OPTL

RAPPORT 2022 > BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

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

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

RAPPORT 2022 DE L'OPTL

> BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

17 rue de l'Ingénieur Bertin
ZI
21600 LONGVIC

Tél. 06 75 65 00 78

bourgognefranchecomte@optl.fr

Remerciements

Le présent rapport a été réalisé, en lien avec les membres de l'OPTL régional, et en particulier sa présidence paritaire, par la délégation régionale de l'AFT Bourgogne-Franche-Comté grâce aux résultats de l'enquête qu'elle a menée auprès des établissements de la région au premier semestre 2021 et aux informations qu'elle a collectées au sein de différents pourvoyeurs de données.
Qu'elle en soit remerciée, ainsi que l'ensemble des entreprises qui ont bien voulu participer à l'enquête Tableau de bord, et les fournisseurs d'autres données (URSSAF Caisse nationale, Pôle emploi, services de l'État, Conseil Régional, organismes de formation, etc.).

Sommaire

Sommaire 3
Edito 4
Champ d'application et d'observation 5
Contexte économique général 9
L'emploi et les employeurs de la Branche 12
La localisation des emplois 18
Les effectifs salariés 23
Les caractéristiques des emplois 29
La typologie des métiers 35
Rémunération 38
La démographie 40
La formation dans la Branche 47
Insertion des jeunes sortis de la formation Education nationale et des CFA/Ecoles de la profession, en juin 2021 54
La dynamique de l'emploi 56
La prospective globale pour la région 64

Edito

Cette édition 2022 du rapport de l'OPTL Bourgogne-Franche-Comté présente une photographie de l'emploi et de la formation au sein des transports routiers et des activités auxiliaires au cours de l'année 2021. Cette année 2021 a été marquée par une reprise de l'activité économique post-covid dans tous les secteurs. Cette reprise d'activité a eu pour conséquence une augmentation des tensions de recrutements dans les transports et la logistique.

Malgré ces tensions sur le marché de l'emploi, les effectifs de la branche professionnelle en région ont de nouveau progressé de plus de 2% au cours de l'année 2021.

Cette hausse a principalement profité au secteur du transport de marchandises alors que le transport de personnes a connu une légère inflexion de ses effectifs. Les indicateurs démographiques (pyramides des âges, âge moyen, taux de relève insuffisant…) montrent, et ce n'est pas nouveau, les enjeux RH qu'attendent nos entreprises pour les prochaines années. L'importance d'œuvrer sur la connaissance, l'attractivité de nos métiers et la fidélisation des collaborateurs n'a jamais été aussi prégnante.

De plus, les turbulences de l'année 2022 (guerre en Ukraine, crise énergétique, difficultés d'approvisionnement...), et les incertitudes qui entourent 2023, donnent tout leur sens aux travaux de veille de l'OPTL qui permettent de suivre au plus près les tendances du marché du travail et des besoins en compétences.

Ce rapport 2021 apporte un éclairage régional de la situation en Bourgogne-Franche-Comté. A cet égard, nous remercions chaleureusement l'AFT et l'OPCO Mobilités pour leurs contributions qui rendent possible la réalisation et la diffusion de ces travaux.
Enfin pour une vision plus complète de la situation globale de la branche professionnelle en France, il est important de le rapprocher du rapport national de l'OPTL qui complètera l'analyse par d'autres indicateurs que ceux présentés ici. *(rapport national consultable sur www.optl.fr)*

Président OPTL
Bernard IENN

Vice-Président OPTL
Laurent LEMAIRE

Champ d'application et d'observation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les secteurs d'activités, codes NAF, relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport sont les suivants :

Terminologie des activités utilisée dans le rapport		Code NAF	Libellé d'activité
Activités Marchandises	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*
	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 de Voyageurs	Transport routier de voyageurs (TRV)	49.39A	Transports routiers réguliers de voyageurs
		49.39B	Autres transports routiers de voyageurs
Transport Sanitaire	Transport sanitaire (TRS)	86.90A	Ambulances

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

➢ Les familles professionnelles relevant de la Branche professionnelle

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

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

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

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

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

- 47 % des emplois de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont exercés dans la Branche professionnelle du transport routier. Dans le détail, la Branche regroupe 56% des conducteurs routiers et grands routiers et 20% des conducteurs livreurs.

- 67% des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la Branche conventionnelle du transport routier. 30 % sont employés dans le transport urbain de voyageurs. 3% des conducteurs travaillent dans d'autres secteurs d'activités.

- La Branche conventionnelle du transport routier rassemble la majorité des conducteurs de véhicules de transport sanitaire. Les autres conducteurs sont principalement des agents de la fonction publique (hôpitaux, SDIS, SMUR...).

➢ Méthodologie

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

La présentation des effectifs salariés et le calage des données de l'enquête Tableaux de bord, ont été opérés sur la base des statistiques de l'URSSAF CAISSE NATIONALE qui 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 2009-2019

Les séries URSSAF CAISSE NATIONALE pour les années 2009 à 2018 précédemment diffusées ont par ailleurs fait l'objet d'actualisations par l'URSSAF CAISSE NATIONALE, avec des incidences sur les chiffres du champ de la CCNTR : pour les salariés dont les établissements ont changé de code commune ou code NAF, ces informations ont fait l'objet d'une rétropolation par l'URSSAF CAISSE NATIONALE. Ainsi, les statistiques publiées dans la présente édition ne doivent pas être comparées avec celles des éditions antérieures. Des mises en série ont ici été reconstruites sur la base des statistiques URSSAF CAISSE NATIONALE mises à jour.

➢ Livrables

Une enquête annuelle réalisée en région auprès des transporteurs

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

En 2022, la région Bourgogne-Franche-Comté a recueilli et exploité 170 questionnaires, soit 11.3 % des établissements de la branche conventionnelle régionale, représentant 16.7 % des salariés.

Production principale

- **Le rapport national**
  de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique

  Présente un portrait, actualisé tous les ans, de la branche en France.

  Traite, chaque année, des grands enjeux emploi/formation de branche.

- **Le rapport régional**
  de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique

  Décline, à l'échelle locale, les données et analyses nationales.

  Approfondit les spécificités et les particularités régionales de la branche.

Productions complémentaires

- **Synthèse régionale**
  Un « 4 pages » qui offre une présentation des chiffres clés de la branche en région.

- **Synthèses sectorielles**
  Trois folios de 4 pages qui zooment sur chacun des 3 grands secteurs d'activité de la branche en région.

- **Synthèses personnalisées**
  Un ensemble d'indicateurs RH individualisés remis aux entreprises qui répondent à l'enquête annuelle.

- **Présentation publique**
  Une conférence régionale, dédiée au rapport OPTL, favorise l'échange entre la branche et les institutions.

Contexte économique général

Extrait issu du rapport national OPTL 2022

Rebond du PIB en 2021

En France, après une chute historique du produit intérieur brut (PIB) en 2020 (-7,8 % dans le contexte de la crise sanitaire), le PIB en euros progresse de 6,8 % en 2021. Malgré l'amélioration de la situation sanitaire qui a permis ce rebond, le niveau du PIB reste inférieur de 1,5 % au niveau de 2019.

Certains secteurs participent de manière très significative à ce rebond. C'est le cas de la construction (+12,9 % après -12,7 %) et des services principalement marchands (+7,4 % après -7,3 %). En 2021, d'autres branches d'activité comblent même la baisse connue en 2020, telle que le commerce (+6,7 % après -6,2 %).

D'autres activités sont plus durablement impactées. C'est le cas de l'hébergement-restauration (+14,8 % après -35,1 %), des services de transport (+12,0 % après -16,6 %) et des services aux ménages (+12,7 % après -22,6 %).

Le rebond est limité pour la production de biens : +5,8 % après -10,4 % en 2020. La production n'augmente que de 3,7 % (après -28,3 %) dans les matériels de transport et de 3,1 % (après -27,6 %) dans les raffineries. La reprise est toutefois plus marquée dans l'industrie agroalimentaire (+4,0 % après -2,8 %), dans les biens d'équipement (+10,7 % après -11,2 %) et dans les autres biens manufacturés (+8,0 % après -9,2 %). Enfin, la production agricole est relativement atone en volume (+0,4 % après –2,5 %).

Une reprise en demi-teinte

Sur l'ensemble de l'année 2021, l'activité du transport routier de marchandises rebondit de 3,0 % (après - 3,9 % en 2020). Pour la première année depuis 2015, la part modale du transport routier par poids lourds diminue en 2021, mais reste largement dominante : elle représente 87,3 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs (après 88,4 % en 2020). L'activité nationale des poids lourds du pavillon français augmente de 3,6 % en 2021 après une baisse de 3,5% en 2020. Ces derniers réalisent 96 % de leur activité de transport de marchandises sur des trajets entre une origine et une destination toutes deux situées sur le territoire métropolitain (cela représentait au 4ème trimestre 2021, 40,4 milliards de tonnes-kilomètres sur la métropole française).

Après avoir provoqué un effondrement du transport de voyageurs en 2020, la crise épidémique mondiale du Covid-19 a continué à avoir un impact sur ce secteur en début d'année 2021. Les restrictions de déplacement au 1er semestre ont limité la reprise de l'activité. Au second semestre, l'activité s'est notamment accélérée pour les services de transport interurbain régulier librement organisé (SLO) pour atteindre 65 % de son niveau de 2019 (en nombre de départs quotidiens). La fréquentation en nombre de passagers des cars SLO en 2021 restait près de 2,5 fois moins élevée qu'en 2019. L'impact de la crise sanitaire sur d'autres branches à un effet ricochet sur certaines activités du transport de voyageurs. En effet, la réduction drastique de l'activité des aéroports pendant la crise sanitaire et par conséquent la reprise en demi-teinte du trafic aérien explique qu'au second semestre 2021, la fréquentation des liaisons de 100 km ou moins ne représente plus que 5% de la demande totale de SLO contre 10% en 2019.

Le chiffre d'affaires des entreprises du transport sanitaire augmente de 11,5 % en 2021, après une chute de 7 % en 2020 liée à l'impact économique de la crise sanitaire. La signature et l'application de l'avenant 10 à la convention nationale des transporteurs sanitaires privés en début d'année 2021 a été bénéfique au secteur. Cet avenant a pour objet de revaloriser la tarification des transports en véhicule sanitaire léger (VSL) et en ambulance, développer le transport partagé, revoir la rémunération des entreprises réalisant des transports urgents pré-hospitaliers, engager des travaux pour fixer la rémunération des transports bariatriques, aider les entreprises à se moderniser en accédant aux téléservices de l'Assurance Maladie. Le transport sanitaire connait une reprise de l'activité permettant de retrouver peu ou prou un niveau d'activité proche de celui de 2019.

2022 une croissance soutenue grâce aux acquis de fin d'année 2021

Au troisième trimestre 2022, le produit intérieur brut (PIB) ralentit après le rebond enregistré au trimestre précédent (+0,2 %, après +0,5 %). Selon la Banque de France, la croissance annuelle du PIB en 2022 serait encore soutenue (2,6 % en moyenne). L'augmentation des prix internationaux du gaz naturel survenue au cours de l'été, combiné à l'arrêt des livraisons de gaz russe

vers l'Europe, freinerait l'activité à partir du dernier trimestre. Les contraintes d'offre peuvent prendre plusieurs formes : problèmes d'approvisionnement, manque d'équipement, mais aussi manque de personnel.

Développement des motorisations au gaz

En 2021, les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs rebondissent de 7,5 % (dont près de 3 % de motorisation électrique) après la forte baisse de 2020.

Les ventes de véhicules lourds neufs destinés au transport de marchandises progressent de 5,7 % en 2021. Les immatriculations de tracteurs routiers, en hausse de 9 % après leur très forte baisse de 2020, sont plus dynamiques que celles des camions qui augmentent de 1,8 %. La principale motorisation alternative concerne le gaz avec 3,6 % des immatriculations neuves de tracteurs routiers et camions. Sur cette même période les immatriculations d'autocars neufs rebondissent (+10 %) après une forte baisse en 2020 (-12,6 %). La part de la motorisation au gaz sur les immatriculations d'autocars atteint 14,2 % en 2021 alors qu'elle était de 7,9 % en 2020.

Hausse du prix de l'énergie

En 2022, dans le contexte de la guerre en Ukraine, l'augmentation des prix de l'énergie impacte fortement l'activité des transporteurs routiers. Pour les accompagner, l'État met en place des aides financières et renforce les contrôles pour veiller au respect de la réglementation relative à l'indexation des prix dans les contrats de transport de marchandises. Ces aides directes prennent la forme d'une enveloppe budgétaire de 400 millions d'euros dédiée aux véhicules moteurs exploités par les entreprises du transport routier (transport routier de marchandises, transport routier de voyageurs et transport sanitaire). Environ 520 000 véhicules sont concernés par cette aide.

Fin de l'attribution du prêt garanti par l'État

Près de 143 Milliards d'euros (dont 5 Milliards dans le secteur transports et entreposage) ont été accordés dans le cadre du prêt garanti par l'État (PGE) depuis son instauration. Ce montant engagé a bénéficié à plus de 684 000 entreprises (dont 3 % sont des entreprises du secteur transports et entreposage). Le PGE mis en place pour les entreprises impactées par l'épidémie de Covid-19 a pris fin le 30 juin 2022. Les échéances et délais de remboursement du PGE ont été décalés d'une année supplémentaire. Depuis le 8 avril 2022, l'État intervient dans l'économie via le PGE résilience afin d'aider les entreprises n'ayant pas contracté de PGE avant le 30 juin 2022 et impactées économiquement par la guerre en Ukraine.

En 2022, des mesures spécifiques, sous forme de crédits d'intervention directs de l'État (avances remboursables et prêts à taux bonifiés), ont été prévues afin de soutenir les entreprises pour lesquelles le recours aux autres dispositifs exceptionnels (Fonds de solidarité, PGE, report des échéances fiscales et sociales, activité partielle, etc.) se révèle inopérant ou insuffisant.

Une vague de démissions

Aux États-Unis en 2021 à la suite des premières vagues de la crise du Covid-19, les démissions volontaires ont nettement augmenté. Changer de travail, chercher un autre emploi ou se retirer de la population active sont les raisons évoquées par les travailleurs démissionnaires. Ce phénomène a été nommé la « grande démission ». En France, fin 2021 et début 2022, le nombre de travailleurs qui quittent leur poste volontairement atteint un niveau historiquement haut, soit près de 520 000 par trimestre, dont plus de 90 % sont des démissions de CDI. Le taux de démission est de 3 % à la fin décembre 2021 et de 2,7 % au 1er trimestre 2022 en France. Parallèlement, le taux d'emploi est plus élevé qu'avant crise.

Les Branches professionnelles et l'État s'engagent à réduire les tensions de recrutement

Début 2021, avec l'augmentation des tensions sur le marché du travail dans une situation de sortie de crise, l'État accompagne plusieurs Branches professionnelles (dont celle du transport routier) pour rechercher la cause des tensions de recrutement afin de mettre en place des mesures structurelles pour les réduire. A cet égard, le Ministère du Travail a confié à Philippe Dole une mission qui a abouti en novembre 2022 à la remise au gouvernement d'un rapport qui fait état de diagnostics partagés par les différentes Branches et de propositions d'actions. Les travaux de la mission ont permis la signature de chartes par les partenaires sociaux des Branches avec les ministres concernés qui déclinent des objectifs et des engagements partagés (promotion des métiers, préparation des jeunes et adultes disponibles pour un emploi, action sur la qualité de vie au travail, consolidation des liens avec l'école et avec le service public de l'emploi...). Les services de l'État sont désormais engagés dans la mise en œuvre opérationnelle des engagements définis dans les six chartes signées.

Sources :
Les Comptes de la Nation en 2020, INSEE Première, mai 2022
Bilan annuel des transports en 2021, Datalab, octobre 2022
Observatoire du transport sanitaire 2022, septembre 2022
L'activité de transport rebondit au deuxième trimestre 2022, Datalab, octobre 2022
Poursuite de la hausse de l'activité de transport au quatrième trimestre 2021, Datalab, Avril 2022
Hausse de l'activité de transport au deuxième trimestre 2021, Datalab, octobre 2021
Prêt Garanti par l'Etat, situation au 31 juillet 2022, Ministère de l'économie des finances et de la Relance
Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021, juin 2022
La France vit-elle une « Grande démission » ?, Direction de l'Animation de la Recherche, des Etudes et des Statistiques, octobre 2022

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

L'emploi et les employeurs de la Branche

Les établissements

Etablissements employeurs par activité au 31 décembre 2021

	Etablissements en région	% en région	Etablissements en France	% en France
Transport routier de marchandises	901	60%	25 369	61%
Transport routier de voyageurs	131	9%	2 729	7%
Déménagement	40	3%	1 362	3%
Location	45	3%	1 139	3%
Auxiliaires de transport	155	10%	4 602	11%
Prestataires logistiques	43	3%	1 595	4%
Transport sanitaire	178	12%	4 926	12%
Ensemble de la branche	**1 493**	**100%**	**41 722**	**100%**

Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport routier de voyageurs compte 131 des établissements employeurs en région au 31 décembre 2021. Cette activité représente 9 % des établissements employeurs de la Branche en région contre 7 % en France.

La branche professionnelle compte **1493 établissements** (contre 1471 au 31.12.20) dont 79% sont des établissements liés aux activités du transport de marchandises (TRM, DEM, LOX, AUX et PRL), 7% lié au secteur du transport de voyageurs et 12% d'établissements en transport sanitaire.

*Etablissements **sans salarié** par activité au 1er janvier 2021*

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

Source : INSEE, Données ajustées au champ conventionnel

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

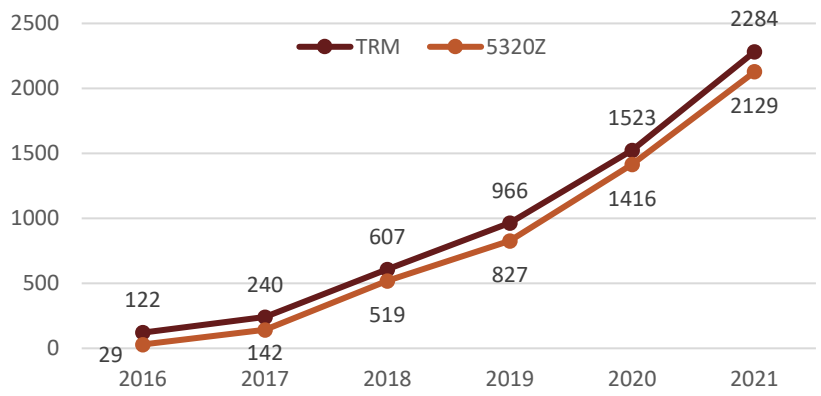
Créations d'établissements (avec et sans salariés) enregistrées au cours de l'année 2021

	MAR	VOY	TRS
Créations 2021	2 303	4	1
Créations 2020	1 518	2	3
Evolution 2020/2021	+ 785	+2	-2
	+52%	+100%	-67%

Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Les créations d'établissements, avec et sans salariés, ont essentiellement eu lieu en transport de marchandises, mais on notera ci-dessous que cette augmentation a été particulièrement développée au sein d'un seul code NAF : 5320 Z

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



Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Les créations d'établissements avec et sans salariés ont très fortement augmenté depuis l'exercice 2018, essentiellement en transport de marchandises où elles ont presque quadruplé

Cette augmentation est intégralement due à l'augmentation de l'activité de transport de marchandises enregistrée sous le code NAF 5320Z.

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

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

Lorsque l'on observe l'impact de ces créations d'établissements sur l'emploi salarié, on note, toujours selon la même source Ellisphère, que ces créations n'ont pas induit une augmentation du nombre de salariés dans ce code NAF. En conclusion nous avons sur cette activité 5320Z presque intégralement des créations dues à des travailleurs indépendants (type micro-entreprise)
Ce phénomène s'est amplifié au cours de l'année 2019 et encore plus fortement en 2020 en raison de la crise sanitaire, et continue de perdurer 2 ans après.

Défaillances d'entreprises (avec et sans salariés) constatées au cours de l'année 2021

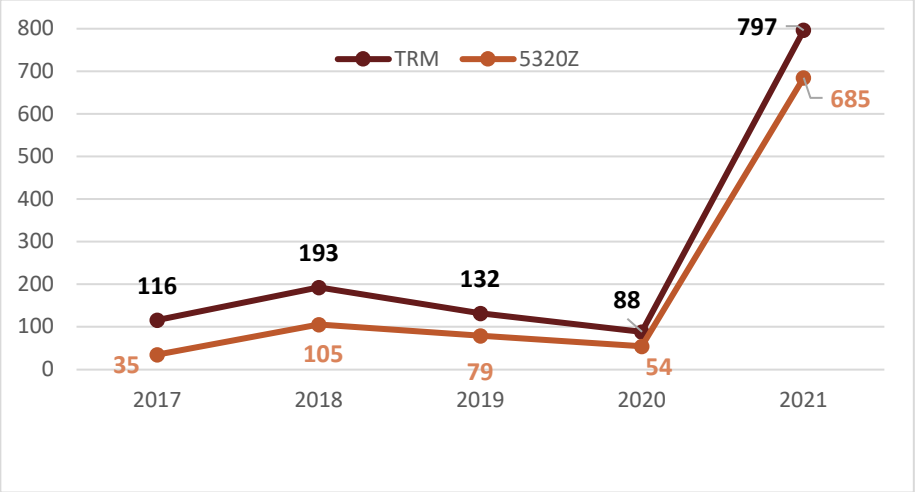
	MAR	VOY	TRS
Défaillances 2021	807	8	19
Défaillances 2020	92	2	6
Evolution 2020/2021	+715	+ 6	+7

Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

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

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

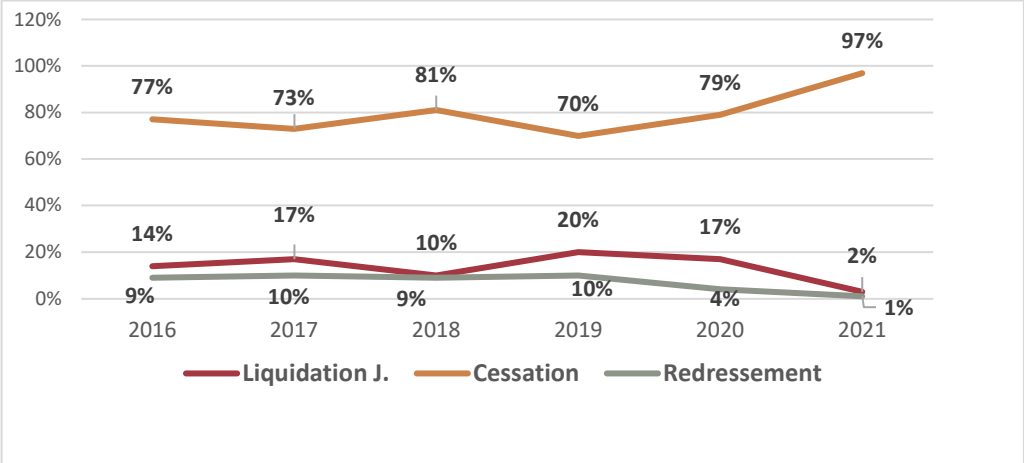
Comparaison des défaillances d'entreprise entre le TRM et le code NAF 5320 Z



Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Là encore on constate une grande similitude des courbes concernant les défaillances d'établissements du TRM et des établissements du code NAF 5320 Z, défaillances qui connaissent une augmentation fulgurante après 2020, toujours sans avoir un impact significatif sur le nombre de salariés. Nous avons affaire ici à un phénomène conjoncturel, issu de la période post covid qui voit un nombre important de micro-entreprises cesser une activité créée durant la crise sanitaire.

Evolution du type de défaillance

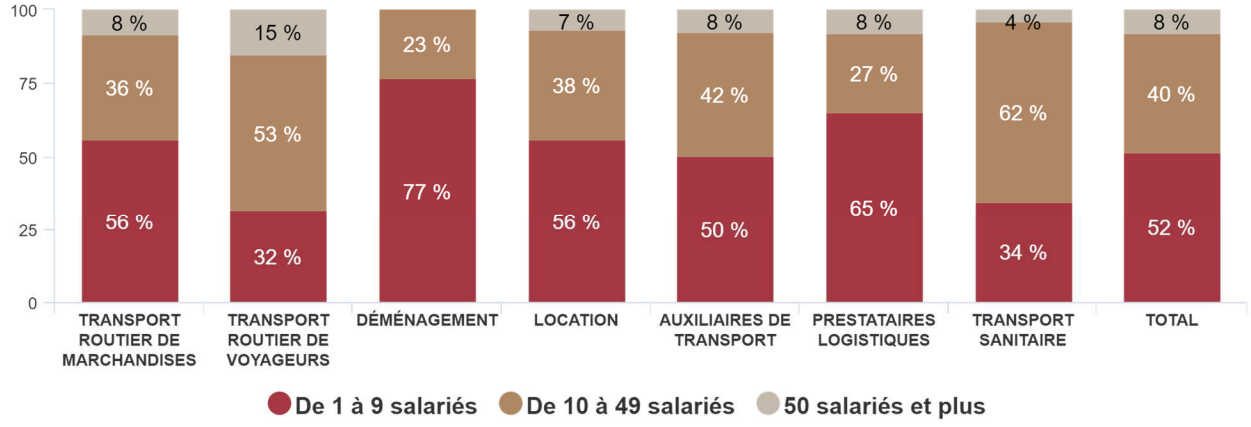


Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Comme le montre les courbes ci-dessus, les cessations d'activités restent prépondérantes (97%) par rapport aux liquidations et aux redressements judiciaires. Ces derniers ont d'ailleurs diminué durant l'année 2021.

Les caractéristiques des employeurs

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



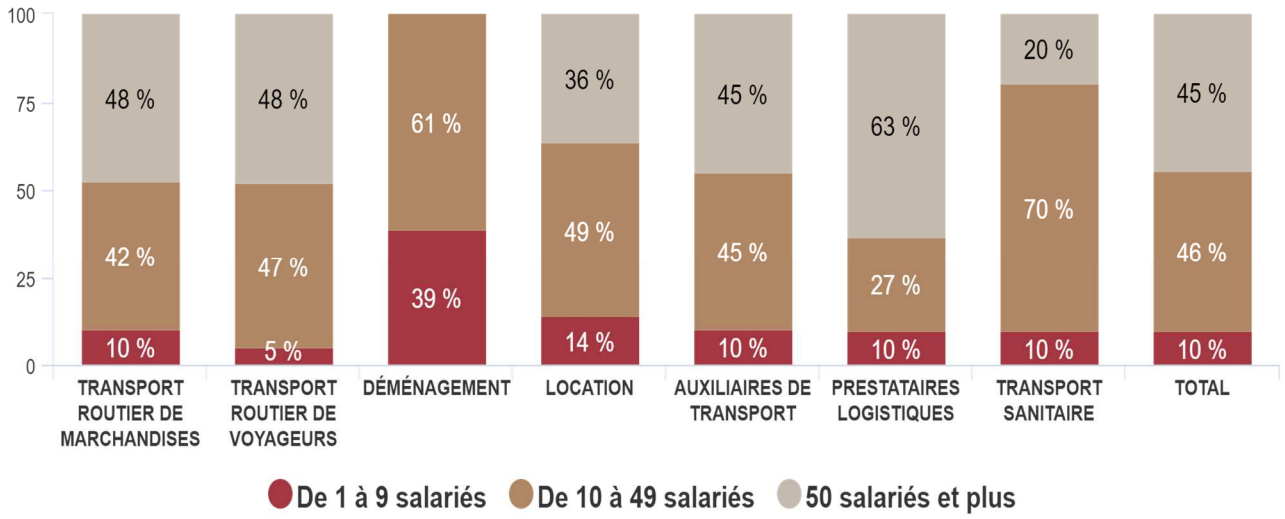
Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Au 31 décembre 2021, 77 % des établissements du Déménagement dont des établissements de moins de 10 salariés.

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

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

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



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

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

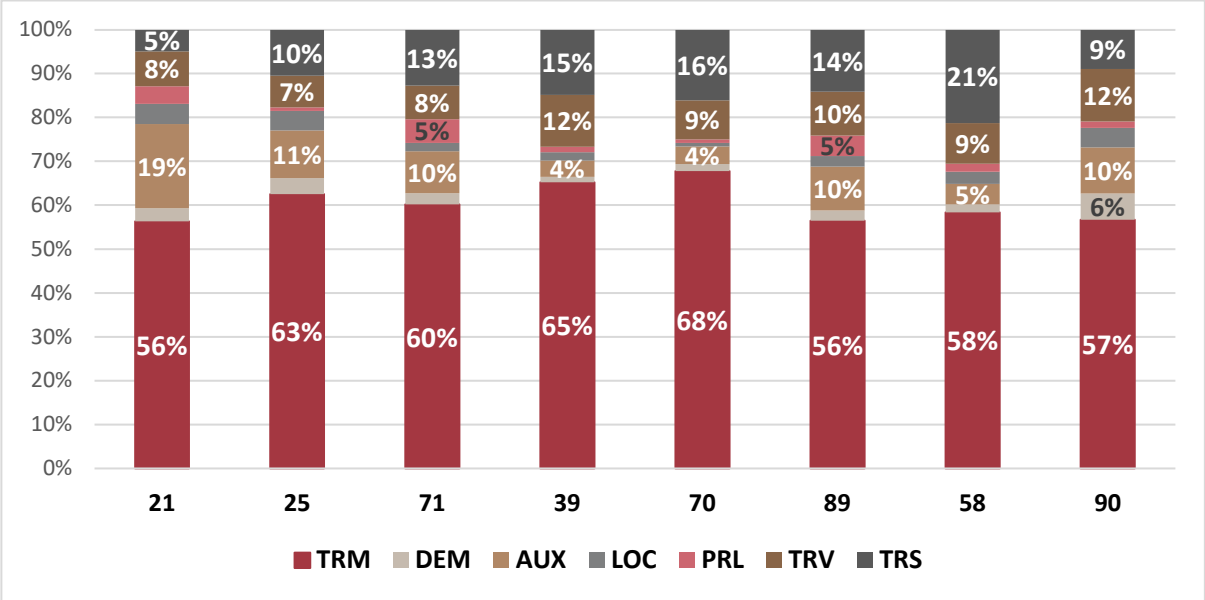
Il est intéressant de comparer la taille des établissements et la concentration des effectifs afin de voir les caractéristiques des établissements de la branche professionnelle. Ainsi si la branche professionnelle, tous secteurs d'activités confondus, comporte 52% d'établissements de moins de 10 salariés (soit 776 établissements), ces mêmes établissements ne comptabilisent que 10% des effectifs totaux, soit un peu plus de 3000 salariés : ce sont par conséquent de très petites structures, puisque nous avons en moyenne moins de 5 salariés par établissement. A l'inverse 45% des effectifs sont concentrés dans 8% des établissements de la branche qui ont plus de 50 salariés.

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

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

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

*Répartition des **établissements employeurs** par **département et par activité** au 31 décembre 2021*



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE. Données ajustées au champ conventionnel

Pour plus de visibilité, les pourcentages inférieurs à 5% n'ont pas été mentionnés sur ce graphique.

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

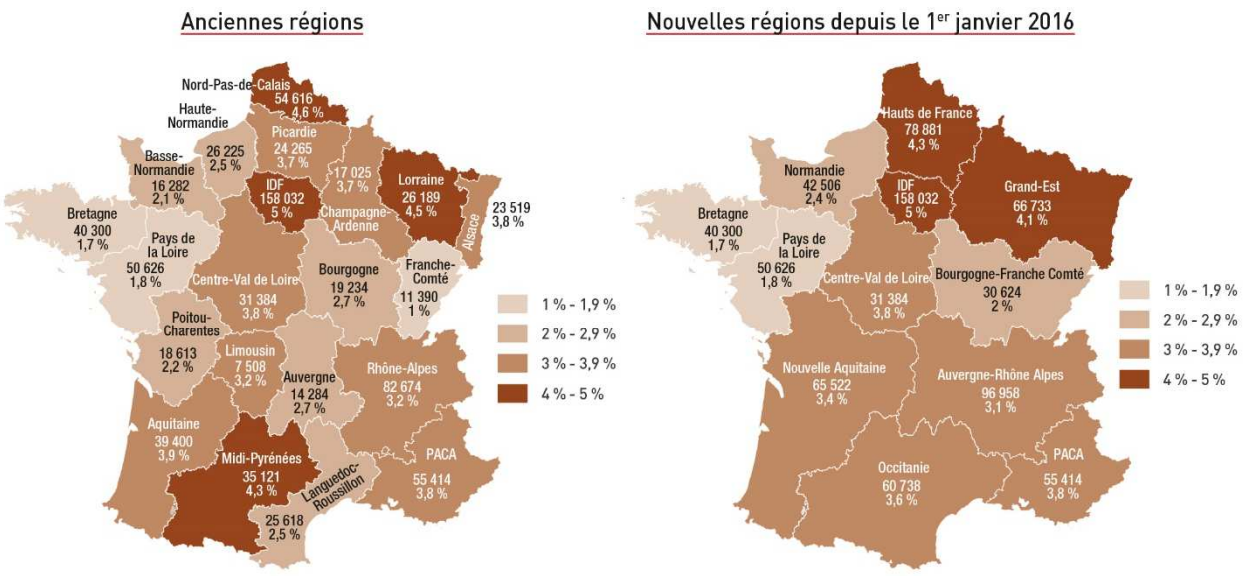
Ainsi, même si le secteur du transport de marchandises est prépondérant dans tous les départements, certains départements ont une part plus importante d'établissements dans d'autres secteurs d'activité :
C'est le cas par exemple du département du Nièvre (58) dont la part d'établissements en transport sanitaire est la plus importante (21%). C'est également le cas, dans une moindre mesure dans le département du Jura (39) avec 15% des établissements de la branche en TRS ainsi que dans le département de la Haute Saône (70) avec 16% des établissements de la branche en TRS. Ces trois départements étant les plus ruraux de la région, nécessite que l'offre de la mobilité de personnes en transport sanitaire nécessite d'être plus importantes.
Pour les mêmes raisons, le transport de voyageurs est également très présent dans certains départements : Le transport de voyageurs représente 12% de l'ensemble des établissements de la branche dans le Jura et dans le Territoire de Belfort et 10% du total des établissements de la branche dans le département de l'Yonne

On pourra noter une autre caractéristique, même si celle-ci est moins importante en pourcentage : les départements de la Saône et Loire, de l'Yonne ainsi que de la Côte d'Or sont ceux qui ont le plus d'établissements dans le secteur de la prestation logistique.

La localisation des emplois

Répartition de l'emploi salarié de la Branche en région

*Répartition de l'emploi salarié de la Branche **par région** et **évolution en 2021***

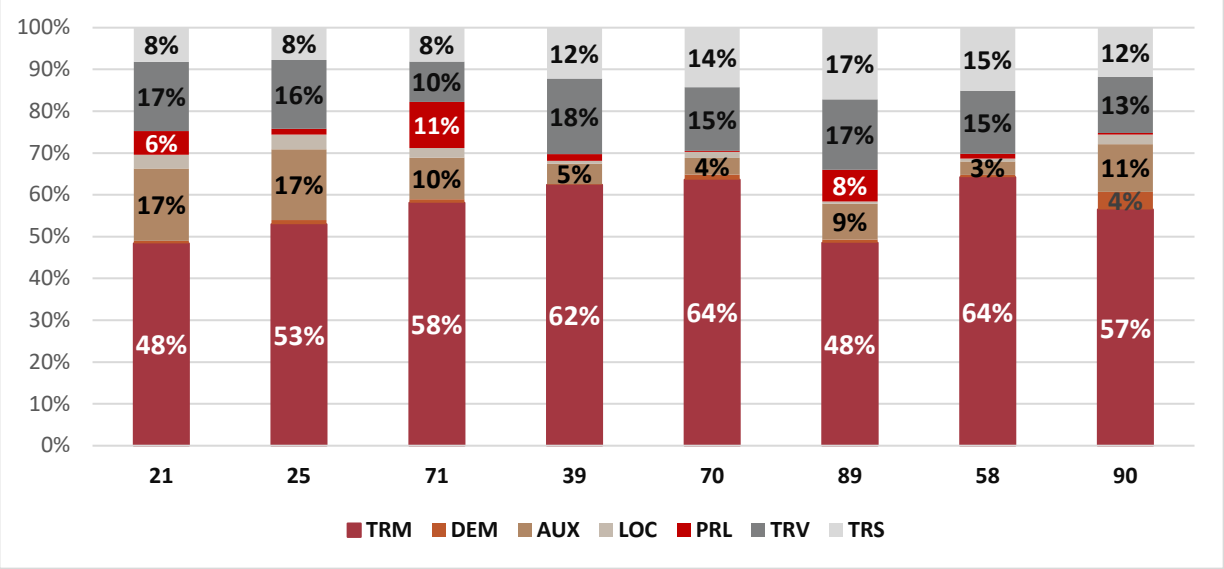


Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

Toutes les régions ont gagné des emplois, les croissances des plus marquées étant constatées en Ile-de-France (+5%) et dans le Grand Est mais plus particulièrement dans le territoire lorrain (+4.5%), les Hauts de France pour le territoire Nord Pas de Calais (4.6%) ainsi que dans le sud pour le territoire Midi Pyrénées (+4.3%).

La région BFC est parmi les régions qui ont le moins progressé en emploi au cours de l'exercice 2021 (+2%) avec une progression différente entre les 2 anciens territoires : +2.7% pour le territoire Bourgogne et +1% pour le territoire francomtois

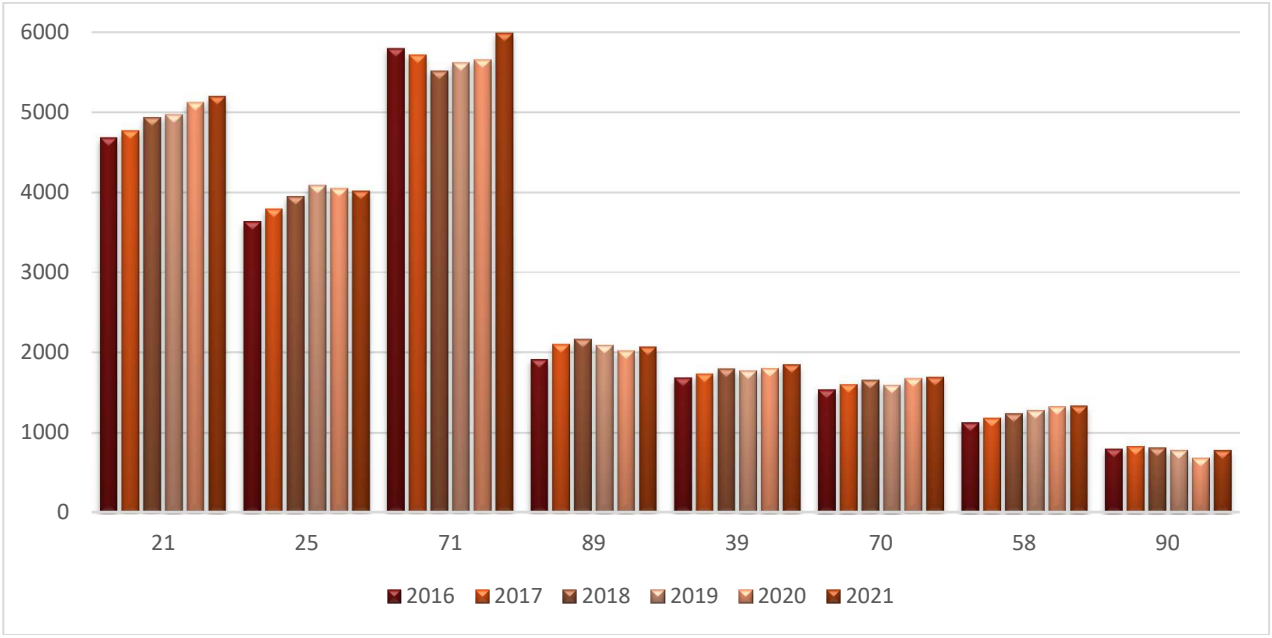
*Répartition **de l'emploi salarié** en région BFC **par départements et par activité***



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : les effectifs du secteur des Auxiliaires sont présents à 17% dans le département de la Côte d'or (21)

Cette répartition des **salariés** par activité et par département est sensiblement identique à la répartition des **établissements** par activité et département (cf. Ci-dessus). On note cependant que les salariés du secteur des prestations logistiques (PRL) sont majoritaires dans le département de la Saône et Loire et les établissements de ce secteur sont aussi plus représentés dans ce département.

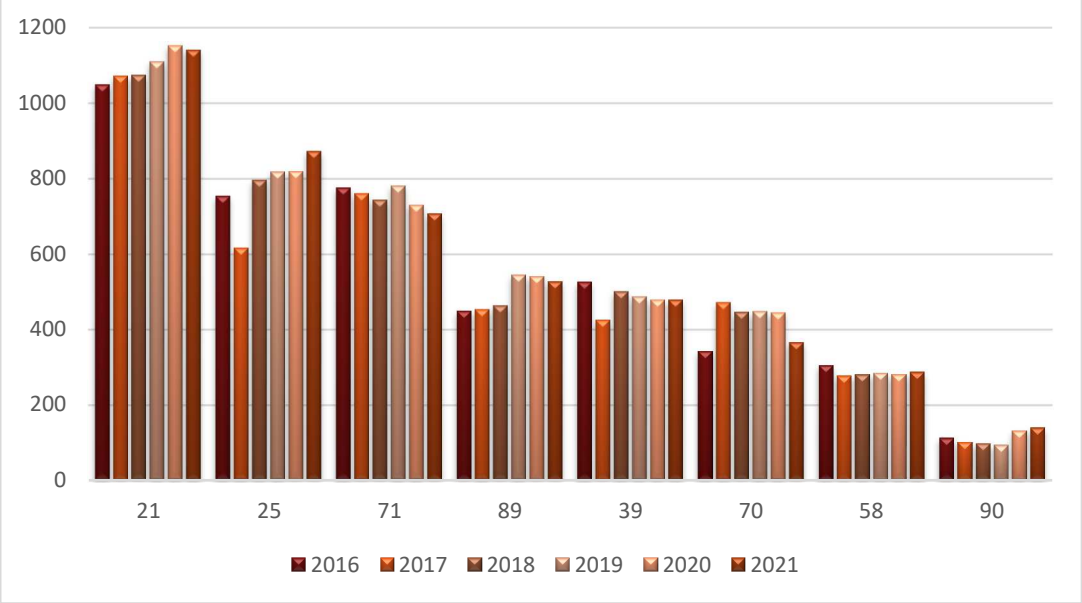
*Evolution des emplois salariés du **transport de marchandises** par départements*



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

Après une baisse en 2018, les effectifs du TRM ont particulièrement augmenté dans le département de la Saône et Loire, département très marqué par ce secteur d'activité comme nous avons pu le voir précédemment. Si globalement il s'accroit dans la majorité des départements, seul le département du Doubs note une légère diminution depuis les 2 derniers exercices.

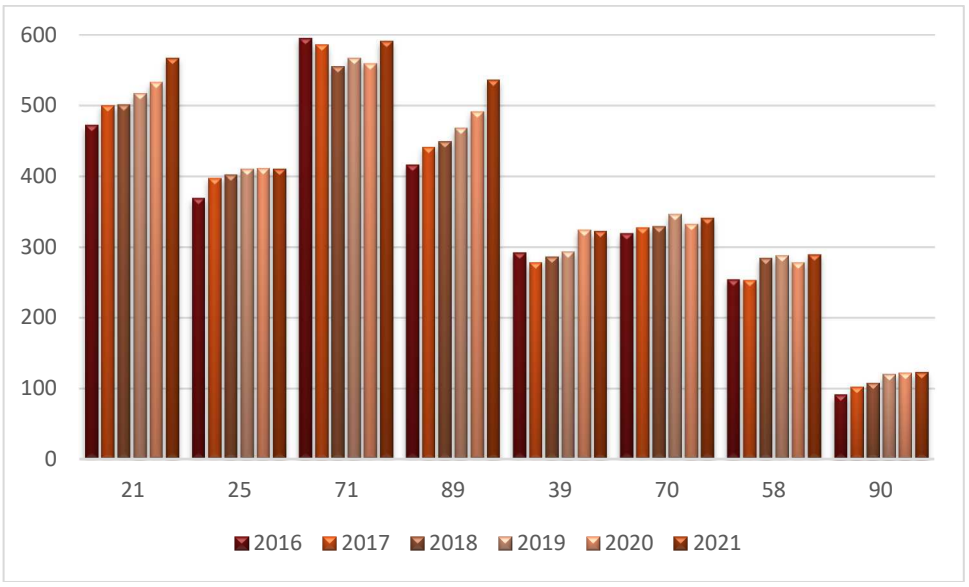
*Evolution des emplois salariés du **transport de voyageurs** par départements*



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

Presque la totalité des départements connait une légère diminution de leurs effectifs en transport de voyageurs mis à part pour le département du Doubs qui voit les effectifs du transport de voyageurs progresser de manière significative sur le dernier exercice 2021 (cela représente +54 salariés en 2021 dans le Doubs). Le Territoire de Belfort connait également une augmentation, même si celle-ci reste minime en valeur absolue.

*Evolution des emplois salariés du **transport sanitaires** par départements*



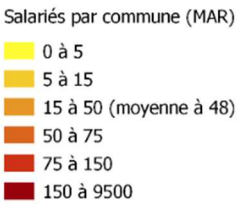
Source : Données Urssaf, Données ajustées au champ conventionnel

Le secteur du transport sanitaire est celui qui a connu la plus importante augmentation de ses effectifs en pourcentage au cours de l'année 2021 et celui se confirme pour l'ensemble des départements

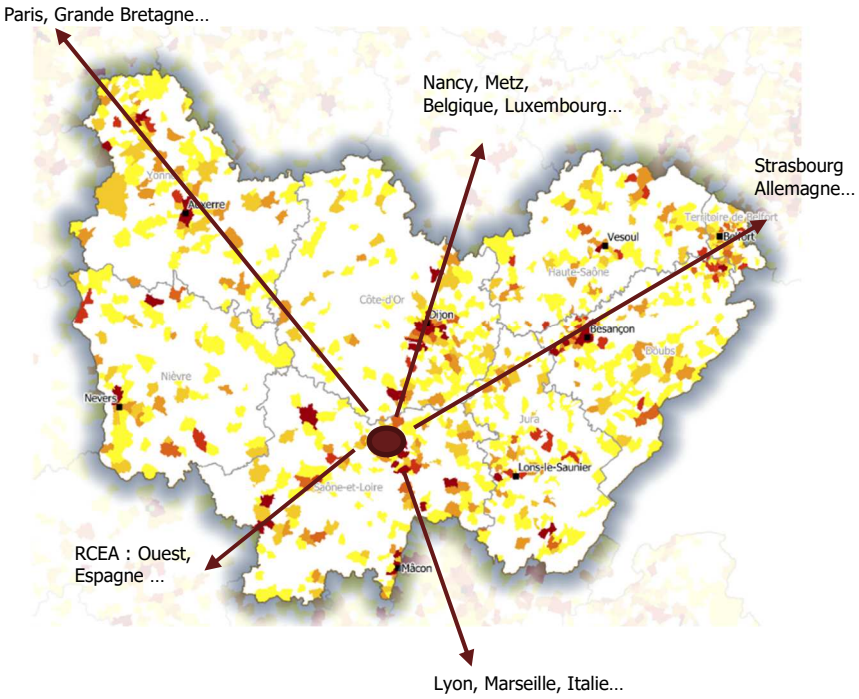
Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2021

Activités du Transport de Marchandises

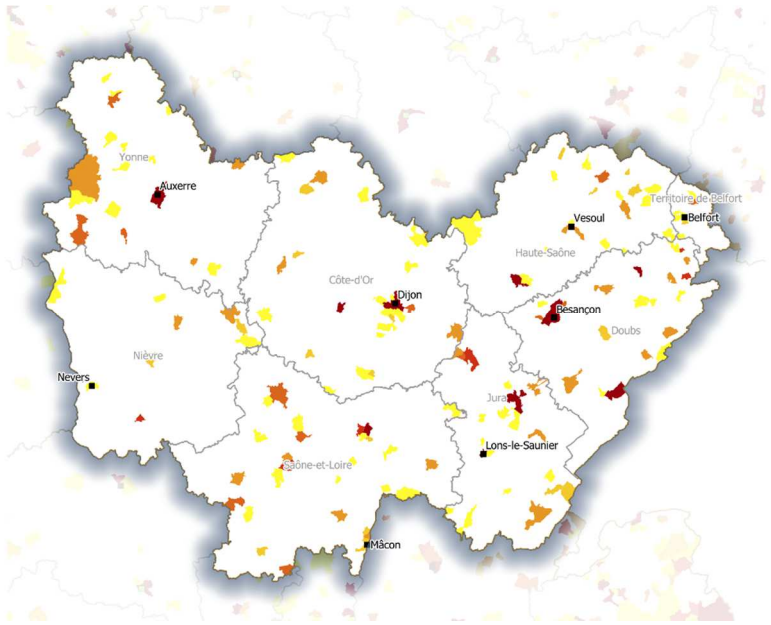
Cette localisation régionale des emplois en transport de marchandises correspond à la localisation des principaux bassins d'emplois et d'activités de la Région BFC

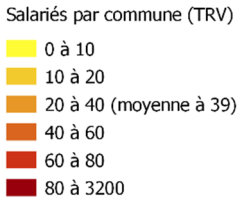


On notera que cette implantation correspond aux différents axes autoroutiers qui traversent la région, ainsi que l'axe RCEA. Ce qui mets en évidence la position centrale de la région BFC dans les différents échanges de flux de marchandises en France, avec un point de croisement situé sur l'axe Dijon/Beaune/Chalon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



Activités du Transport de Voyageurs

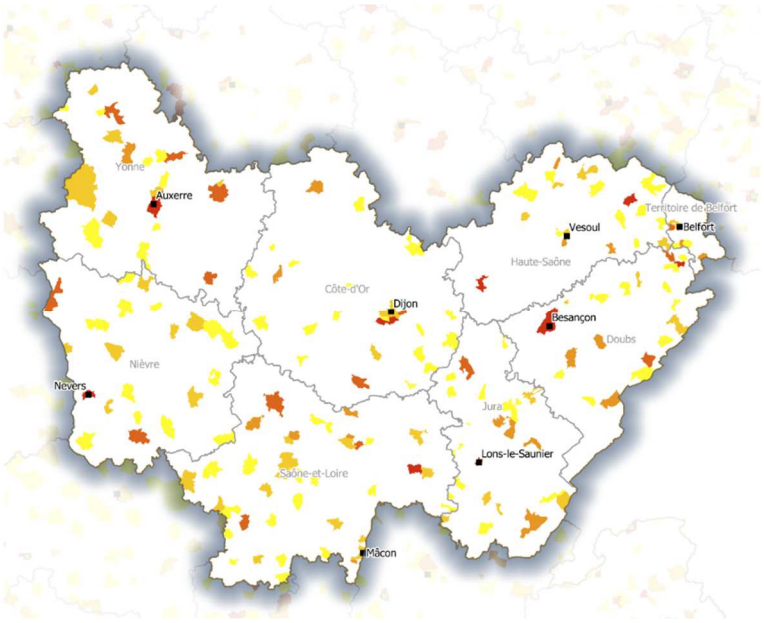




Les activités du transport de personnes sont uniformément réparties sur l'ensemble du territoire et par conséquent les emplois également.

Activités du Transports Sanitaires

Salariés par commune (TRS)
- 0 à 10
- 10 à 20 (moyenne à 17)
- 20 à 30
- 30 à 50
- 50 à 970



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

Les effectifs salariés

La branche professionnelle compte **30 624** salariés au sein de ses établissements en BFC

Effectifs salariés par activité au 31 décembre 2021

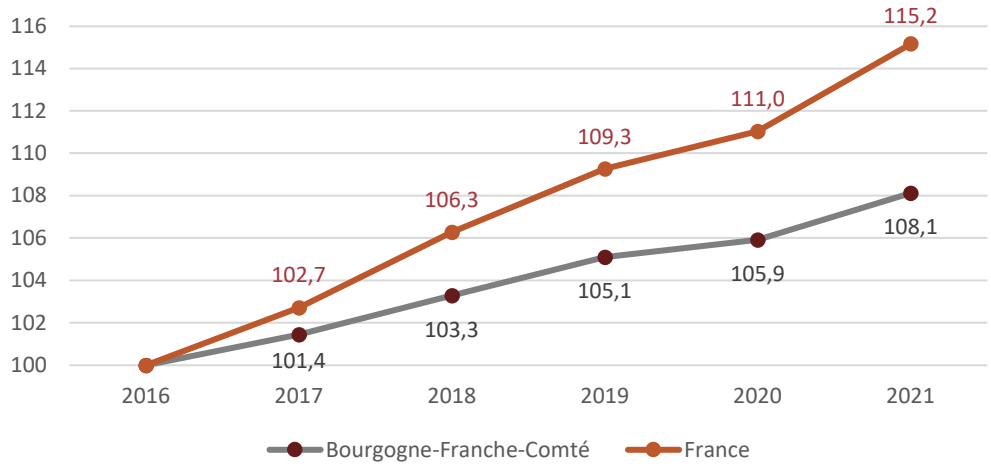
	Effectifs en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	16 895	55,2%	53,7%
Transport routier de voyageurs	4 521	14,8%	12,6%
Déménagement	268	0,9%	1,4%
Location	687	2,2%	3,2%
Auxiliaires de transport	3 497	11,4%	14,3%
Prestataires logistiques	1 578	5,2%	6,8%
Transport sanitaire	3 179	10,4%	8,0%
Ensemble de la branche	**30 624**	**100,0%**	**100,0%**

Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les Auxiliaires de transport emploient 3 497 salariés en région au 31 décembre 2021. Cette activité représente 11.4% des effectifs de la Branche en région, contre 14.3 % en France.

L'ensemble des activités liées au transport de marchandises (TRM, DEM, LOC, AUX et PRL) représentent **75 %** des salariés de l'ensemble de la branche professionnelle en région, moins qu'au plan national (79%). Dans ces activités de transport de marchandises, les salariés du TRM (transports routiers de fret de proximité et interurbains) sont largement majoritaires puisqu'ils représentent à eux seuls plus de 55% du total des salariés de la branche professionnelle.
La population du transport sanitaire est plus marquée en région BFC qu'au plan national (10.4% en BFC contre 8% au national), de même que le transport routier de voyageurs (14.8% en BFC contre 12.6% au national).

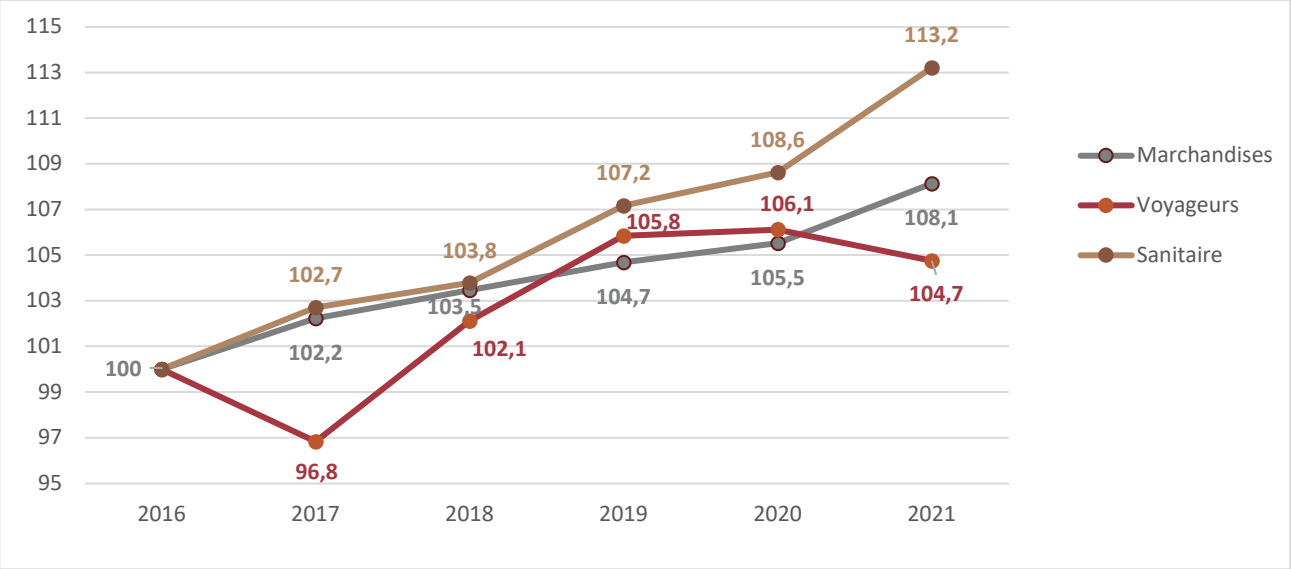
Evolution des effectifs salariés au cours des 5 dernières années (base 100 en 2016)



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Depuis les 5 derniers exercices, la croissance des effectifs salariés pour l'ensemble de la branche professionnelle est régulière, que ce soit au niveau régional comme au niveau national.
Il est à noter qu'au cours de l'année 2020, période fortement perturbée en raison de la crise sanitaire, l'emploi salarié au sein des entreprises de la branche professionnelle a continué de progresser même si cette progression était faible (+0.3%)
Par la suite, au cours du dernier exercice 2021, la croissance des effectifs, que ce soit sur le plan national comme sur le plan régional, a repris plus fortement encore : + 4.2% au national et **+2.2% en BFC, soit 624 salariés en plus au cours de l'année 2021.**

Evolution des effectifs salariés par secteur au cours des 5 dernières années (base 100 en 2016)



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Les effectifs des secteurs du transport de marchandises (toutes activités confondues) et du transport sanitaire connaissent depuis 2016 une augmentation continuelle.

Ainsi au cours des 5 derniers exercices, le transport de marchandises (tous secteurs confondus) a augmenté de plus de 13 points avec une augmentation encore plus nette sur le dernier exercice 2021. En effet, au cours de l'année 2021, **les effectifs du secteur transport de marchandises** ont connu une forte progression de +2.5% passant de 22 370 salariés au 31.12.2020 à **22 924 salariés au 31.12.2022, soit 554 salariés en plus sur la période.**

Au cours de cette même période de 5 ans, le secteur du transport sanitaire a vu ses effectifs augmenter de plus de 13% par rapport à 2016. Sur le dernier exercice, l'augmentation a été plus importante que la moyenne annuelle puisque la croissance des effectifs du **secteur sanitaire est de 4.2 % soit +130 salariés entre fin 2020 et fin 2021.**

Il n'en est pas de même avec le **secteur du transport de voyageurs**. Celui-ci connait des fluctuations plus importantes au cours des cinq dernières années, et voit ses effectifs légèrement décroitre au cours de l'année 2021 mais cela reste modéré (-1.3%) et représente en valeur absolue **une soixantaine de salariés en moins entre le 31.12.2020 et le 31.12.2021**

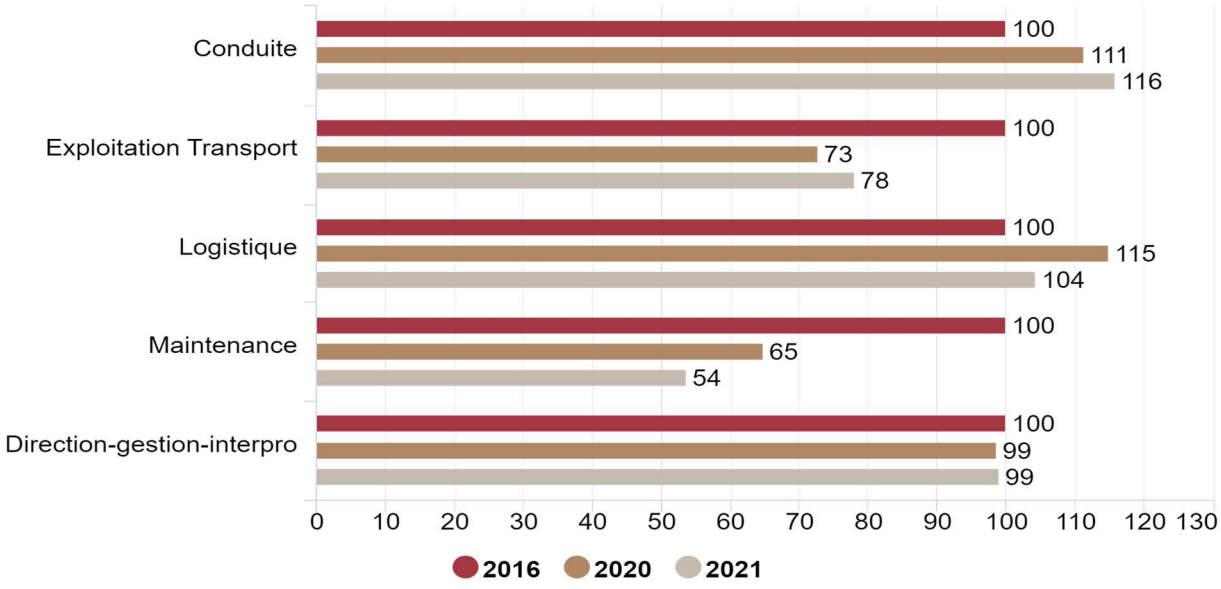
Effectifs salariés par famille professionnelle au 31 décembre 2021

	Effectifs en région	% en région	% en France
Conduite	**22 544**	74%	68%
Exploitation Transport	**1 995**	7%	7%
Logistique – Manutention - Magasinage	**3 099**	10%	13%
Direction	**655**	2%	2%
Gestion	**1 472**	5%	5%
Ventes-Achats	**233**	1%	1%
Maintenance	**3 68**	1%	2%
Interprofessionnel	**259**	1%	1%
Ensemble des métiers	**30 624**	100%	100%

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : 22 544 salariés exercent dans les métiers de la Conduite en région au 31 décembre 2021. Cette famille de métiers représente 74% des effectifs de la Branche en région, contre 68 % en France.

Tous secteurs d'activité confondus, **les conducteurs routiers représentent 74%** du total des effectifs de la branche professionnelle en BFC. Cette famille est un peu plus représentée en région qu'au plan national (68%). Les 2 autres familles de métiers spécifiques à la branche professionnelle sont les métiers de l'« **exploitation et de l'organisation du transport »** d'une part avec 7% des effectifs et ceux liés aux **« activités logistiques d'entreposage et de stockage »** d'autre part qui représentent **13% des effectifs.** Vient enfin la famille « gestion » qui représente également 5% des effectifs, part relativement importante puisqu'elle avoisine celle des « exploitants » : il est important de préciser que l'on peut retrouver du personnel d'encadrement logistique au sein de cette famille « gestion »

Evolution des effectifs salariés de la branche par famille professionnelle (base 100 en 2015)



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

La famille conduite est prédominante dans la branche professionnelle, tous secteurs d'activité confondus (74%) mais c'est également elle qui connait en 2021 l'augmentation la plus importante

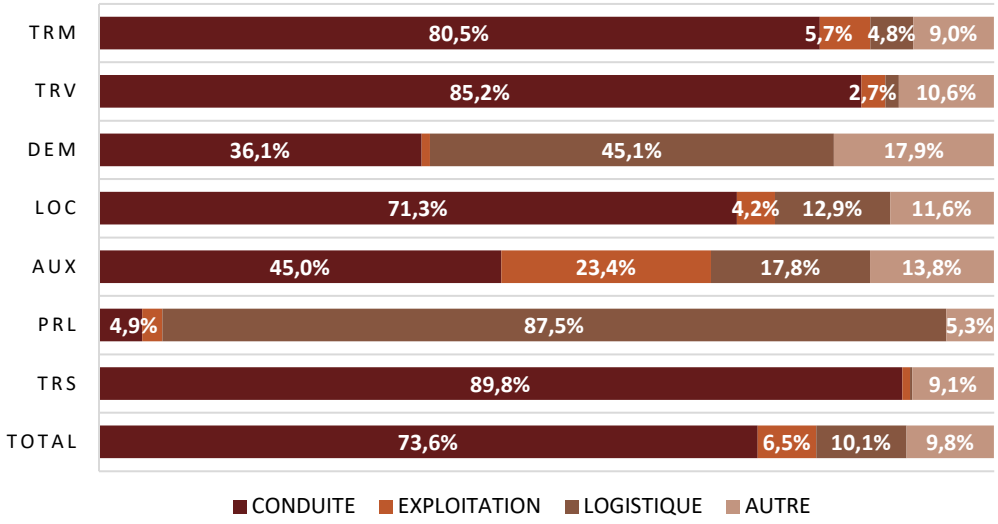
(+5 points par rapport à fin 2020). Cette augmentation représente en valeur absolue **+ 875 conducteurs au cours de l'année 2021, tous secteurs d'activités confondus**

A l'inverse, **la famille logistique**, elle aussi importante dans la branche professionnelle **connait un léger recul entre 2020 et 2021 (-11 points) ce qui représentent un peu plus de 300 salariés en moins** dans cette famille entre fin 2020 et fin 2021.

Enfin, on note également que la **famille « exploitation », deuxième famille représentée dans la branche voit ses effectifs en net recul** au cours des 5 dernières années (-22 points en 5 ans) mais avec une légère reprise au cours du dernier exercice

Effectifs salariés par famille et secteurs d'activités au 31 décembre 2021

En pourcentage



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

Selon les secteurs d'activité, la répartition des familles professionnelles peut être différente et certaines familles apparaitre plus prépondérantes que d'autres. Même si les conducteurs routiers sont largement majoritaires dans une grande partie des secteurs d'activités, ils ne sont que très peu présents dans le secteur des Prestataires Logistiques, secteur beaucoup plus marqué par la famille « logistique-manutention-magasinage » (87.5%)

Le secteur sanitaire emploie près de 90% de conducteurs et 9.8% de salariés issus de la famille professionnelle « autre ». Les exploitants ou régulateurs pour cette activité du transport sanitaire représentent moins de 2%

Le secteur des auxiliaires de transport, pour beaucoup d'entre eux des commissionnaires de transport (dont la mission est l'organisation de transport) occupent la plus importante part d'exploitants du transport.

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

En valeur absolue

	CONDUITE	EXPLOITATION	LOGISTIQUE	AUTRE	TOTAL
TRM	13605	959	810	1521	16895
TRV	3851	122	69	480	4521
DEM	97	3	121	48	268
LOC	489	29	88	80	687
AUX	1572	820	622	484	3497
PRL	77	36	1381	84	1578
TRS	2854	27	8	290	3179
Total	**22544**	**1995**	**3099**	**2987**	**30624**

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

Effectifs salariés par famille professionnelle et taux de féminisation au 31 décembre 2021

	Effectifs en région	% femmes en région	% femmes en France
Conduite	22 544	13%	10%
Exploitation Transport	1 995	42%	38%
Logistique – Manutention - Magasinage	3 099	21%	21%
Direction	655	26%	24%
Gestion	1 472	81%	77%
Ventes-Achats	233	62%	58%
Maintenance	3 68	11%	5%
Interprofessionnel	259	89%	72%
Ensemble des métiers	**30 624**	**21%**	**18%**

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

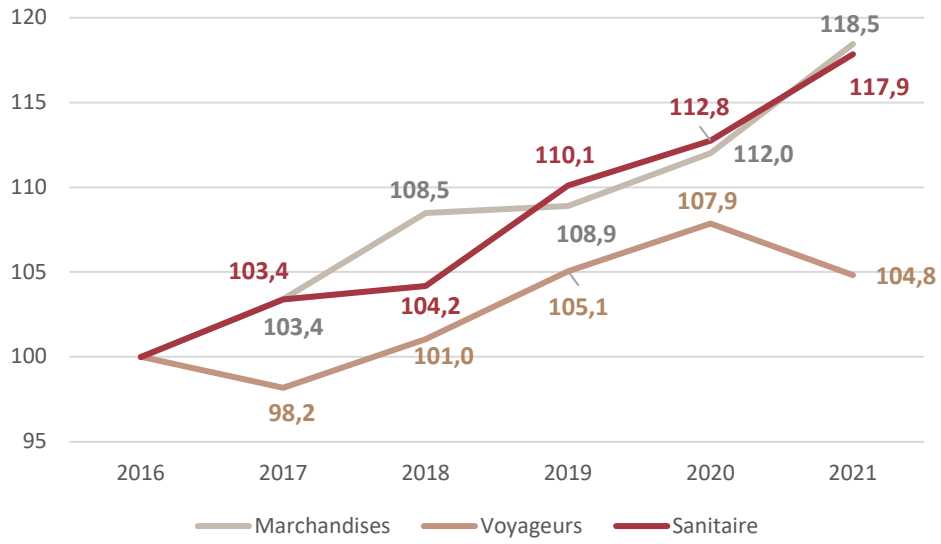
Lecture : 21% de femmes occupent un emploi salarié dans la Branche en région au 31 décembre 2021 et 13 % d'entre elles sont conductrices, cette proportion étant légèrement inférieure sur le territoire national (10% de femmes sont conductrices au plan national)

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

Les postes sédentaires sont plus naturellement féminisés, y compris dans la famille spécifique de l'exploitation, où l'on trouve une parité H/F
Cependant le nombre de femme au sein de cette famille spécifique de la branche a diminué par rapport à l"année précédente. En effet, si sur les 1843 salariés de cette famille en 2020, les femmes représentaient 47% (soit 866 salariées), elle ne représente en 2021 « que » 42% des 1 995 salariés de cette même famille, soit 837 salariées.

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

Evolution des effectifs de conducteurs par activité (base 100 en 2016)



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

Pour l'ensemble des secteurs liés au transport de marchandises, l'évolution principale des effectifs a concerné les conducteurs routiers, famille professionnelle qui représente 67.1% des effectifs du transport de marchandises.

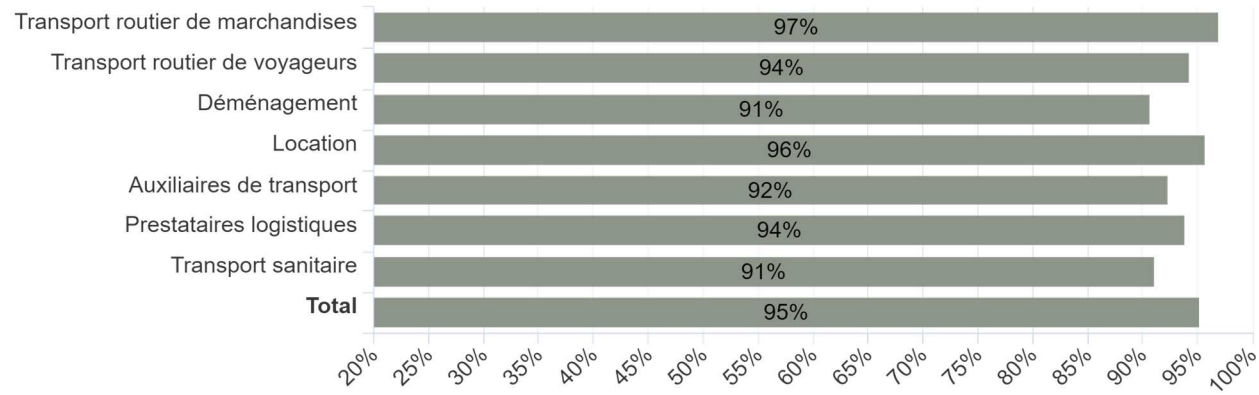
On remarque que l'évolution des effectifs de conducteurs est la plus importante dans le secteur des transports sanitaires, avec une forte progression régulière depuis 2019. Durant l'année 2020, le nombre de conducteurs de ce secteur a progressé de 2.3 points. Le transport de marchandises a eu quant à lui, une progression du nombre de ses conducteurs au cours du dernier exercice de +3 points.

Bien évidemment, comme nous l'avons écrit, l'ensemble de ces éléments relatifs à l'évolution des salariés dans la branche professionnelle est à lire au travers du prisme du contexte économique général dans lequel cette évolution s'est produite. On note cependant que la branche professionnelle a maintenu une croissance de ses effectifs, y compris durant la période perturbée de l'année 2020.

Le transport de voyageurs est le seul secteur qui au cours de ce dernier exercice 2021 connait une diminution significative de ses effectifs totaux et à fortiori de ses effectifs de conducteurs. Cela s'explique par le fait que les conducteurs de ce secteur sont relativement âgés (on le verra dans les chapitres suivants), qu'il y a beaucoup de temps partiel dans ces entreprises et que pour beaucoup de ces conducteurs plus âgés, la pandémie de 2020 les a incités à cesser définitivement leur activité, qu'ils exerçaient souvent en complément de leur retraite. Avec les difficultés rencontrées pour les remplacer par de nouveaux recrutements, on constate de fait une diminution nette de nombres de conducteurs dans ce secteur.

Les caractéristiques des emplois

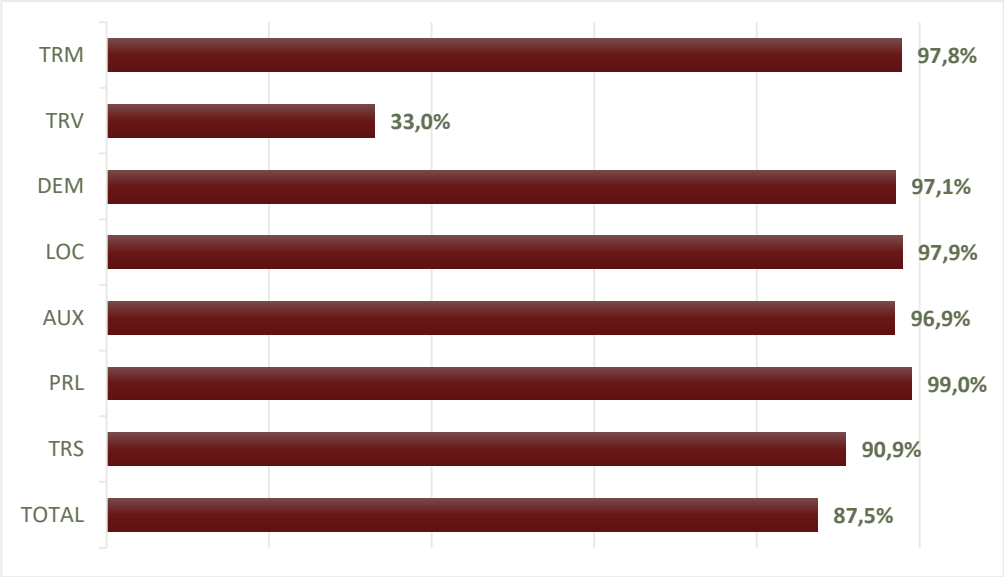
Part des salariés en Contrat à Durée Indéterminée au 31 décembre 2021



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : 91% des salariés du secteur du déménagement en poste au 31 décembre 2021 était en temps complet

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

Part des salariés à temps complet par activité au 31 décembre 2021

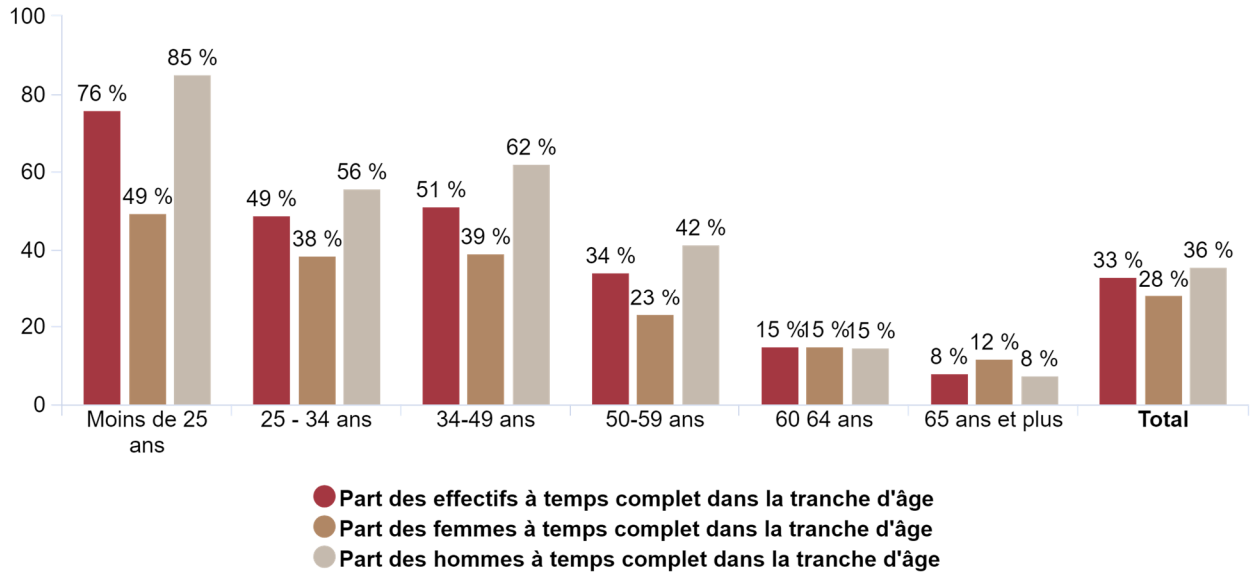


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Les emplois au sein de la branche professionnelle sont essentiellement à temps complet mis à part en transport de voyageurs qui proposent essentiellement des contrats à temps partiel (67%), en raison de la prépondérance de l'activité du transport scolaire.

Ces caractéristiques (CDI et Temps Plein) sont structurelles dans la branche professionnelle et n'évoluent pas d'année en année

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



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

Rappelons que 85,2% des salariés du transport de voyageurs sont des conducteurs routiers, et avec le transport sanitaire, cela représente la part la plus élevée de conducteurs dans la branche professionnelle.
On verra un peu plus loin que les femmes représentent 36% du total des salariés de ce secteur d'activité.

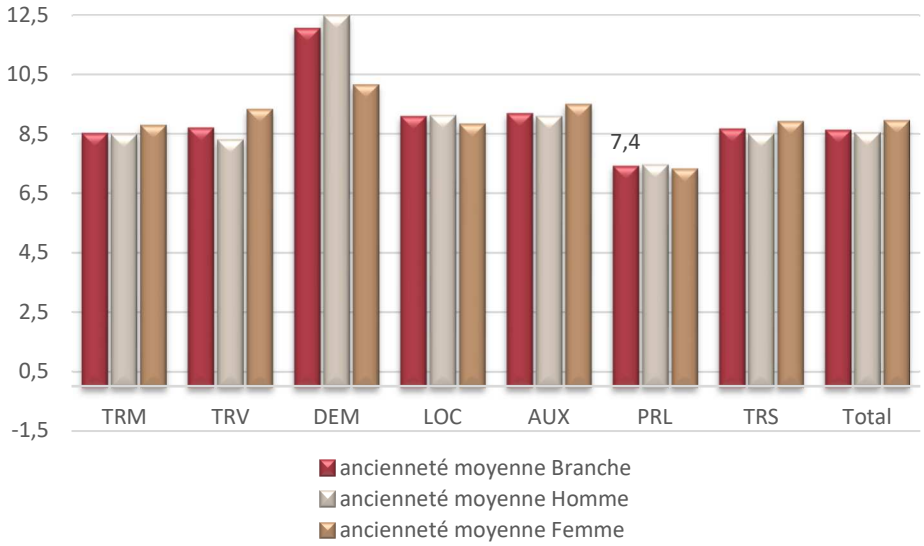
Sur les 33% de salariés sont à temps complet en transport de voyageurs (soit 1 500 salariés dont près de la moitié au sein des familles autres que conducteurs routiers), il y a une nette différence de statut entre les tranches d'âge, mais également au sein de chacune de ces tranches d'âge entre les hommes et les femmes.

Les salariés de moins de 50 ans en TRV sont ceux qui sont majoritairement à temps complet (62% des 35-50 ans, 56% des 25-35 ans et 85% des moins de 25 ans). C'est sur ces tranches d'âge que l'on retrouvera principalement en plus des conducteurs routiers, les autres familles professionnelles : exploitant, gestion, etc… Sur ces tranches d'âge de salariés de moins de 50 ans, mais également ceux de moins de 55 ans, les femmes employées à temps complets sont moins nombreuses que leurs homologues masculins

La tranche d'âge des moins de 25 ans semble essentiellement à temps complet mais notons que cette tranche d'âge représente très peu de salariés (à peine 1%) et encore moins de conducteurs, (compte tenu des conditions d'obtention des permis D).

Pour l'ensemble du secteur, on comptabilise 8% de moins de femmes à temps complet que d'hommes à temps complet.

Ancienneté moyenne dans l'établissement au 31 décembre 2021 (en années)

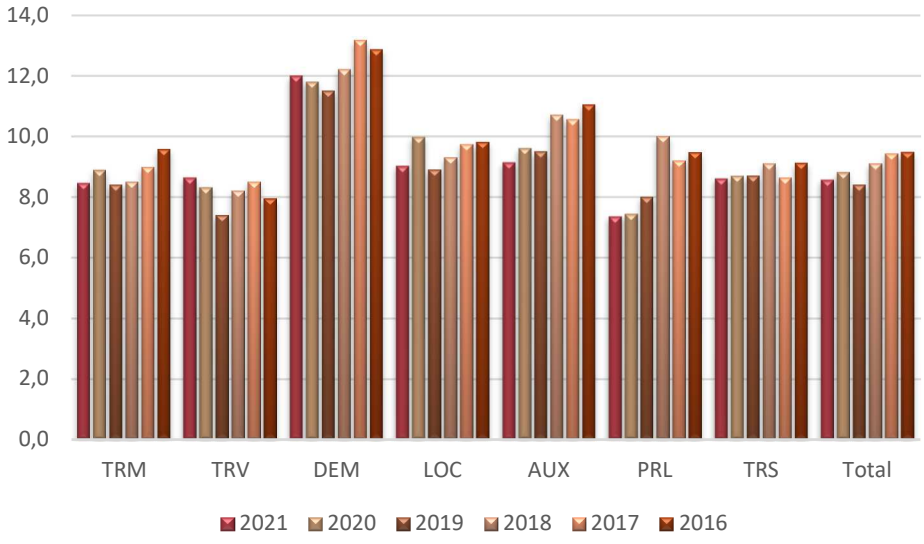


Source : Enquête Tableau de Bord – AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les salariés du Déménagement sont présents, en moyenne, depuis 12 ans dans leur établissement. Les hommes de ce secteur ont une ancienneté de 12,4 ans plus longue que celle des femmes pour ce même secteur (10,1 ans)

L'ancienneté moyenne présentée ci-dessus est celle au sein du même établissement mais pas au sein de la branche professionnelle. En moyenne, l'ancienneté estimée dans le métier de conducteur (quel que soit l'établissement) est de 19 ans pour le secteur marchandises, 12 ans pour le secteur voyageurs et 9 ans pour le secteur sanitaire.

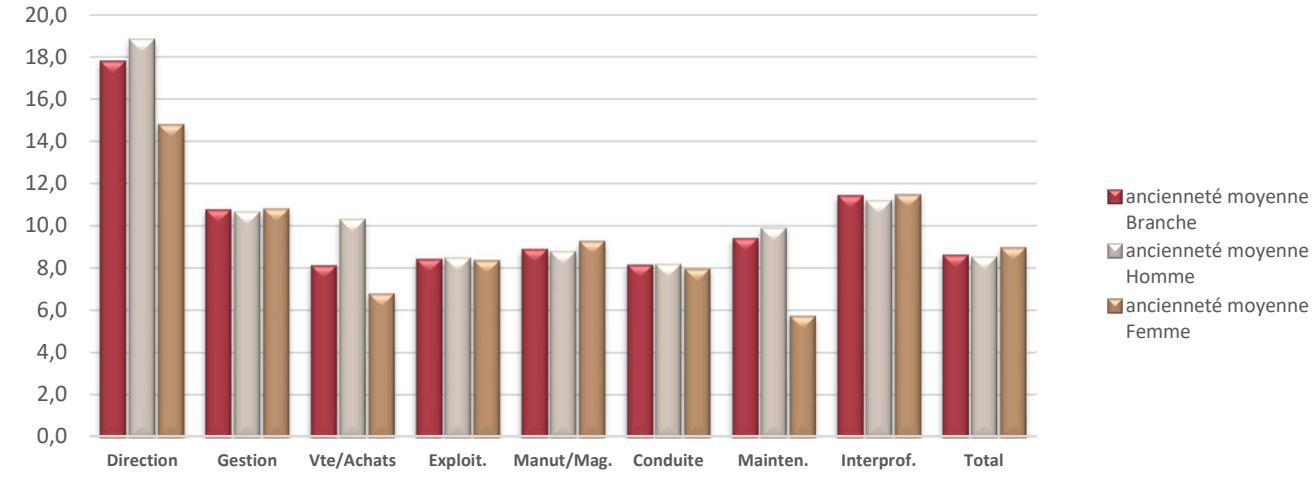
Evolution de l'ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur d'activité (en années)



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

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

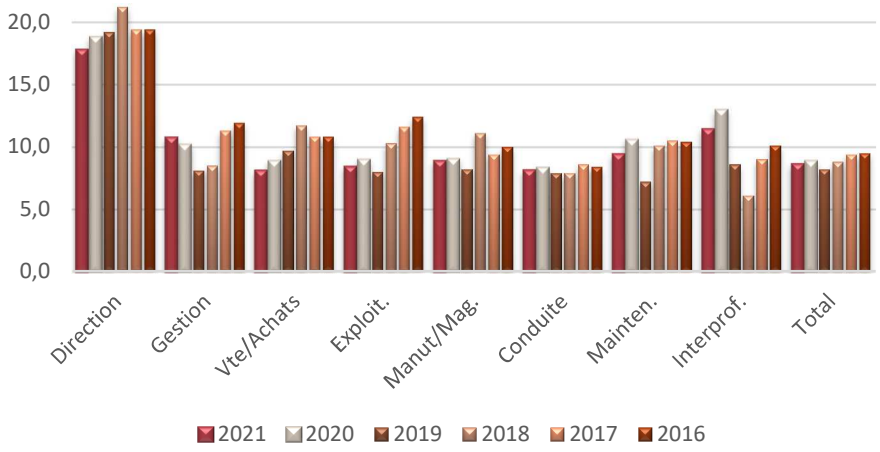
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel



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

On ne note pas de réelle différence d'ancienneté moyenne au sein de la branche professionnelle, que ce soit de la part des femmes ou de la part des hommes, et ceci presque dans la majorité des familles de métiers. Si l'on considère les 3 familles de métiers spécifiques à la branche professionnelle, (exploitation, manutention et conduite) l'ancienneté moyenne est la même entre les hommes et les femmes.

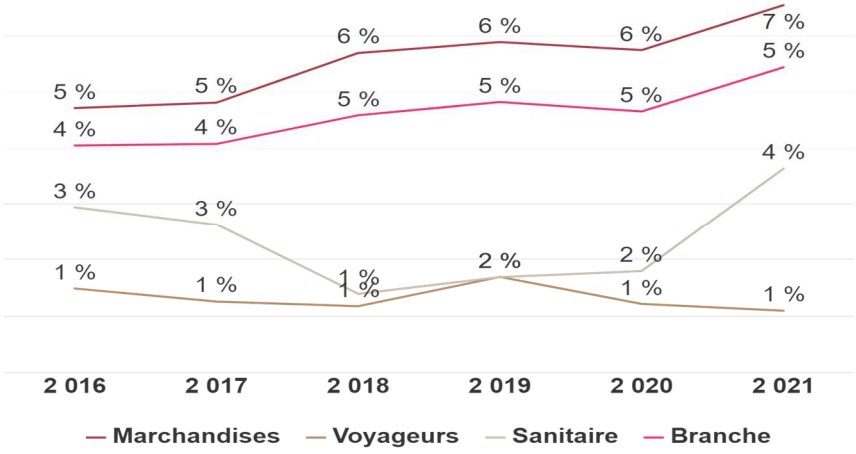
Evolution sur 5 ans de l'ancienneté moyenne dans l'établissement par famille professionnelle (en années)



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

Globalement l'ancienneté moyenne dans les établissements de la branche professionnelle est relativement stable depuis quelques années, cependant avec quelques variations selon les familles de métiers. Parmi les métiers spécifiques de la branche, on note une augmentation de l'ancienneté moyenne dans l'établissement pour la famille exploitation et manutention, alors que le famille conduite aurait tendance à voir son ancienneté moyenne légèrement diminuer par rapport aux 2 exercices précédents.

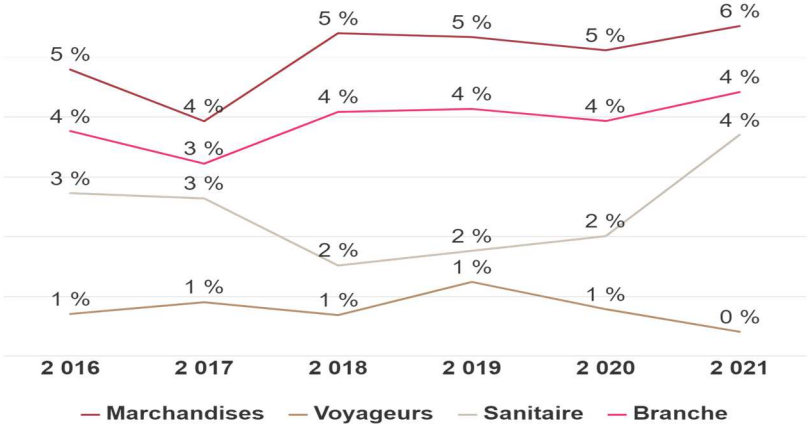
Part des jeunes (- 25 ans) dans les effectifs de la branche, par activité



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

La part des jeunes a tendance à augmenter sur le dernier exercice et ceci quel que soit le secteur concerné, mais c'est surtout dans le secteur du transport de marchandises qu'elle est la plus importante (près de 7% des effectifs du secteur)
Dans les secteurs liés aux transports de personnes cette proportion de jeunes de moins de 25 ans est très faible car liée aux conditions même de l'exercice de la profession de conducteurs. Cette tendance est à fortiori confirmée dans l'évolution de la part des jeunes dans la famille conduite (ci-dessous)

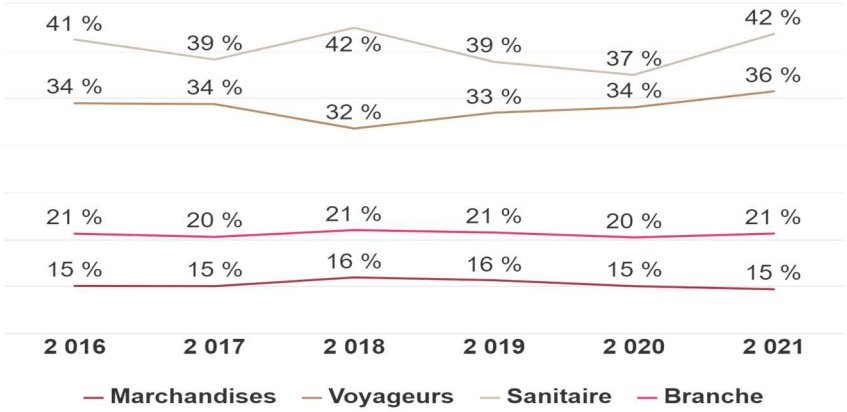
Part des jeunes (- 25 ans) employés dans les métiers de la conduite, par activité



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

Ce qui est constaté pour l'ensemble des secteurs d'activités, toutes familles professionnelles confondues, l'est à fortiori pour la famille conduite, famille prédominante dans la branche professionnelle, quel que soit le secteur.
Il n'y a pas de salarié de moins de 25 ans en conduite dans le secteur du transport de voyageurs, ce qui confirme que dans cette tranche d'âge (faible en effectifs) nous n'ayons que des personnels à temps complets (cf. chapitre précédent) sur des postes sédentaires et souvent administratifs

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



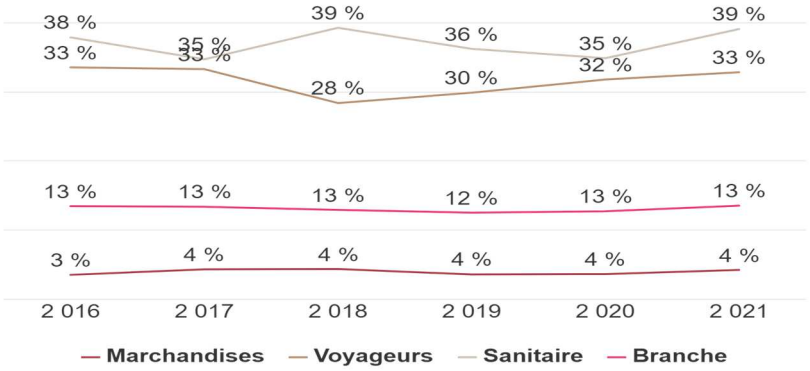
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

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

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

Pour l'ensemble de la branche professionnelle, la part des femmes ne varient pas et oscille toujours entre 19 et 20%.

Cette proportion est différente dans les secteurs liés au transport de personnes, où l'on constate une légère augmentation de leur proportion au sein du TRV au cours des 3 derniers exercices. On note également une hausse des femmes conductrices au sein du secteur des transport sanitaires, de 4 points par rapport à 2020.

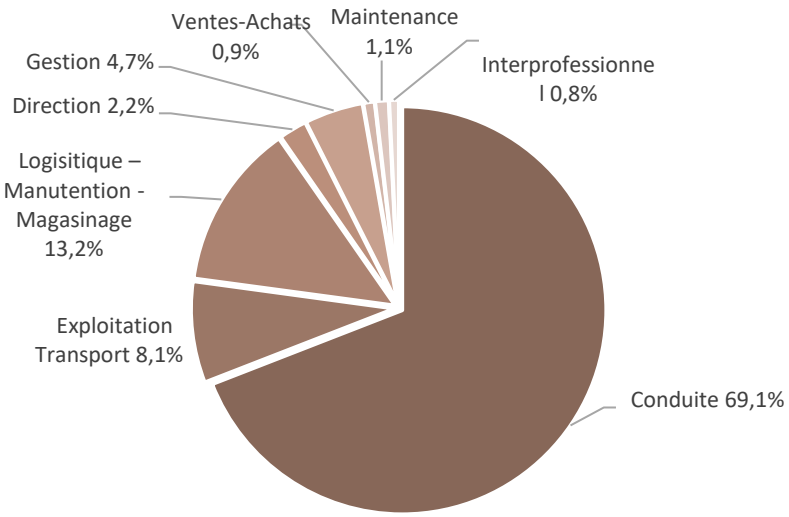


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

La typologie des métiers

Activités Marchandises

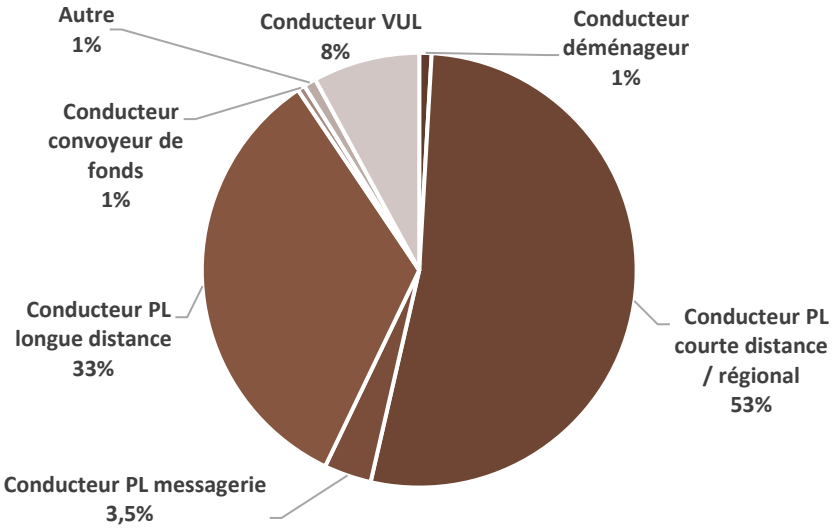
Effectifs salariés des Activités Marchandises par famille professionnelle au 31 décembre 2021



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

Lecture : La famille professionnelle Conduite représente 69.1% des effectifs employés dans les Activités Marchandises.

Répartition des effectifs de conducteurs en Activités Marchandises par spécialité au 31 décembre 2021

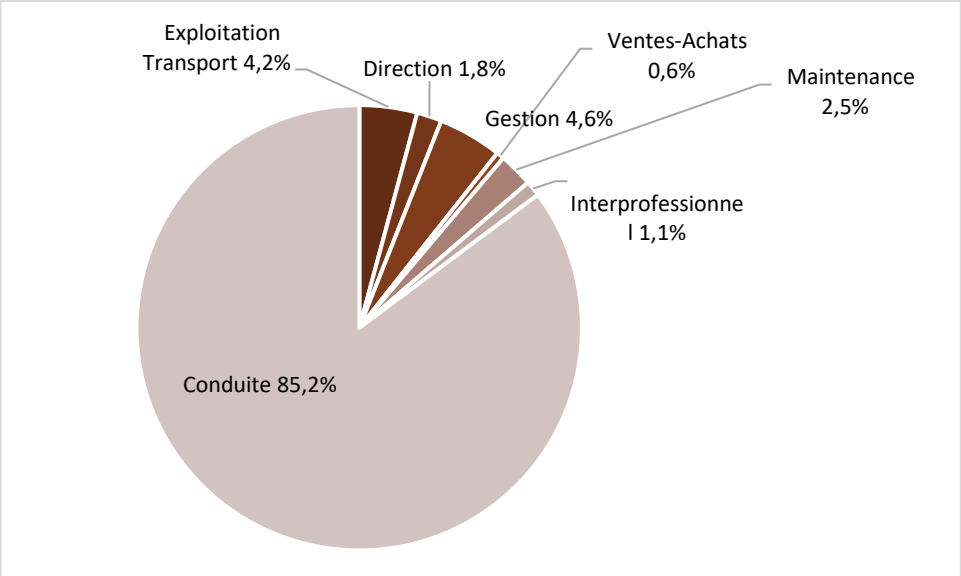


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

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

Transport de Voyageurs

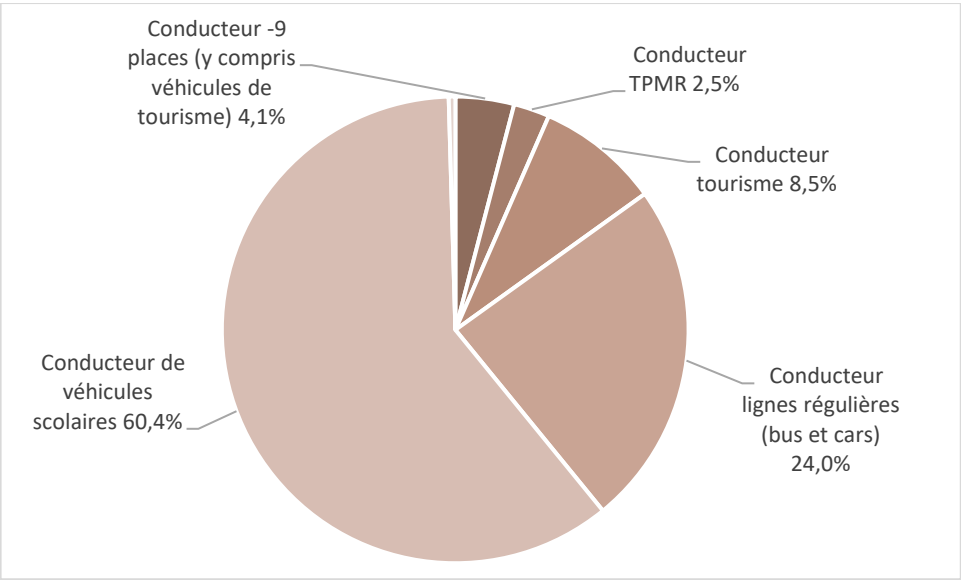
Effectifs salariés du Transport de Voyageurs par famille professionnelle au 31 décembre 2021



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

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

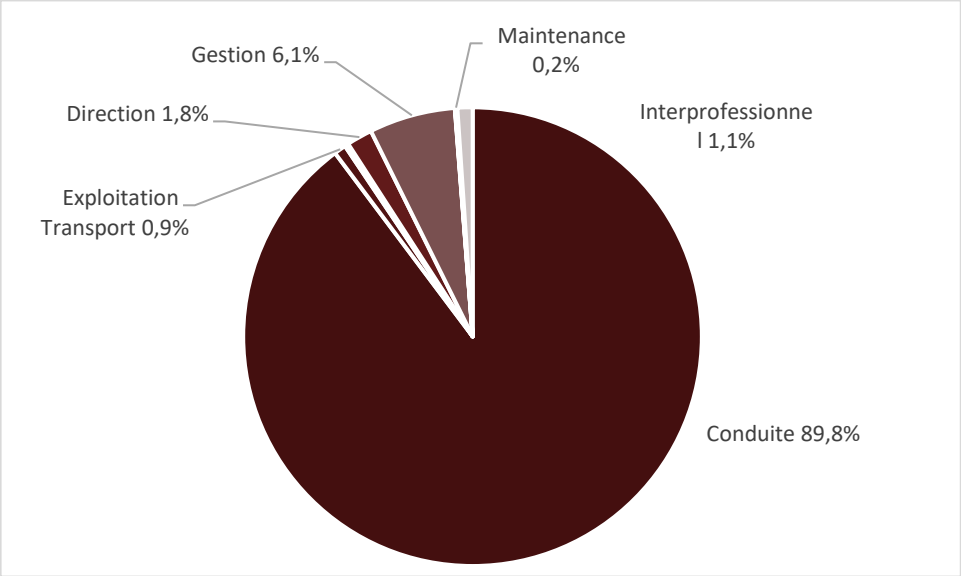
Répartition des effectifs de conducteurs en Transport de Voyageurs par spécialité au 31 décembre 2021



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel Lecture : 4.1 % des Conducteurs employés dans le Transport de Voyageurs sont des conducteurs de Véhicules de moins de 9 places.

Transport Sanitaire

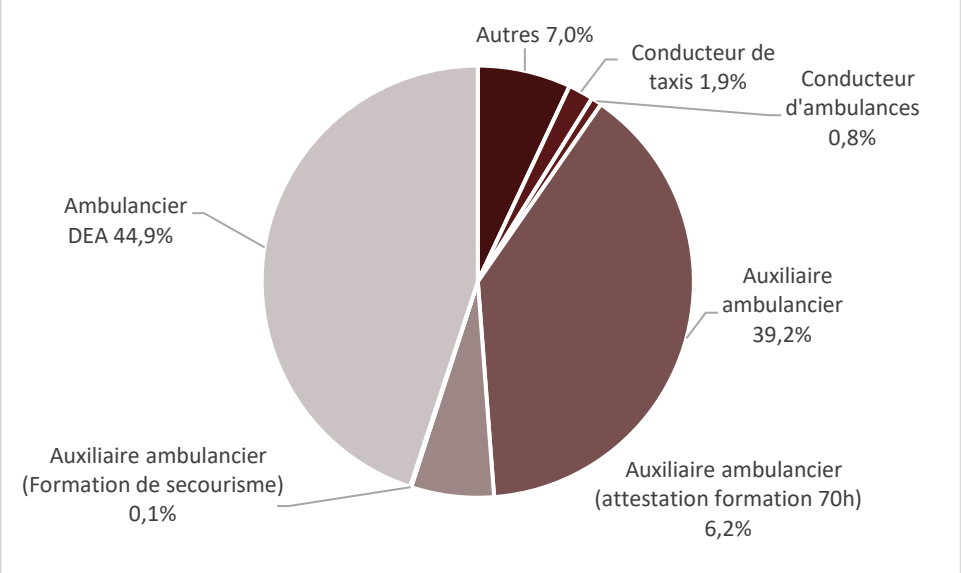
Effectifs salariés du Transport Sanitaire par famille professionnelle au 31 décembre 2021



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

Lecture : La famille professionnelle Direction représente 1.8% des effectifs employés dans le Transport Sanitaire.

Répartition des effectifs de conducteurs en Transport Sanitaire par spécialité au 31 décembre 2021



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

Lecture : 39.2 % des Conducteurs employés dans le Transport Sanitaire sont des Auxiliaires Ambulanciers.

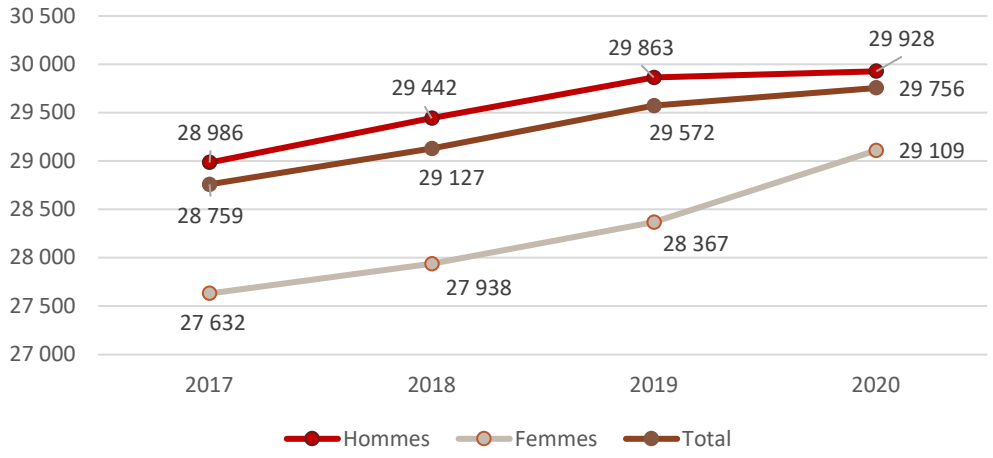
Rémunération

Rémunération moyenne annuelle selon les secteurs d'activités en 2020 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
Rémunération moyenne Brute	**29 997**	**28 277**	**29 143**	**29 753**	**33 058**	**30 284**	**26 134**	**29 756**
Hommes	30 020	28 452	S	S	32 680	31 392	26 395	**29 928**
Femmes	29 815	27 924	S	30 804	34 012	28 481	25 722	**29 109**
Rémunération moyenne Nette	**23 477**	**21 810**	**22 497**	**23 173**	**25 586**	**23 450**	**20 698**	**23 232**
Hommes	23 518	21 940	S	S	25 420	24 335	20 936	**23 407**
Femmes	23 143	21 547	S	23 470	26 005	22 010	20 322	**22 571**

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel S= secret statistique

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



Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

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

		Hommes	Femmes	Ensemble Branche
Conduite				
641a	Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	29 583	26 716	29 472
643a	Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	24 567	23 816	23 865
641b	Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	27 423	27 034	27 270
526e	Ambulanciers salariés (du secteur public ou du secteur privé)	25 781	24 958	25 497
Logistique-manutention-magasinage				
653a	Magasiniers qualifiés	25 871	23 693	25 841
652a	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	26 405	25 294	26 296
487a	Responsables d'entrepôt, de magasinage	40 890	36 991	39 681
487b	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	35 476	30 623	36 041
676a	Manutentionnaires non qualifiés	28 225	S	26 303
676c	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	S	S	28 558
676b	Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	S	S	23 347
Exploitation				
389a	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	60 029	54 919	58 218
466b	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non-cadres)	37 179	36 054	36 164
466c	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non-cadres)	37 052	34 818	37 132
546c	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	30 437	28 120	29 041
655a	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	26 205	24 228	26 474
676d	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	26 502	24 716	26 247

S= secret statistique

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

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

Rémunération brute moyenne annuelle par durée du travail en 2020 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
Temps complet	**30 004**	**30 975**	**29 264**	**S**	**35 510**	**30 024**	**26 127**	**29 925**
Hommes	29 951	31 017	S	30 186	36 032	31 156	26 325	30 021
Femmes	29 877	31 396	S	S	34 686	28 098	25 824	29 304
Temps partiel	**26 345**	**25 692**	**S**	**S**	**S**	**S**	**23 686**	**25 645**
Hommes	26 026	25 622	S	S	S	S	23 317	25 494
Femmes	27 084	25 814	S	S	S	S	23 926	25 682

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel S : secret statistique

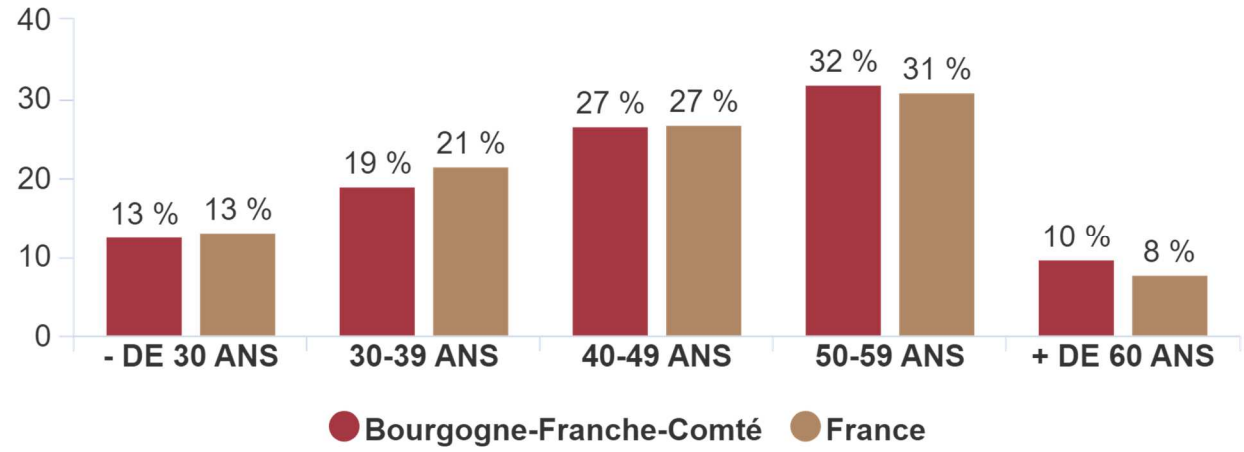
Rémunération annuelle brute moyenne par contrat de travail en 2020 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
CDI	**30 314**	**28 448**	**30 395**	**S**	**33 601**	**30 611**	**26 239**	**30 092**
Hommes	30 255	28 684	S	S	33 181	31 760	26 461	30 198
Femmes	30 289	27 955	S	S	34 617	28 763	25 889	29 445
CDD	24 486	24 190	**23 019**	**S**	**24 072**	**25 564**	**22 688**	**24 142**
Hommes	24 375	24 371	S	S	23 593	S	22 957	24 136
Femmes	25 373	24 368	S	S	25 092	S	22 614	24 193

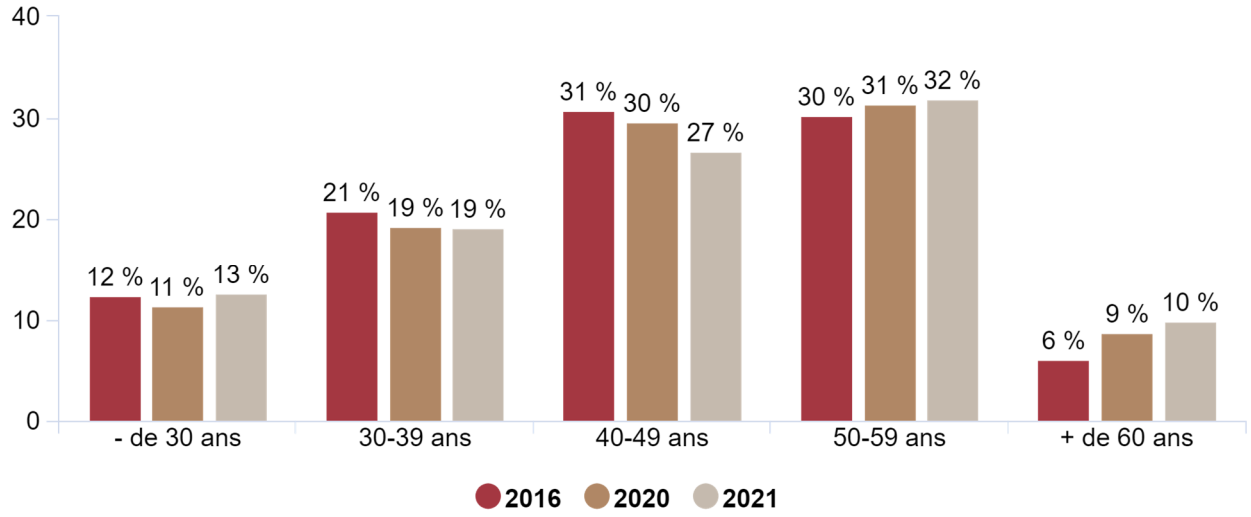
Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel S = secret statistique

La démographie

Structure par tranches d'âges des salariés en région et en France au 31/12/ 2021



Structure par tranches d'âges des salariés de la région



On constate sur les 5 derniers exercices une légère augmentation des tranches d'âge inférieures à 30 ans ainsi qu'une augmentation des tranches d'âges supérieures à plus de 50 ans.

Age moyen des salariés de la branche, par activité

	2021
Marchandises	44 ans
Voyageurs	53 ans
Sanitaires	44 ans
Ensemble de la branche	**44.4 ans**

L'âge moyen, tous secteurs d'activité confondus est de 44 ans et demi. Il est nettement supérieur dans le transport routier de voyageurs avec une population salariée de ce secteur âgée en moyenne de 53 ans

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

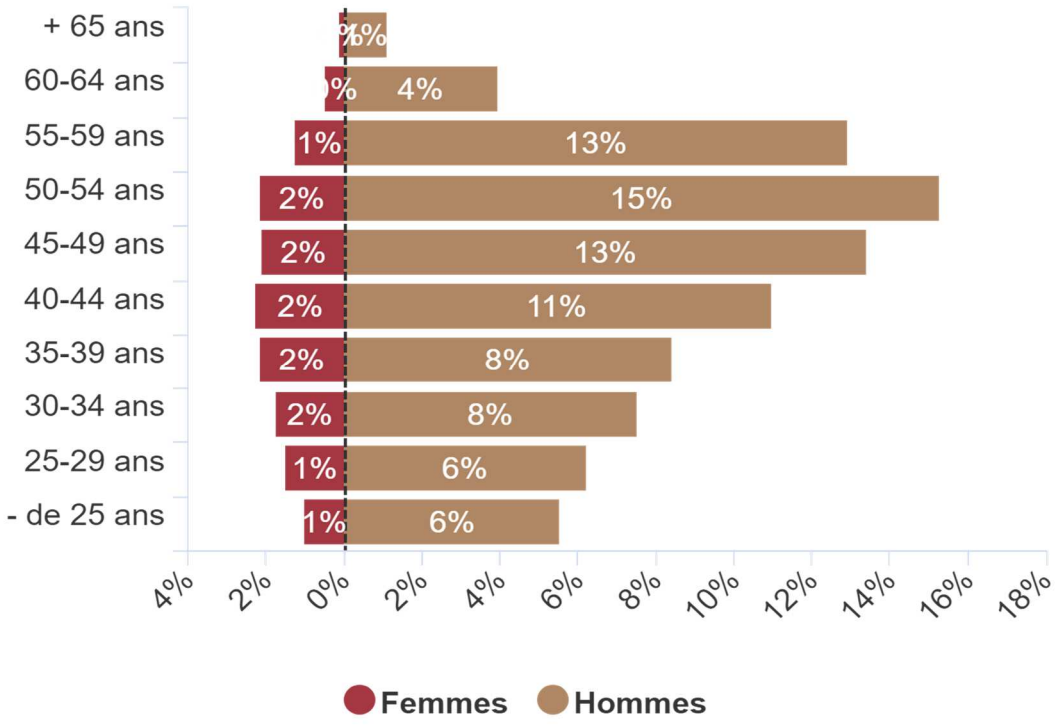
Age moyen des salariés de la branche, par famille de métiers

Ce qui est énoncé ci-dessus l'est évidemment pour la famille conduite, où l'on constate que la moyenne d'âge des conducteurs routiers de voyageurs est de plus de 54 ans.
Par contre nous avons une population plus jeune en moyenne au sein des familles exploitation et logistique

	2021
Conduite en marchandises	44,8 ans
Conduite en voyageurs	54,3 ans
Conduite en sanitaires	44 ans
Exploitation transport	40,4 ans
Logistique	40,6 ans
Autre	45 ans

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

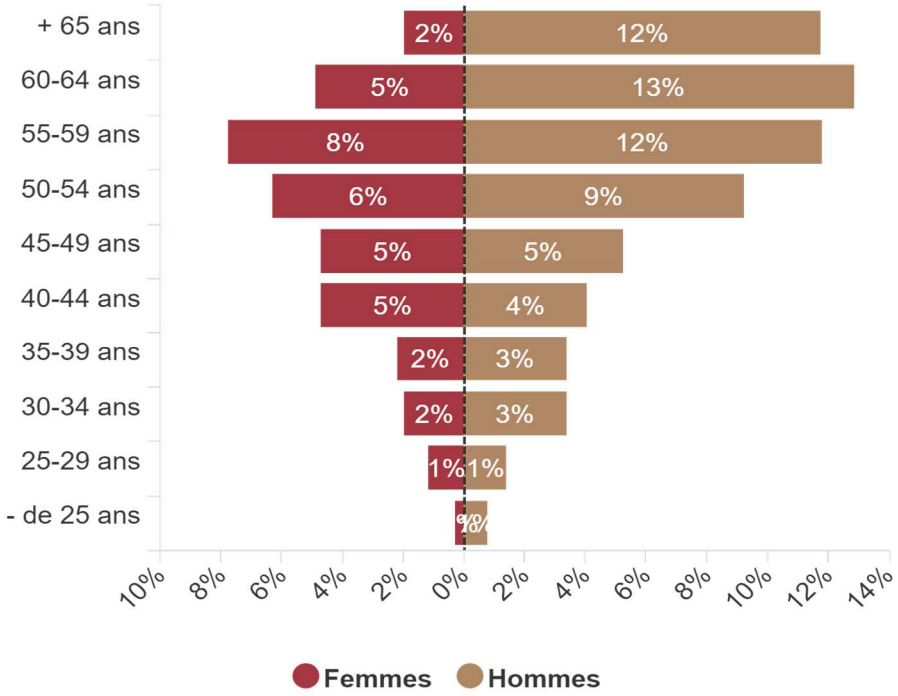
Pyramide des âges dans les activités marchandises au 31/12/2021



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

La pyramide des âges dans **le transport routier de marchandises** se caractérise par un taux de féminisation faible et un âge moyen de 42,7 ans. En 2021, 61% des effectifs marchandises avaient plus de 40 ans.

Pyramide des âges dans le transport de voyageurs au 31/12/2021

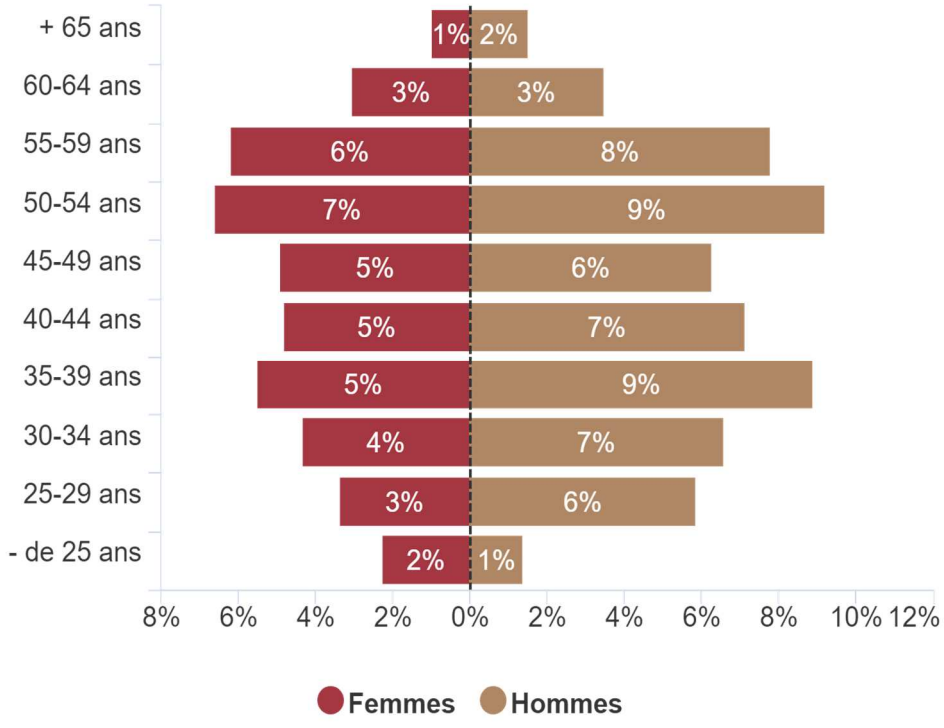


La pyramide des âges dans **le transport routier de voyageurs** se caractérise par un nombre important de salariés de plus de 50 ans, soit 67%. On constate un taux de féminisation plus élevé que la moyenne de la Branche. L'âge moyen dépasse désormais 49 ans.

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

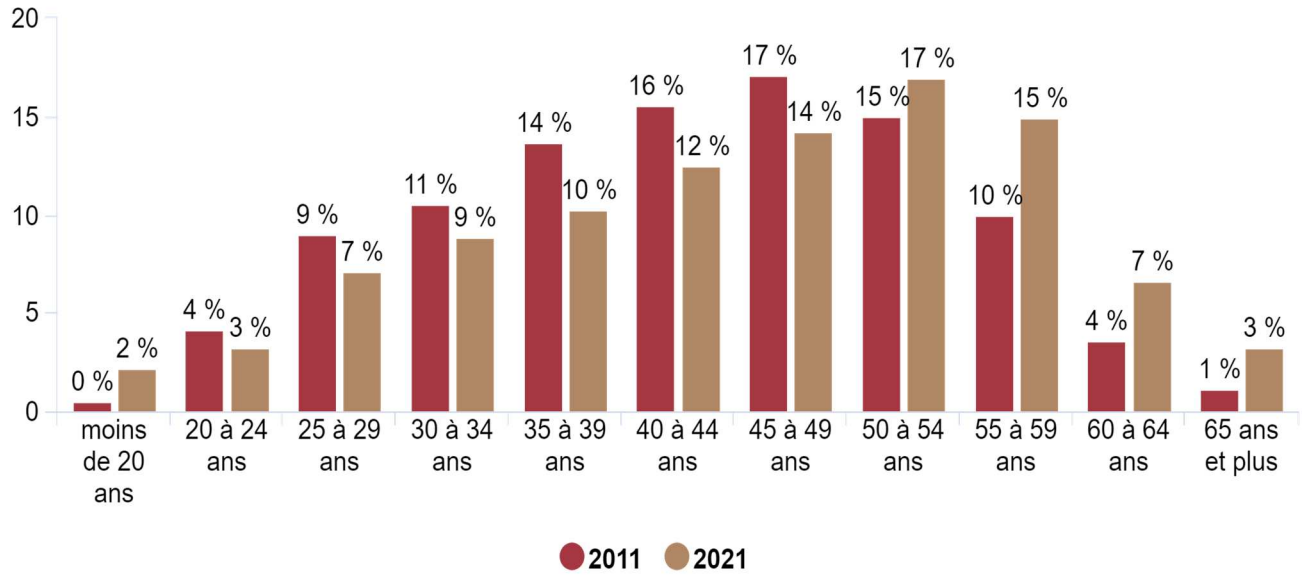
Pyramide des âges dans le transport sanitaire au 31/12/2021

La pyramide des âges dans **le transport sanitaire** est la plus équilibrée au niveau de la mixité, avec un taux de féminisation de 42%. Les moins de 45 ans représentent 49% des salariés.
On note que seuls 5 % des hommes et 4% des femmes de cette activité travaillent après 60 ans.



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

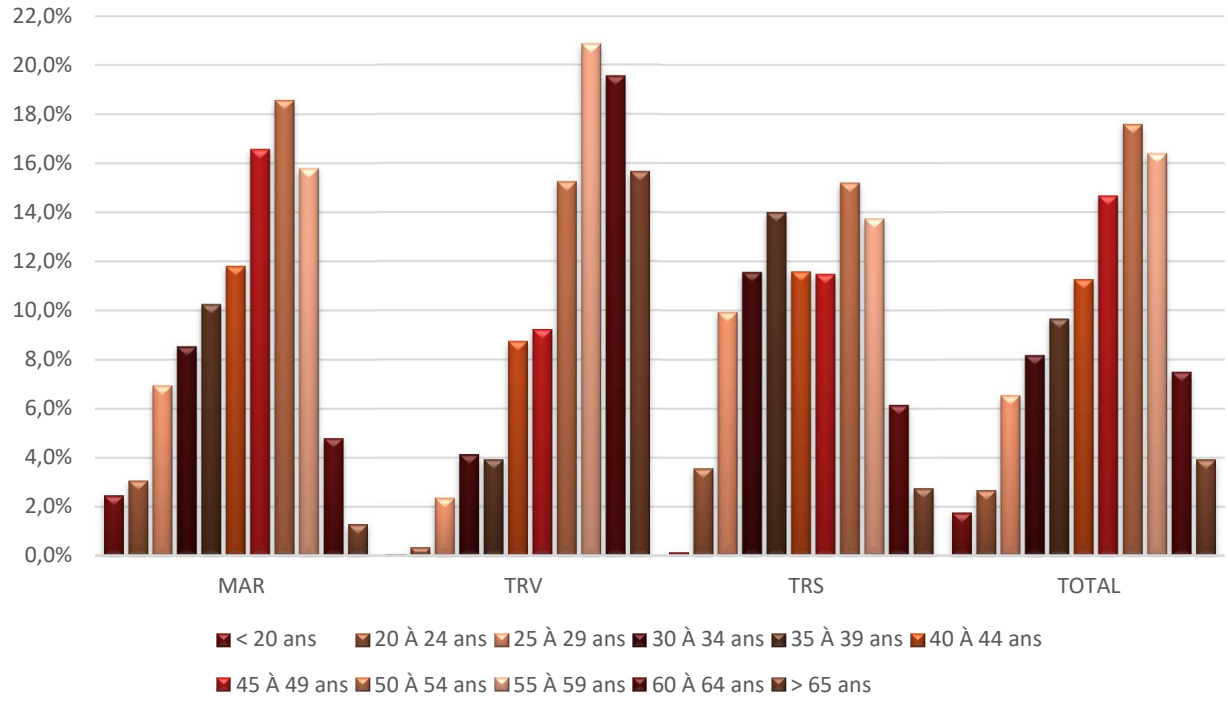
Comparaison de la structure par âge de la Branche à 10 ans d'intervalle



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

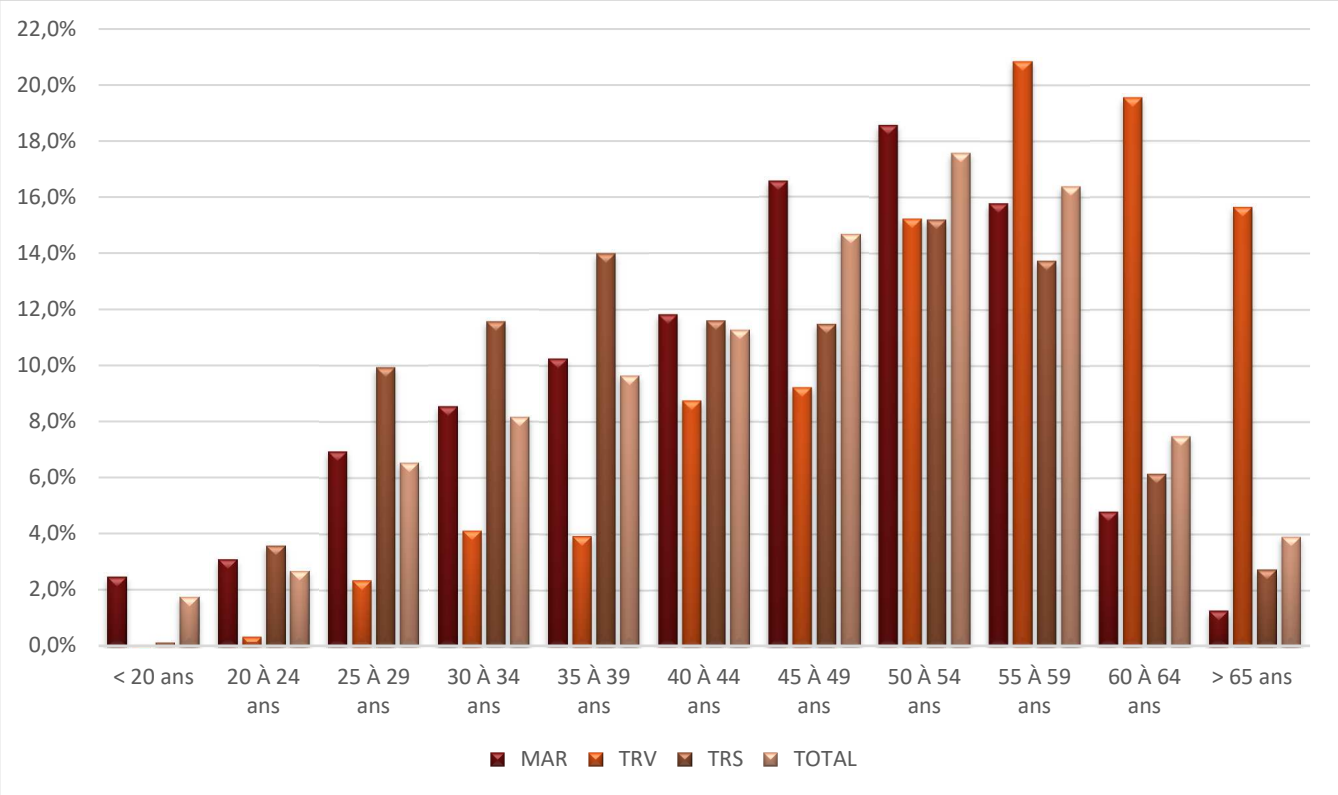
On note en 10 ans une augmentation du nombre de « seniors » (exemple : +5 points de salariés de 55-59 ans) et une diminution du nombre de « jeunes » exemple : - 4 points de salariés de 35-39 ans). Globalement, la comparaison de la structure par âge de la Branche à dix ans traduit un vieillissement notable des salariés

Structure par âge dans la conduite en 2021



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

La structure par âge des effectifs de la conduite montre bien que dans tous secteurs confondus, c'est dans la tranche 50 à 54 ans qu'il y a le plus de conducteurs et conductrices. En transport de voyageurs la tranche d'âge de 55 à 59 est prédominante, alors que dans la tranche de 30 à 34 ans il y a moins de 4% des effectifs de conduite contre 8.5 % pour l'activité marchandises et 11.5 % pour le sanitaire.

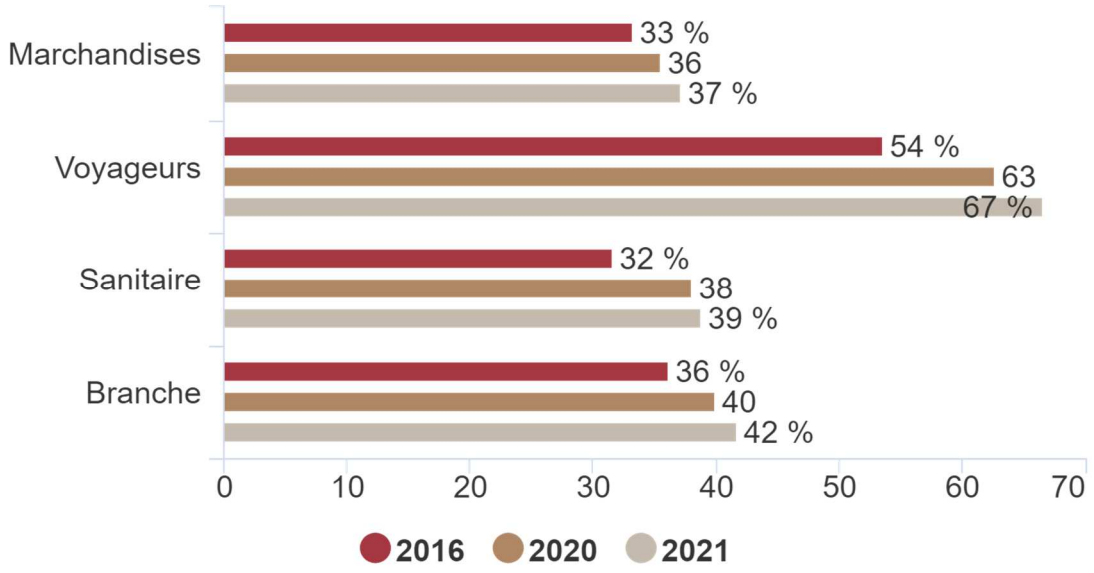


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

En mettant les secteurs regroupés par tranche d'âge, on met en évidence les différences nettes qu'il y a entre les transport de personnes et le transport de marchandises concernant la structure des effectifs.
Les transports sanitaires ont une population relativement équilibrée avec

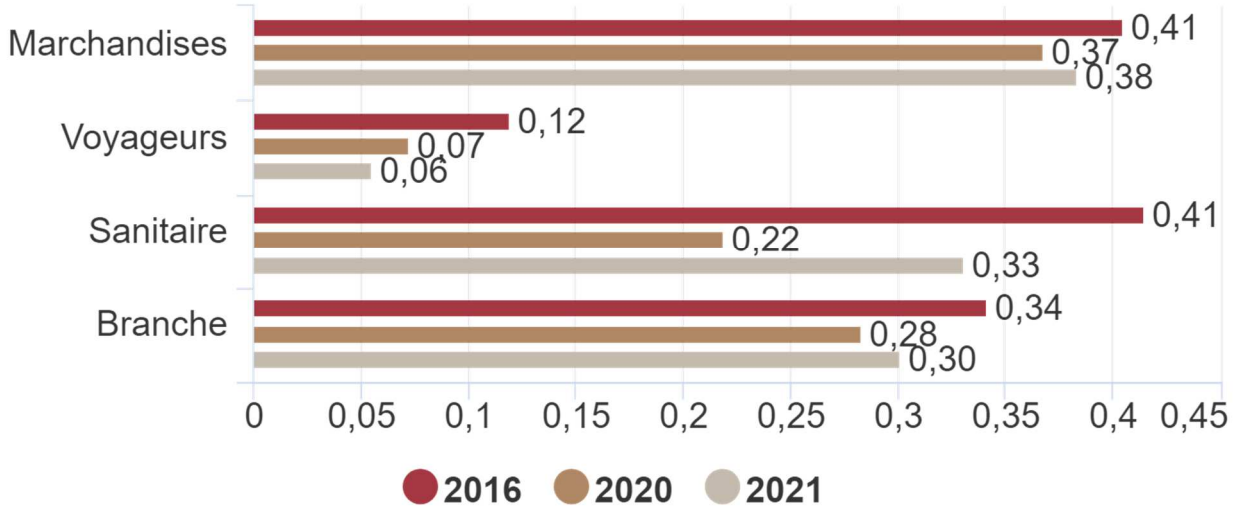
Taux de renouvellement des effectifs de la branche, par activité

Le taux de renouvellement se calcule comme le ratio du nombre de salariés de plus de 50 ans sur le nombre de salariés total (x100)
Il reflète les départs en retraite potentiels dans les 10 années à venir et depuis la réforme des retraites, dans les 12 prochaines années.
La proportion des salariés de plus de 50 ans a augmenté en 2021 dans tous les secteurs d'activités de la branche professionnelle.
Dans les dix années à venir c'est un peu moins de la moitié des effectifs qu'il conviendra de remplacer au sein de la branche professionnelle en BFC



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

Taux de relève des effectifs de la branche, par activité



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

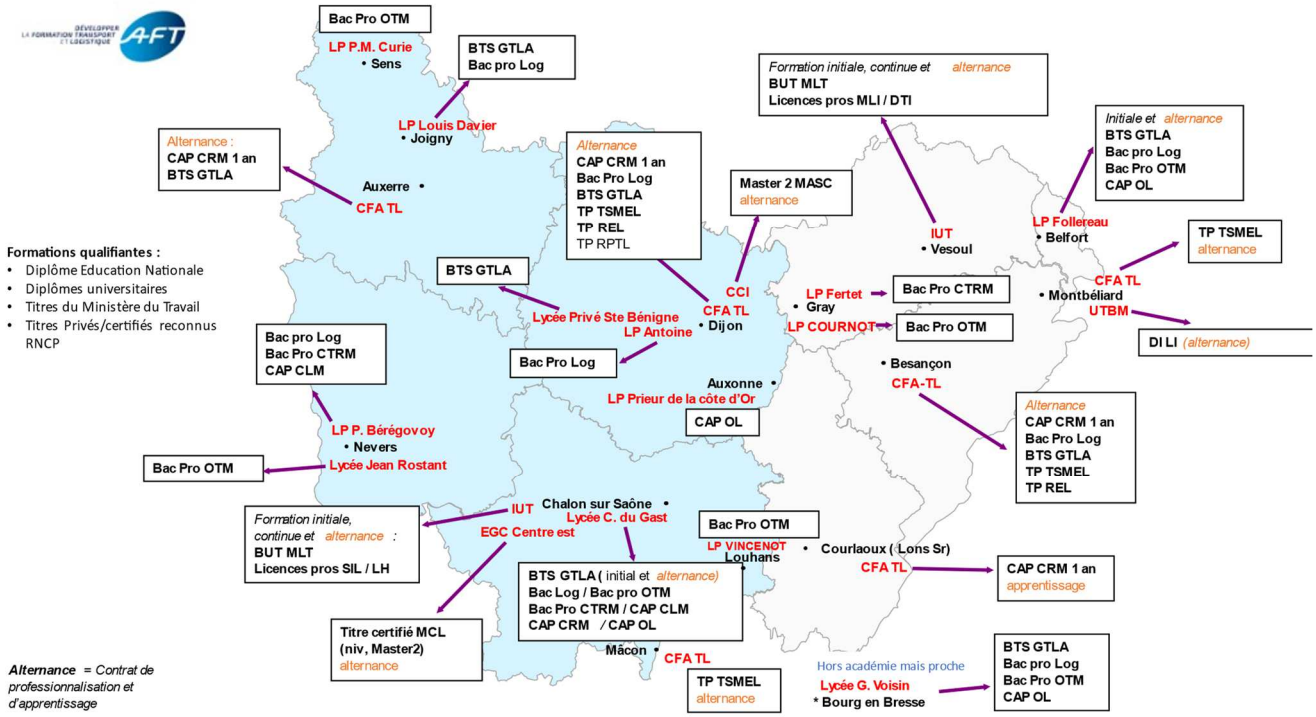
Le taux de relève exprime le nombre de salariés de moins de 30 ans pour un salarié de plus de 50 ans. Il se calcule comme le nombre de salariés de 30 ans sur le nombre de salariés de +50 ans.
Lorsque ce ratio est inférieur à 1, ce qui est le cas pour tous les secteurs d'activités de la branche, cela signifie que les salariés de moins de 30 ans sont moins nombreux que ceux de +50 ans et donc en théorie que le remplacement des départs en retraite en l'état actuel n'est pas assuré.
Il existe des disparités entre les 3 grands secteurs d'activités de la branche professionnelle (le taux de relève le plus faible reste celui du transport de voyageurs) mais notons l'augmentation du taux de relève pour les secteurs marchandises et sanitaires. Cependant, les salariés de plus de 50 ans sont 3 fois plus nombreux que les trentenaires.

La formation dans la Branche

La répartition géographique des formations

Carte régionale des formations soutenues par la Branche année scolaire 2021-2022

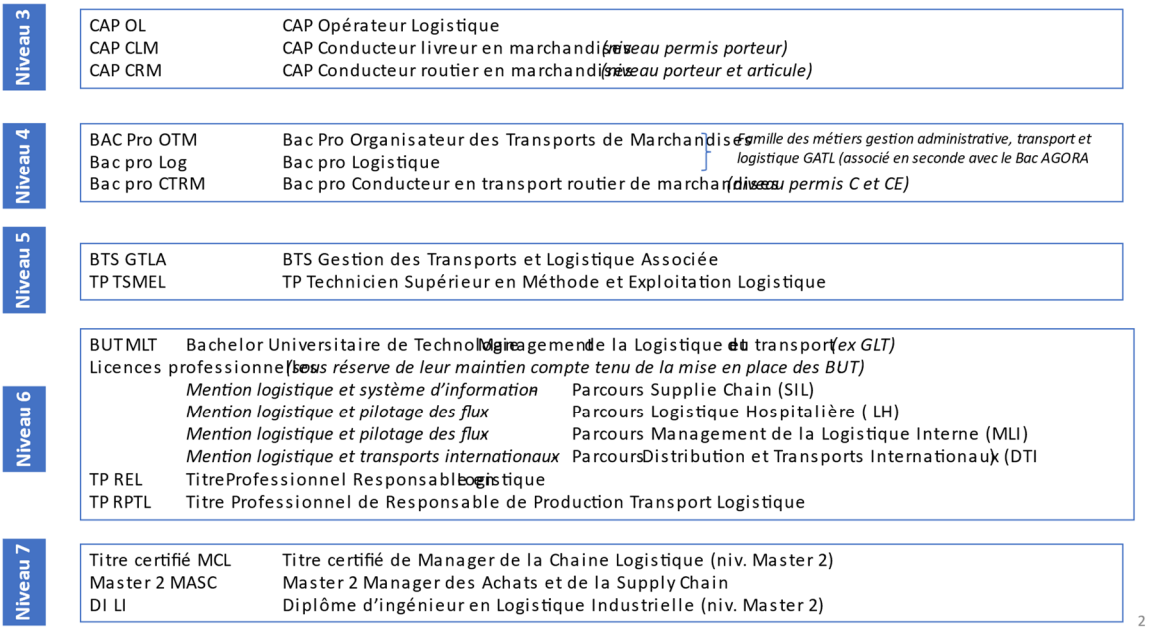
Les formations présentées ci-dessous sont des formations initiales sous statut scolaire, universitaire ou en alternance (apprentissage ou contrat de professionnalisation)



Le libellé complet des formations présentées dans cette carte est détaillé dans le lexique ci-dessous.

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

Lexique



NB : Le BUT Gestion de la Logistique et des transports s'intitule depuis 2022 : BUT MLT Management de la logistique et du transport

Pour plus de précisions : https://www.choisis-ton-avenir.com/ site conçu et alimenté par l'AFT

Les effectifs formés en transport et logistique

Diplômes d'Etat délivrés en 2021

Ces résultats concernent les diplômes délivrés sous statut scolaire et en apprentissage

	2021	% réussite	Evol 2020/2021	% femme
CONDUITE				
CAP Conducteur routier marchandises	85	93%	+13.3%	11%
CAP Conducteur Livreur Marchandises	18	75%	-21.7%	0%
BAC PRO Conducteur transport routier de marchandises	90	88%	+16.8%	11.8%
Diplôme d'État d'Ambulancier	123	97%	+ 21.3%	44%
Exploitation-gestion				
Bac Pro Transport	7	63.6%	0%	28.6%
BTS Transport et prestations logistiques	57	95%	+ 21.3%	15.8%
Manutention – magasinage				
CAP Opérateur/ opératrice logistique	34	89%	3%	29%
BAC PRO Logistique	75	72%	-3.8%	20%
Maintenance				
CAP Maintenance des véhicules option Véhicules industriels	31	67.4%	-51.6%	6.4%
Bac Pro Maintenance des véhicules Option Véhicules industriels	42	13.5%	79.2%	2%
BTS Maintenance des véhicules option : Véh. de transport routier	10	100%	-15.7%	0%
Total des élèves ou étudiants admis	**572**	**82.6%**	**+ 4.7%**	**8.5%**

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

82.6% des élèves ou étudiants ont réussi leur examen en 2021, soit une baisse de 5.2 points du taux de réussite par rapport à 2020
On remarquera également que le taux de féminisation de 8.5% est bien inférieur à la part que les femmes représentent dans la Branche 20%. Ce taux est également en baisse par rapport au taux de féminisation des élèves ou étudiants reçus en 2020 (15.4%)

Titres Professionnels délivrés en 2021

	2021	% réussite	Evol 2020/2021	% femme
CONDUITE				
Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	84	100%	+58.5%	41%
Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur	380	75%	+ 4,4%	11%
Conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules	208	75%	+6.6%	14%
Conducteur de transport en commun sur route	160	68%	-13%	25%
Exploitation-gestion				
Technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique	40	70%	-11%	28%
Manutention – magasinage				
Technicien en logistique d'entreposage	53	87%	121%	30%
Agent magasinier	102	92%	18.6%	16%
Cariste d'entrepôt	9	100%	0%	11%
Préparateur de commandes en entrepôt	274	96%	32.3%	25%
Total des stagiaires admis	**1260**	**80%**	**8%**	**19%**

Source : DGEFP

80% des stagiaires ont réussi leur examen soit une augmentation de 6.7 points comparé à 2020 (73.3% de réussite). Le nombre de stagiaires admis est également en hausse avec 1260 admis contre 1167 admis en 2020 Remarque : le taux de féminisation de 19% est bien supérieur à la part que les femmes présentent dans les diplômes de l'éducation nationale.

Les effectifs des contrats en alternance soutenus par la Branche en 2021

Contrat d'apprentissage dans la branche

Contrats d'apprentissage	Conduite	Exploitation -gestion	Manutention-magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
2019	73	77	69	NC	26	-	
2020	86	168	3	69	42	368	21%
2021	110	184	NC	27	71	392	31%

Source : AFT – DEP, AFTRAL PROMOTRANS

Compte tenu des aides données à l'apprentissage, qui ont cours en 2020 et 2021, on note une nette augmentation des effectifs d'apprentis essentiellement au niveau des formations en conduite routière et dans les formations tertiaires d'exploitation-gestion

Contrats de professionnalisation

Evolution depuis 2019

Contrats de professionnalisation	Conduite	Exploitation -gestion	Manutention-magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
2019	122	48	0	0	26	196	22 %
2020	33	9	0	0	7	49	18 %
2021	63	16	0	1	9	89	29 %

Source : OPCO Mobilités

Le développement de l'apprentissage s'est fait au détriment des contrats de professionnalisation. Notons toutefois que les données ci-dessus concernant les contrats de professionnalisation ne sont que ceux signés au sein des établissements de la branche professionnelle mais que ces chiffres ne représentent pas la totalité des effectifs en contrat de pro en région BFC, pour ces formations.

Répartition par secteur d'activités

Contrats de professionnalisation	Conduite	Exploitation -gestion	Manutention-magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
MAR	61	13	0	1	8	83	31,3%
TRV	1	1	0	0	0	2	*50%*
TRS	1	2	0	0	1	4	*50%*
TOTAL	63	16	0	1	9	89	**29%**

Source : OPCO Mobilités

Nombre de femmes en contrat de professionnalisation selon les secteurs

Contrats de professionnalisation	Conduite	Exploitation-gestion	Autres	Total
MAR	8	11	4	26
TRV	1			1
TRS	1		1	2
TOTAL	10	11	5	26

Source : OPCO Mobilités

Sur les contrats de professionnalisation, nous avons en 2021 : 10 femmes en conduite, 11 femmes en exploitation gestion et 5 femmes en catégories autre soit 26 femmes au total ;

Autres formations d'accès aux métiers de conducteur délivrées en région en 2021

CONDUITE	2020	2021
Formation Initiale Minimale Obligatoire Marchandises	674	826
Formation Initiale Minimale Obligatoire Voyageurs	138	131
Formation Passerelle Marchandises	46	47
Formation Passerelle Voyageurs	90	91
Formation Continue Obligatoire Marchandises	4 344	4 639
Formation Continue Obligatoire Voyageurs	801	517
Total des stagiaires	**6 093**	**6 251**

Source : DGITM

On peut signaler dans ce tableau la baisse du nombre de FCO voyageurs entre 2020 et 2021. Cela s'explique par le fait que durant la crise sanitaire, l'activité de transport de voyageurs et en particulier les transports scolaires ont très fortement diminué et ainsi les entreprises en ont profité pour anticiper le renouvellement des formations obligatoires de leur personnel. Cela n'a pu se produire en transport de marchandise car l'activité s'est poursuivie durant la crise sanitaire ; on note cependant un niveau élevé de FCO marchandises et une augmentation pour l'année 2021

Bénéficiaires des actions soutenues par l'OPCO Mobilités en 2021 par métier

	Conduite	Exploitation-gestion	Logistique	Maintenance
Professionnalisation des salariés / contrat de Professionnalisation				
Total	63	16	0	1
Evol 2021/2020	91%	78%	0%	0%
Plan de développement des compétences / ent de moins de 11 salariés				
Total	332	7	58	0
Evol 2021/2020	19%	-36%	26%	0%
Plan de développement des compétences / ent de 11 salariés et plus				
Total	2 085	123	687	27
Evol 2021/2020	22%	173%	12%	0%
Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective (POEC)				
Total	164	0	0	0
Evol 2021/2020	9%	0%	0%	0%
TOTAL DES DISPOSITIFS				
Total	2 644	146	745	28
Evol 2021/2020	22%	125%	13%	4%

Source : OPCO Mobilités

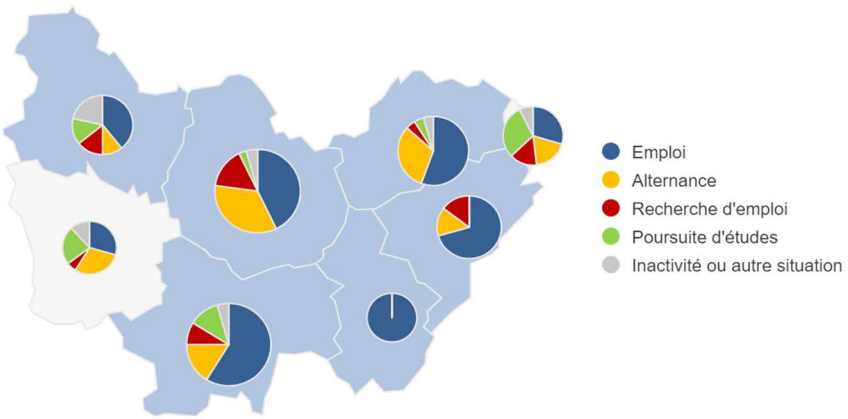
Insertion des jeunes sortis de la formation Education nationale et des CFA/Ecoles de la profession, en juin 2021

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

L'enquête 2021 a protée sur 488 lycéens, étudiants et apprentis sortis en 2020 : 301 réponses à l'enquête soit un taux de réponse de 61.7 %. Voici ci-dessous certains éléments de cette enquête

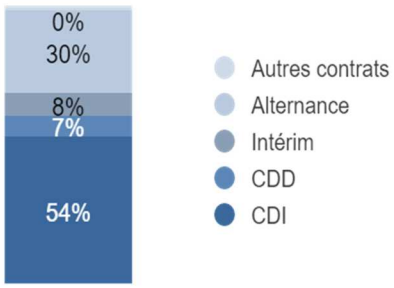
Caractéristique de la population formées

Situation à 6 mois après la fin de la formation

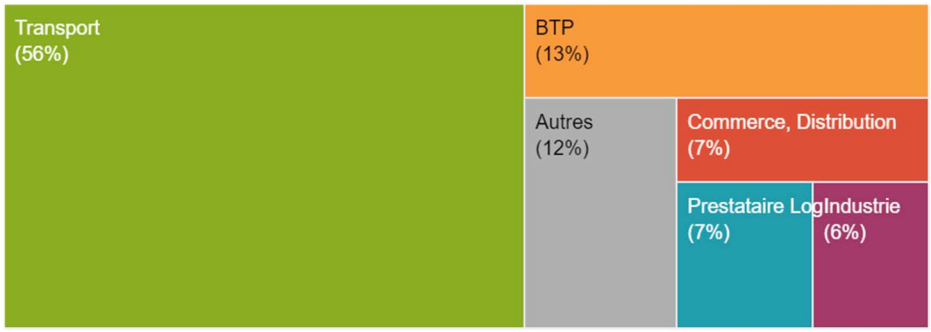


Situation dans l'emploi

Situation des élèves ayant répondu qu'ils étaient dans l'emploi :
54 % d'entre eux sont en CDI, 7% en CDD et 30% en contrat d'alternance pour une poursuite d'étude

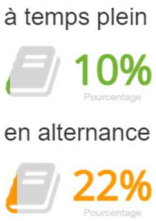


Si l'on regarde dans quel type d'entreprises ces élèves ou apprentis sont employés : 56% le sont au sein d'une entreprise de transport, 7% chez un prestataire logistique et 37% sont embauchés hors branche professionnelle.



Poursuite études

La majorité des jeunes poursuivent leurs études en alternance.



D'autres éléments statistiques concernant l'insertion des élèves, apprentis et étudiants sont disponibles sur l'observatoire des formations à l'adresse suivante :
https://www.aft-dev.com/observatoire-formations-professionnelles#analyse

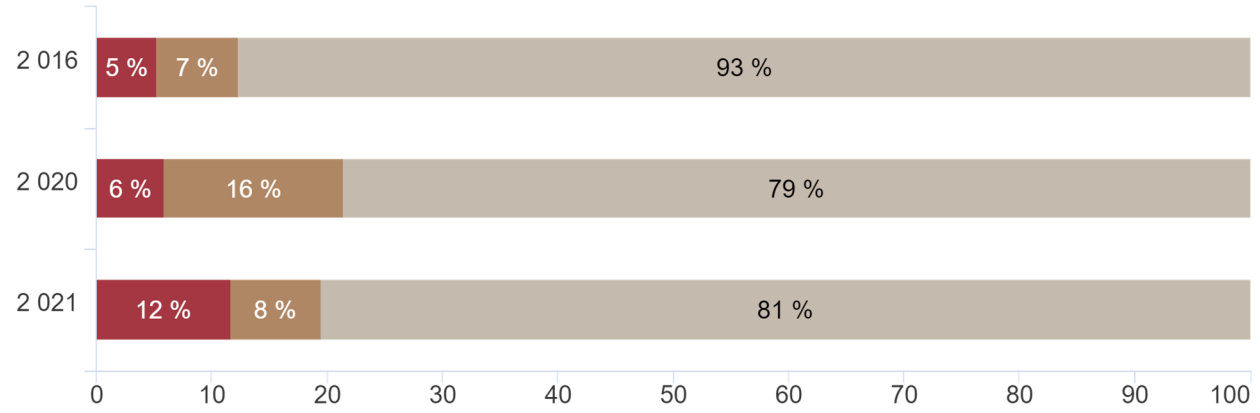
La dynamique de l'emploi

5 965 recrutements dans la branche au cours de l'année 2021

L'année 2021 est une année de reprise d'activité post Covid où la croissance a été soutenue, les recrutements ont naturellement suivis, on en compte 5 965 dans la Branche.
Bien que le volume des embauches ait augmenté depuis 2016, les créations d'emplois ont tendance a baissé légèrement, parallèlement les départs à la retraite sont en constante évolution. Ceci est conforme à la pyramide des âges très défavorable, et doit inciter les acteurs de la branche à se mobiliser pour gagner encore en attractivité.
Enfin le nombre d'intérimaires embauchés dans la Branche a fortement évolué en 2021, soit plus de 17.3%, mais ces recrutements d'intérim se retrouvent essentiellement au sein de 3 secteurs : Le transport de marchandises au sens strict, les auxiliaires de transports (en particulier sur les activités de messagerie et de fret express) et enfin dans le secteur des prestataires logistiques . *Voir ci-dessous*

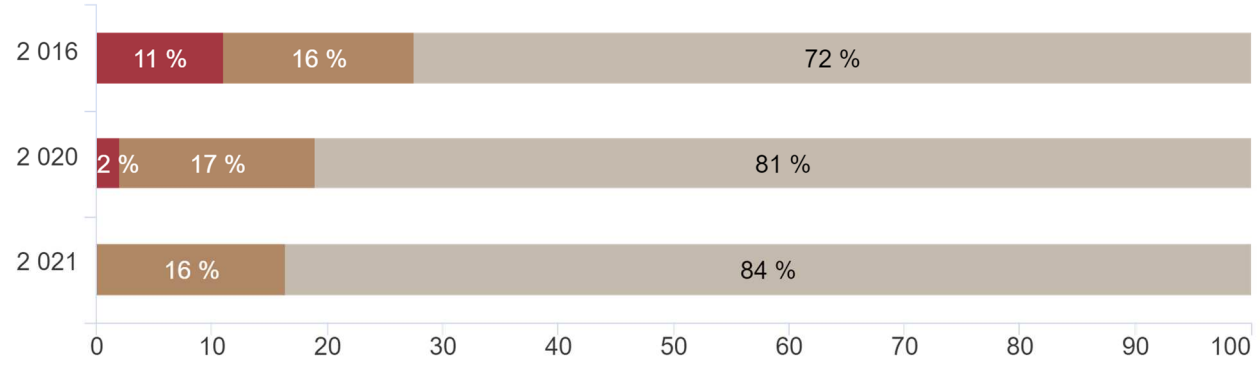
Motifs d'embauches invoqués par les entreprises, par activité

Activité Transport de marchandises



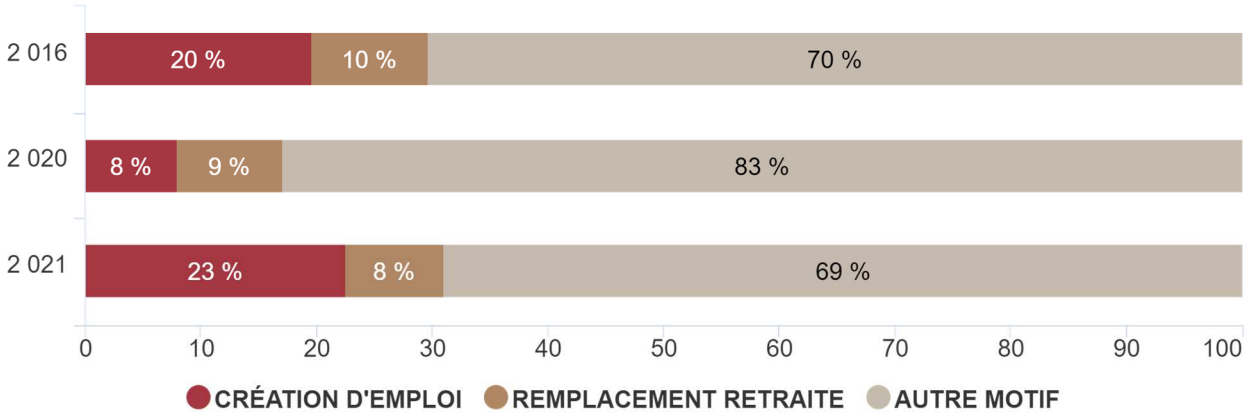
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Activités transport de voyageurs



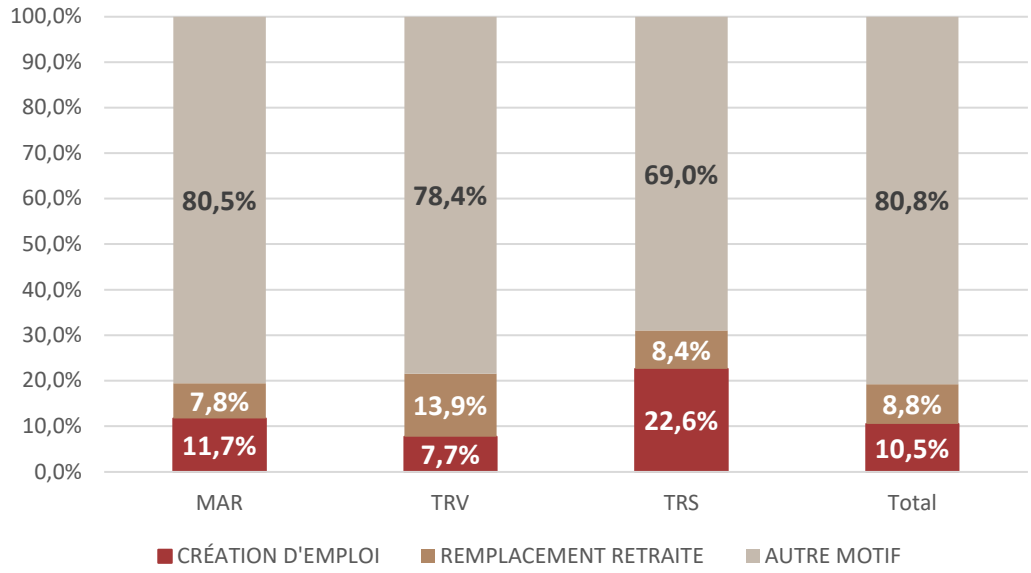
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Activités transports sanitaires



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

Répartition par type d'embauches 2021



Source : DARES et AKTO, Données ajustées au champ conventionnel

Les créations nettes d'emploi se retrouvent pour la plus large part au sein du secteur des transports sanitaires, secteur qui a eu le plus d'augmentation d'effectifs au cours de l'exercice 2021

Effectifs intérimaires employés dans les entreprises de la branche, par secteurs d'activité en équivalent temps plein.

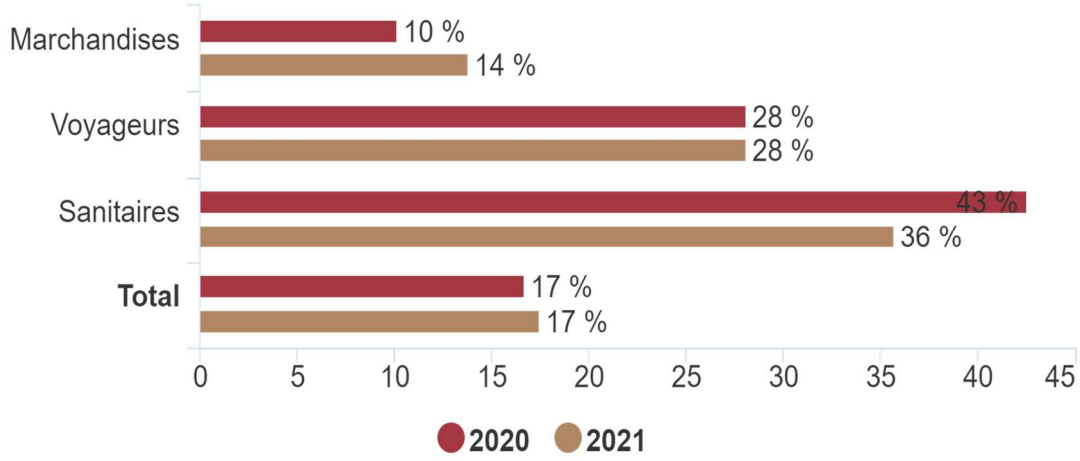
	2020	2021	Évolution 2021/2020
TRM	616	822	33,4%
TRV	22	30	36,3%
DEM	22	32	45,4%
LOC	25	37	48%
AUX	859	948	10,3%
PRL	567	606	6,9%
TRS	7	11	36,3%
TOTAL	2119	2486	17,3%

Source : DARES et AKTO, Données ajustées au champ conventionnel

L'intérim tend à se développer au sein de l'activité du transport de marchandises et n'est pratiquement pas utilisée dans les autres secteurs d'activités : voyageurs et sanitaires.

Cependant ce n'est que dans certaines activités du transport de marchandises que l'intérim est présent : le secteur des auxiliaires de transport (activité qui comprend la messagerie et fret express, très utilisateur d'intérimaire), les prestataires logistiques où l'intérim est la variable d'ajustement des fluctuations d'activités de stockages et de manutentions et plus généralement le transport routier de marchandises en interurbain ou fret de proximité (activité largement majoritaire dans la branche) ; Si l'on rapproche ces effectifs intérimaire des effectifs totaux du secteur concerné, le poids de l'intérim par secteur est un peu différent : les intérimaires du DEM représentent 12% des effectifs du secteur, ceux du TRM représentent 4.8%, ceux des AUX représentent 27.1% des effectifs du secteur et enfin les intérimaires du secteur PRL représentent 38.4% des effectifs totaux du secteur.

Part des femmes dans les embauches des entreprises, par activité



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

On note une augmentation de la part des femmes dans les embauches en particulier dans le secteur de transport de marchandises

Part des femmes dans la demande d'emploi, par famille de métiers en 2021

	PART DES FEMMES	TAUX DE VARIATION (2020 / 2021)
Magasinage, manutention et déménagement	26,1 %	-0,5 %
Organisation de la circulation des marchandises	33,3 %	-13 %
Personnel d'encadrement logistique	32 %	7 %
Personnel de conduite du transport routier	13,6 %	10,7 %
Personnel d'encadrement du transport routier	26,7 %	-21,6 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	22,8 %	1,4 %
Ensemble du marché du travail régional	51,3 %	-5,7 %

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

Les femmes représentent 51.3% des demandes d'emploi au niveau régional, toutes familles de métiers confondues. La proportion la plus forte est dans « l'organisation de la circulation des marchandises » malgré une baisse de 13% comparé à 2020.

Il y a également une part importante de femmes au sein de la demande d'emploi du personnel d'encadrement du transport routier (26.7%) même si cette part est en net replis par rapport à 2020 (-21.6%)

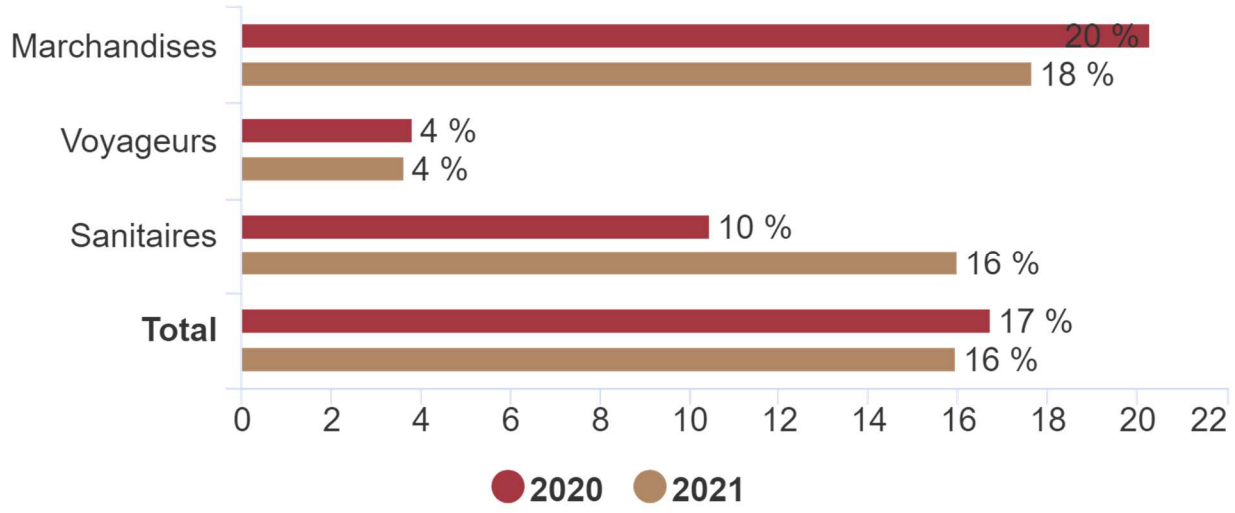
Part des femmes parmi les demandeurs d'emploi inscrits en conduite, en 2021

	PART DES FEMMES	TAUX DE VARIATION (2020 / 2021)
Conduite de marchandises sur longue distance	6,4 %	0 %
Courses et livraisons express	25 %	25 %
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	10,2 %	19,7 %
Conduite de transport de particuliers	28,9 %	21,5 %
Conduite de transport en commun sur route	28,4 %	7,3 %
Conduite de véhicules sanitaires	35,9 %	2,9 %

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

La part des femmes dans la demande d'emploi sur les métiers de la conduite est en augmentation avec un taux plus important pour la demande d'emploi dans le transport de personnes.

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



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

La part des jeunes de moins de 25 ans, dans les embauches au niveau de la Branche reste relativement stable, avec une faible diminution d'un point comparé à 2020, soit 16%
Il y a une augmentation de 6 points dans le transport sanitaires, pour atteindre 16%, ce qui est encourageant pour le secteur.

Part des jeunes (- 25 ans) dans la demande d'emploi, par métier en 2021

	PART DES JEUNES	TAUX DE VARIATION (2020 / 2021)
Magasinage, manutention et déménagement	15,1 %	0,7 ù
Organisation de la circulation des marchandises	0 %	-100 %
Personnel d'encadrement logistique	8 %	-5,9 %
Personnel de conduite du transport routier	6,9 %	-5,1 %
Personnel d'encadrement du transport routier	0 %	-100 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	12,4 %	-0,8 %
Ensemble du marché du travail régional	13,6 %	-11,8 %

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

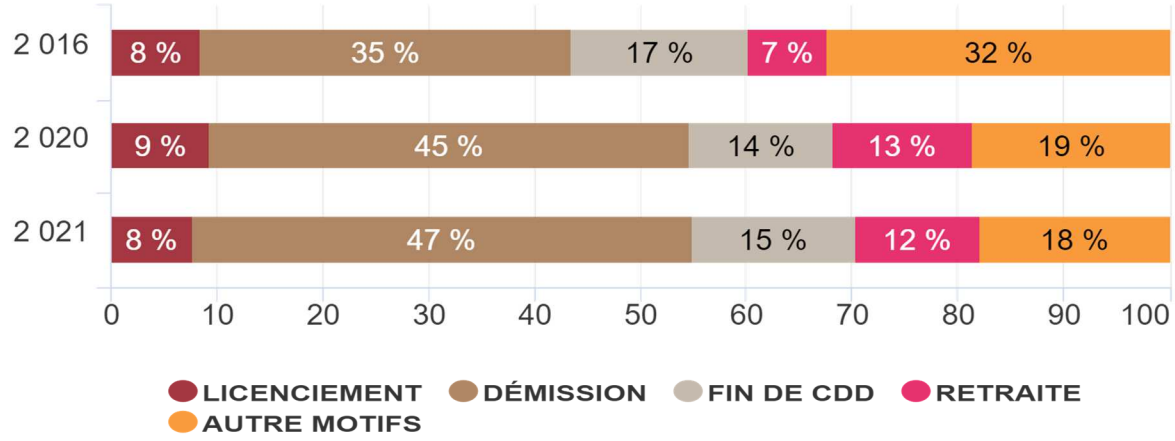
Part des jeunes (-25 ans) parmi les demandeurs d'emploi en conduite en 2021

	PART DES JEUNES	TAUX DE VARIATION (2020 / 2021)
Conduite de marchandises sur longue distance	4,9 %	-9,7 %
Courses et livraisons express	0 %	-100 %
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	11,1 %	5,6 %
Conduite de transport de particuliers	2,2 %	-47,4 %
Conduite de transport en commun sur route	1,1 %	-41,2 %
Conduite de véhicules sanitaires	7,7 %	-18,9 %

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

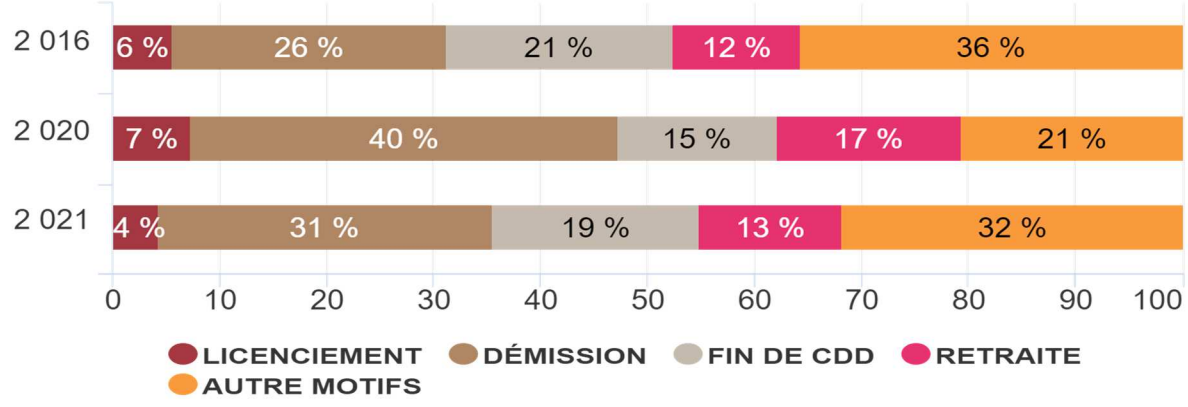
Motifs de départs des salariés employés, par activité

Activités transport de marchandises



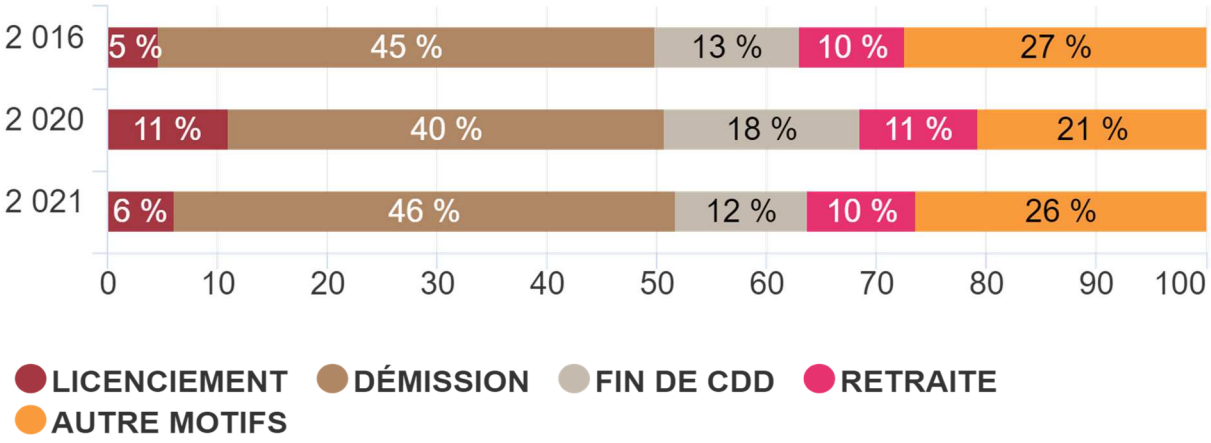
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Activités transport de voyageurs



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

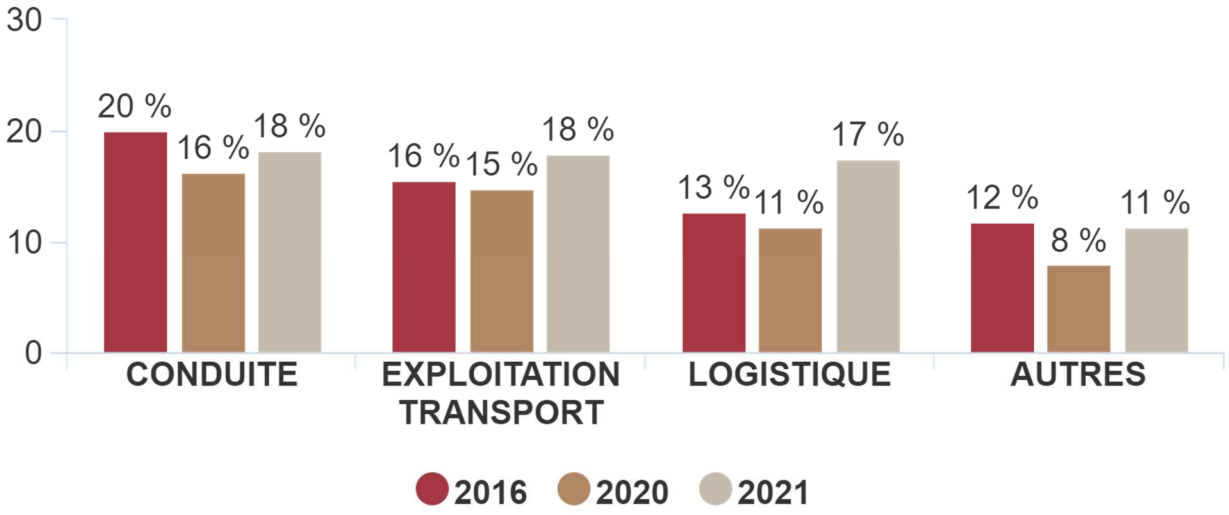
Activités transport sanitaire



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

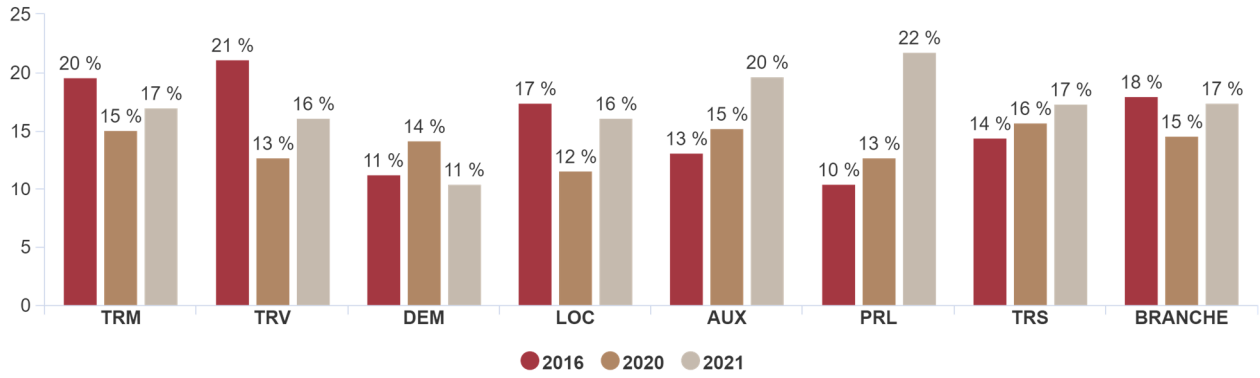
Parmi les motifs de départ des salariés, quel que soit le secteur d'activité, les démissions sont largement majoritaires : 47% en TRM, 31% en TRV et 46% en transport sanitaire. Ce motif est en augmentation par rapport à l'année précédente, pour le transport de marchandises et sanitaires, et en augmentation pour l'ensemble des secteurs par rapport à la situation de 2016

Taux de rotation en entreprise, par famille de métiers



Le taux de rotation en entreprise, qui met en évidence le turn-over en entreprise a tendance à augmenter par rapport à l'année 2020, quel que soit la famille professionnelle (ci-dessus) et quel que soit le secteur d'activité (ci-dessous)

Taux de rotation en entreprise par secteurs d'activité



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

La prospective globale pour la région

Une augmentation de **2.5%** des effectifs de la branche professionnelle est estimée en 2022

Prévision des recrutements

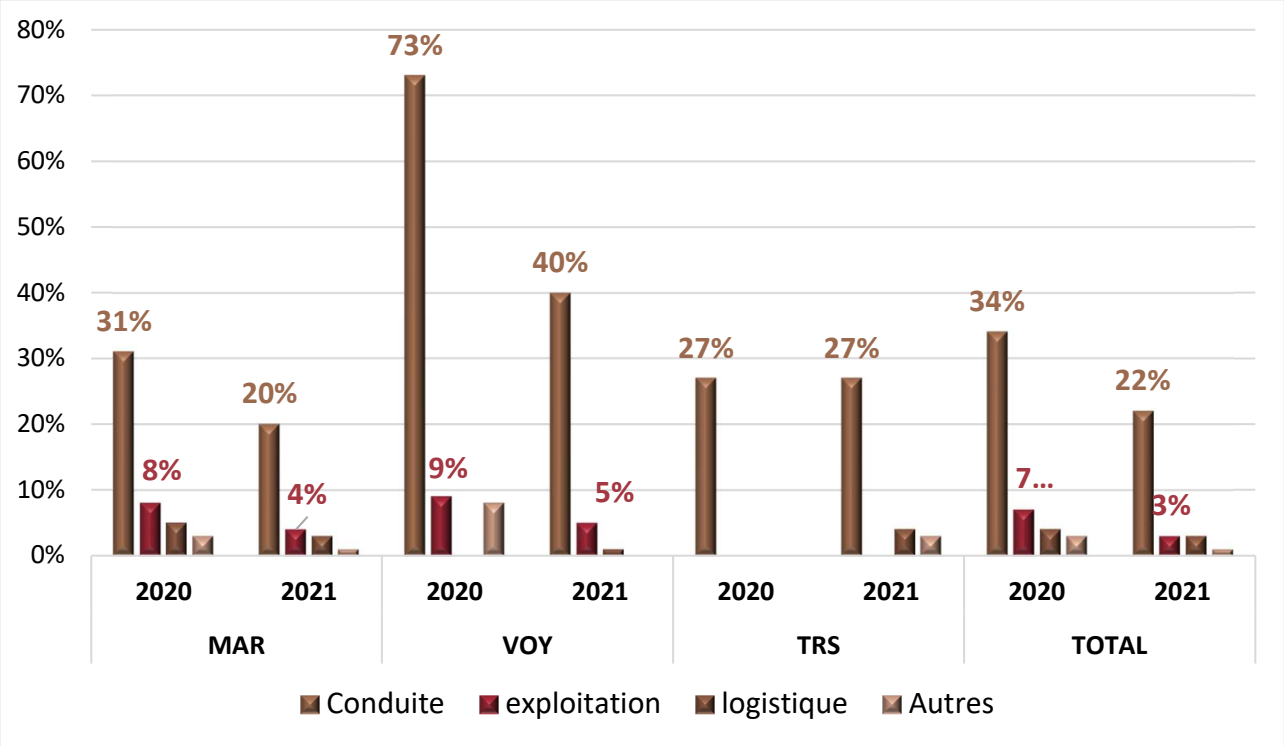
	Etablissements en région	Etablissement ayant des recrutements en 2021	% établissements
Transport routier de marchandises	901	318	35.3%
Transport routier de voyageurs	131	53	40.4%
Déménagement	40	11	27.5%
Location	45	29	64.4%
Auxiliaires de transport	155	38	24.5%
Prestataires logistiques	43	5	11.6%
Transport sanitaire	178	48	27%
Ensemble de la branche	**1 493**	**501**	**33.5%**

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

Plus de 33% des établissements employeurs interrogés par l'AFT au premier semestre 2022 déclarent avoir déjà réalisé des recrutements dans l'année 2022 ou avoir pour projet d'en faire d'ici la fin de l'année 2022. Cette tendance s'inscrit dans un contexte de reprise économique.

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

Etablissements déclarant des difficultés de recrutements



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

Il est important de rappeler la période à laquelle nous avons mené l'enquête auprès des entreprises. Celle-ci s'est faite au printemps 2022 (de mars à juin) donc il y a moins d'un an. En 2021 les établissements semblent éprouver moins de difficultés à recruter qu'en 2020 mais ces difficultés restent très présentes essentiellement pour la famille conduite dans les 3 activités de la branche. Les 3/4 des entreprises du secteur voyageurs disent éprouver des difficultés de recrutements.

Estimation des effectifs de la branche professionnelle à fin 2022

En novembre 2021, l'OPTL BFC a estimé des évolutions d'emploi pour la branche professionnelle à fin 2022. Pour se faire l'OPTL s'est appuyé sur les statistiques fournis par l'Urssaf à la date du 30.06.2022, concernant les évolutions des effectifs de la branche connus pour les 6 premiers mois de 2022.

Ainsi entre le 31.12.2021 et le 30.06.22, selon les statistiques fournis par l'Urssaf, les effectifs de la branche professionnelle ont augmenté de manière différente entre les deux anciens territoires Bourgogne et Franche Comté. En effet on note dans les départements bourguignons une augmentation plus importante des effectifs du transport de marchandises : +3.7% en Bourgogne contre +0.3% en Franche Comté, alors que l'augmentation des effectifs du transport sanitaire a été beaucoup plus marquée en territoire francomtois qu'en territoire bourguignon : +1.2% en Bourgogne contre +5.3% en Franche Comté. Enfin l'augmentation des effectifs du transport de voyageurs, sur cette période 2022 est restée modérée sur chacun des territoires de la région : +2.6% en Bourgogne et +1.2% en Franche Comté.

Pour finir pour l'ensemble de la région, les évolutions d'effectifs par secteur d'activité, sur les 6 premiers mois de l'année 2022 sont les suivants :

- +2.5% dans le secteur de marchandises, soit près de 570 salariés en plus
- 2% dans le secteur du transport de voyageurs, soit 90 salariés en plus
- 2.7% dans le secteur du transport sanitaire qui représente 88 salariés en plus

Au total, les effectifs de la branche professionnelle ont progressé durant le premier semestre 2022 de 2.4%, un petit peu moins que sur la même période en 2021

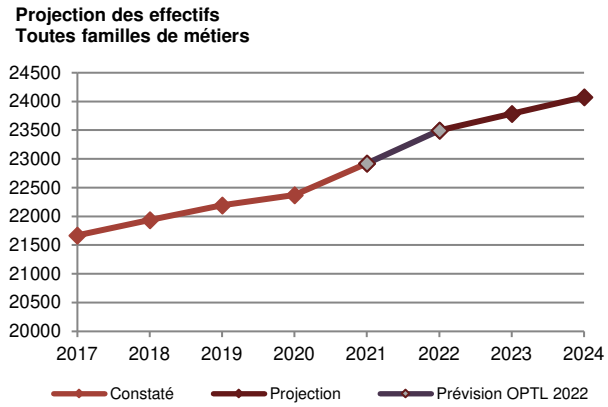
Ainsi compte tenu des éléments de conjoncture de l'année 2022, l'OPTL de Bourgogne-Franche-Comté a estimé que l'acquis de croissance du premier semestre serait globalement maintenu sur le deuxième semestre sans augmentation supplémentaire. La prudence reste de mise.
En effet, compte tenu des difficultés rencontrées par les entreprises dans les recrutements, auquel s'ajoute des difficultés d'approvisionnement de pièces détachées automobiles qui impactent fortement les activités du transport de marchandises liés à ce secteur d'activité très présent en BFC, l'OPTL a estimé que la croissance des effectifs pour le transport de marchandises resterait plus modérée sur le 2ème semestre 2022. **On aurait ainsi une croissance globale estimée pour le transport de marchandise de 2.5% pour l'ensemble de l'année 2022.**
Concernant les autres secteurs de la branche professionnelle, les effectifs **du transport routier de voyageurs**, où l'on connait également de fortes difficultés de recrutements, **progresseraient légèrement avec une croissance globale annuelle de 2.6% en 2022**. Enfin pour le secteur sanitaire, l'acquis de croissance du premier semestre 2021 serait également celui acquis à la fin 2022, selon l'OPTL BFC, ce qui porterait l'augmentation des effectifs du transport sanitaire à +2.7 % en 2022

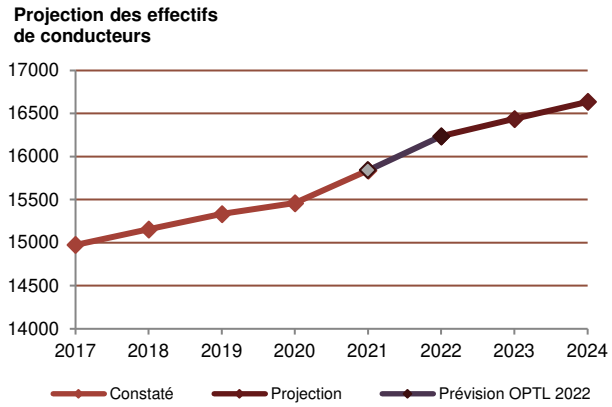
Eléments de prospectives pour les années 2023 – 2024

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

Evolutions prévisionnelles des effectifs

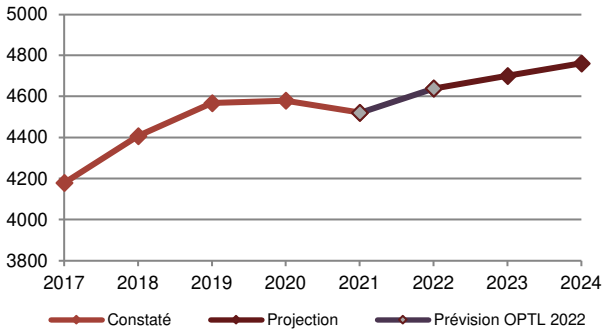
TRANSPORT DE MARCHANDISES



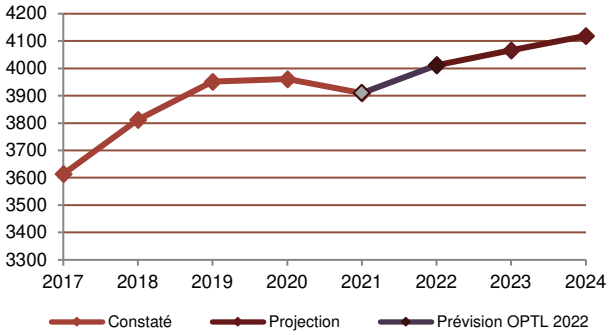


TRANSPORT DE VOYAGEURS

Projection des effectifs
Toutes familles de métiers

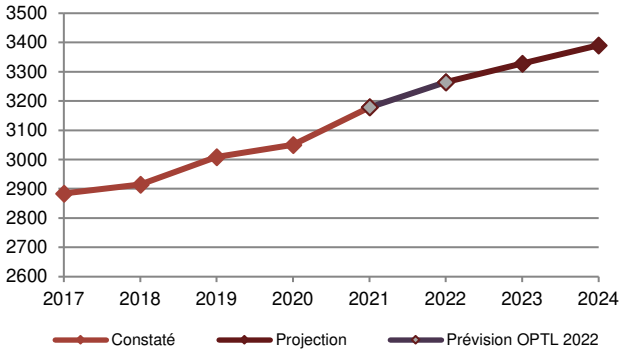


Projection des effectifs
de conducteurs

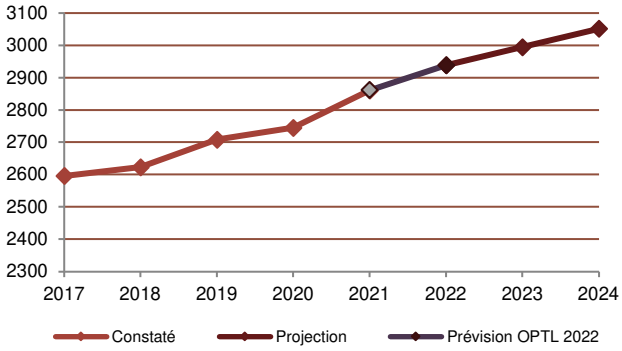


TRANSPORT SANITAIRES

Projection des effectifs
Toutes familles de métiers



Projection des effectifs
de conducteurs



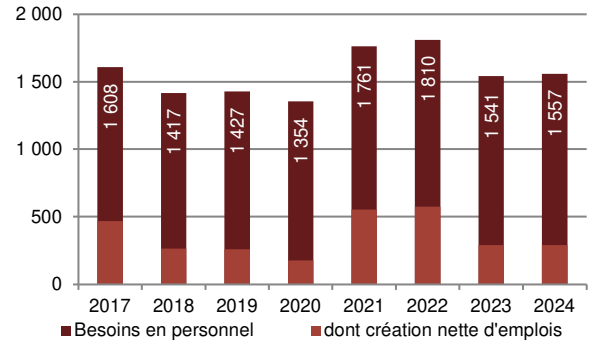
À la vue des évolutions d'effectifs estimées ci-dessus, les besoins de recrutements de la branche professionnelle à horizon 2024 seraient les suivants (selon les secteurs d'activités) :

Evolutions prévisionnelles des recrutements

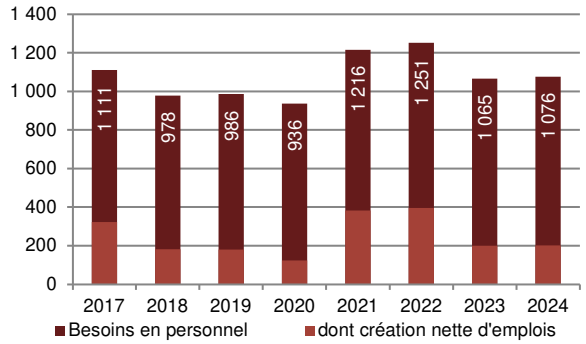
TRANSPORT DE MARCHANDISES

En tenant compte des paramètres suivants : 47% des conducteurs employés dans la branche avec une ancienneté dans le métier de 19 ans en moyenne

Besoins annuels de nouveaux entrants
Toutes familles de métiers



Besoins annuels de nouveaux entrants
Conducteurs

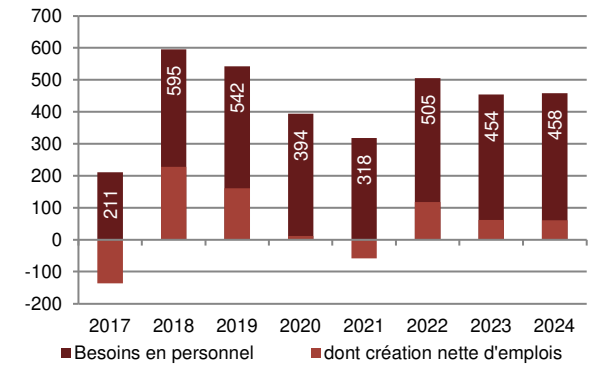


	2022	2023	2024
Besoin global en conducteurs	1 251	1065	1 076
dont créations d'emplois	396	200	201
dont renouvellement	855	865	875

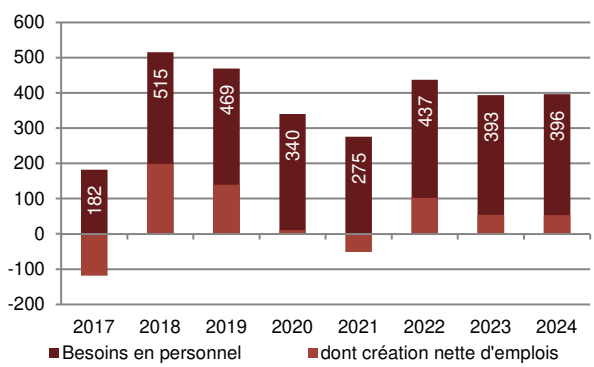
TRANSPORT DE VOYAGEURS

En tenant compte des paramètres suivants : 67% des conducteurs employés dans la branche avec une ancienneté dans le métier de 12 ans en moyenne

Besoins annuels de nouveaux entrants
Toutes familles de métiers



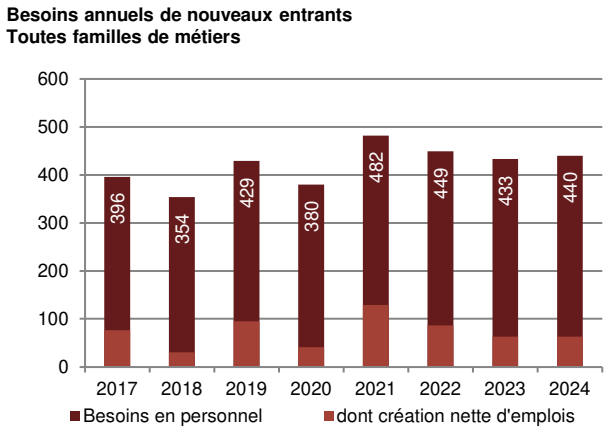
Besoins annuels de nouveaux entrants
Conducteurs

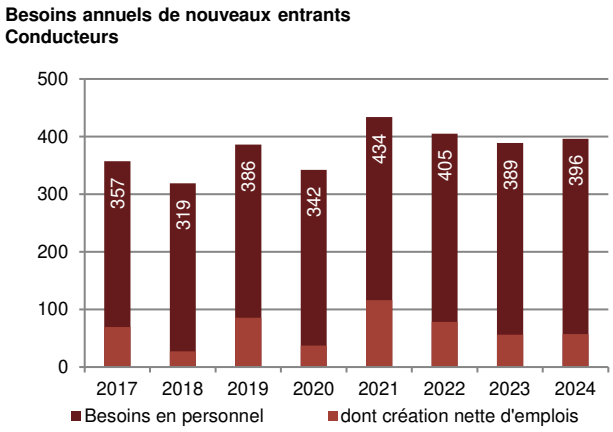


	2022	2023	2024
Besoin global en conducteurs	437	393	396
dont créations d'emplois	102	54	53
dont renouvellement	335	339	343

TRANSPORT SANITAIRES

En tenant compte des paramètres suivants : 95% des conducteurs employés dans la branche avec une ancienneté dans le métier de 9 ans en moyenne





	2022	2023	2024
Besoin global en conducteurs	405	389	389
dont créations d'emplois	78	56	57
dont renouvellement	327	333	339

En conclusion :

En tenant compte de l'évolution passée des effectifs sur plusieurs années étudiées, les estimations de la branche professionnelle à horizon 2024 seraient les suivantes :

Pour le transport de marchandises, le besoin annuel de conducteurs, rien que pour la branche professionnelle (soit 47% du total des conducteurs exercants sur la route) serait estimé à environ 1 000 conducteurs par an à horizon 2024, dont plus de 850 uniquement pour le remplacement des départs en retraite.
Le besoin annuel de conducteurs en transport de voyageurs serait estimé à 400 conducteurs par an dont près de 340 conducteurs pour le remplacement des départs en retraite.
Enfin le besoin annuel de recrutements de conducteurs dans le transport sanitaire est estimé également à 380 conducteurs par an dont 330 pour le remplacement des départs en retraite

Un véritable enjeu pour la branche professionnelle dans les années à venir… !

Organisations syndicales

Organisations patronales

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

Conception et réalisation : lesformes-jean.com - Photos : V. Mezzasoli/FAFT - V.Mezzasoli/FAFT/Renoux - G.Brajkovic/AFT - STEF - Renault Trucks - Volvo Trucks, Volvo Bus corporation - Brink's - E.Coro - StudioMaton - C. Boutet - TNT - SOTRAPRESS - Shutterstock - Fotolia - Loomis - AdobeStock - FreePik • Novembre 2022