. Sur le plan organisationnel, cette réforme porte ses fruits, mais l'équilibre économique reste à trouver.

Une proposition de loi a été déposée à l'Assemblée nationale le 30 septembre 2024 invitant le gouvernement à supprimer les textes réglementaires interdisant l'accès à la formation et à la profession d'ambulancier aux personnes titulaires d'un permis de conduire probatoire. Un premier texte avait été proposé en mars 2024, mais la dissolution de l'Assemblée nationale en juin 2024 a ralenti l'examen de celle-ci. L'adoption de cette loi permettrait une entrée plus précoce dans le métier et potentiellement d'atténuer les difficultés de recrutement.

GLOSSAIRE

ACOSS	Agence centrale des organismes de sécurité sociale	ETP	Équivalent temps plein
ADR	Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route	FCO	Formation continue obligatoire
AFEST	Action de formation en situation de travail	FIMO	Formation initiale minimale obligatoire
AFGSU	Attestation de formation aux gestes et soins d'urgence	FNE	Fonds national de l'emploi
AFT	Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports	FONGECFA-Transport	Fonds de gestion du congé de fin d'activité des conducteurs routiers de marchandises, de déménagements et des convoyeurs de fonds
AFTRAL	Apprendre et se former en transport et logistique	IF	Indice de fréquence
AGECFA-Voyageurs	Association nationale de gestion paritaire du CFA voyageurs	IG	Indice de gravité
AGEFIPH	Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées	INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
ANACT	Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail	IPRIAC	Institution de Prévoyance d'Inaptitude A la Conduite
ANCESU	Association nationale des centres d'enseignement des soins d'urgence	ISTELI	Institut supérieur du transport et de la logistique internationale
APE	Activité principale exercée	LOC	Location
AT	Accident de travail	MOLI	Manager des opérations de logistique internationale
AT/MP	Accident du travail et maladies professionnelles	MOPL	Manager des organisations et processus logistiques
AUX	Auxiliaires de transport	MTL	Manager transports et logistique
BAC pro	Baccalauréat professionnel	MTLCI	Manager transport logistique et commerce international
BMO	Besoins en main d'œuvre	NAF	Nomenclature d'activités française
BP	Brevet professionnel	NC	Non communiqué
BTS	Brevet de technicien supérieur	NS	Non significatif
BUT MTL	Bachelor Universitaire de Technologie Management de la Logistique et des Transports	OETH	Obligation d'emploi des travailleurs handicapés
CACES	Certificat d'aptitude à la conduite d'engins en sécurité	OPCO	Opérateur de compétences
CAP	Certificat d'aptitude professionnelle	OPTL	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
CCNTR	Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport	PCS	Professions et catégories socioprofessionnelles
CDD	Contrat à durée déterminée	PIB	Produit intérieur brut
CDI	Contrat à durée indéterminée	PL	Poids lourd
CEREQ	Centre d'études et de recherches sur les qualifications	POE	Préparations opérationnelles à l'emploi
CESU	Centre d'enseignement des soins d'urgence	POEC	Préparations opérationnelles à l'emploi collectives
CFA	Congé de fin d'activité	PRL	Prestataires logistiques
CFA TLV	Centre de formation d'apprentis Transport, logistique, voyageurs	RCL	Responsable de la chaîne logistique
CFE	Centre de formalités des entreprises	REL	Responsable en logistique
CNAM	Caisse nationale de l'assurance maladie	RETM	Responsable d'Exploitation Transport de Marchandises
CPNE	Commission paritaire nationale de l'emploi	RMG	Revenu minimum garanti
CPNEFP	Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport	ROME	Répertoire opérationnel des métiers et des emplois
CPPNI	Commission paritaire permanente de négociation et d'interprétation	RPTL	Responsable production transport logistique
CQP	Certificat de qualification professionnelle	RPTP	Responsable production transport de personnes
CRM	Conducteur routier de marchandises	RSC-EC	Responsable supply chain & e-commerce
CSP	Catégorie socioprofessionnelle	RTM	Responsable du transport multimodal
CTRM	Conducteur transport routier de marchandises	SA	Société anonyme
DARES	Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques	SARL	Société à responsabilité limitée
DEA	Diplôme d'Etat d'ambulancier	SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
DEM	Déménagement	SLO	Services librement organisés
DEPP	Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance	SMUR	Structures mobiles d'urgence et de réanimation
DEUG	Diplôme d'études universitaires générales	STMT	Statistiques du marché du travail
DGEFP	Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle	TF	Taux de fréquence
DSEE	Direction des statistiques, des études et de l'évaluation	TG	Taux de gravité
DSN	Données sociales nominatives	TMS	Troubles musculosquelettiques
DUT	Diplôme universitaire de technologie	TP	Titre professionnel
ÉCAP	Emplois exigeant des conditions d'aptitude particulières	TPMR	Transport de personnes à mobilité réduite
ENSTV	École nationale supérieure en transport de voyageurs	TRM	Transport routier de marchandises
EST	École supérieure des transports	TRS	Transport sanitaire
		TRV	Transport routier de voyageurs
		UFT	Union des fédérations de transport
		UNEDIC	Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
		URSSAF	Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
		VAE	Validation des acquis de l'expérience
		VUL	Véhicule utilitaire léger



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