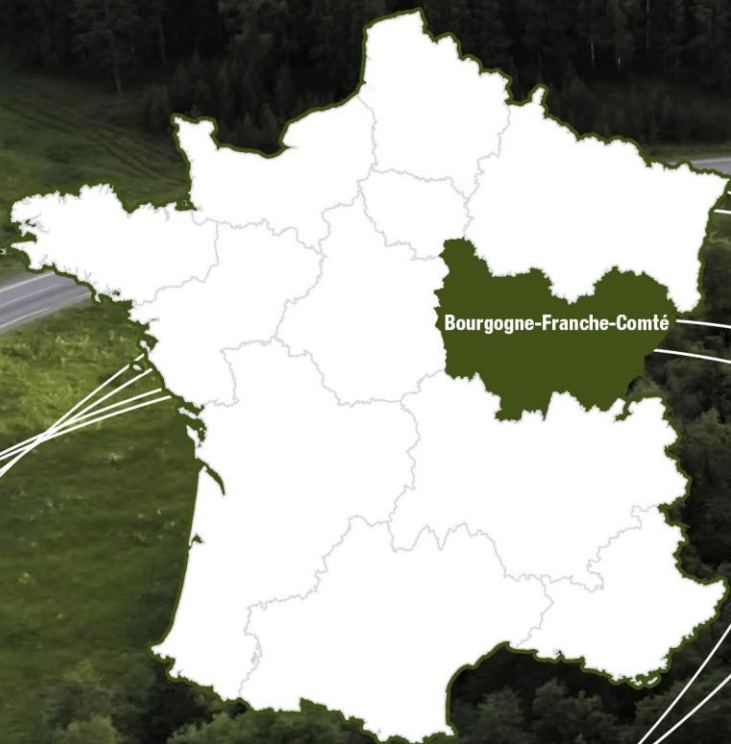




RAPPORT 2024 > BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

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



Bourgogne-Franche-Comté

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



RAPPORT 2024 DE L'OPTL

> BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

17 rue de l'Ingénieur Bertin

ZI

21600 LONGVIC

Tél. 06 75 65 00 78

bourgognefranchecomte@optl.fr

Remerciements

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

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

Sommaire

Sommaire	3
Edito	4
Champ d'application et d'observation	5
Contexte économique général.....	11
L'emploi et les employeurs de la Branche.....	13
La localisation des emplois	21
Les effectifs salariés.....	36
Les caractéristiques des emplois	44
La typologie des métiers	51
Rémunération	54
La démographie	57
La formation dans la Branche	64
Insertion des jeunes sortis de formation initiale.....	70
La dynamique de l'emploi.....	72
La prospective globale pour la région	83
Conclusion	96

Edito

Les membres de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique de la région Bourgogne-Franche-Comté sont heureux de vous présenter l'édition 2024 du tableau de bord régional.

La période porte sur les établissements et les effectifs de notre champ conventionnel au 31 décembre 2023, à savoir, ceux appartenant à la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires de transport. Il s'agit ainsi d'une photographie de l'emploi et de la formation au sein des transports routiers et des activités auxiliaires de transport au cours de l'année 2023, mais également des premiers éléments de projection de l'emploi sur les proches années à venir.

Après la forte reprise économique de 2021, qui s'est encore maintenue début 2022, l'année 2023 a été marquée par un contexte économique tendu, lié à une période d'inflation en raison d'une baisse de l'activité industrielle et d'incertitudes sur le plan international.

Ainsi dans ce contexte particulier, les entreprises de la branche professionnelle ont su encore s'adapter afin de maintenir leurs effectifs avec une progression de +0.5%, même si, comme nous le verrons dans ce rapport, le secteur du transport de marchandises a été plus impacté que les secteurs liés aux transports de personnes. Ainsi les travaux de veille de l'OPTL permettent de suivre au plus près les tendances du marché du travail et les besoins en compétences de la branche.

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

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



Président OPTL
Laurent LEMAIRE

Vice-Président OPTL
Bernard IENN

Champ d'application et d'observation

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

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

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

Elle s'appuie plus particulièrement sur les travaux de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), des organismes de développement de la formation de la Branche (OPCO Mobilités et AFT), des organismes dispensateurs de formation de la Branche (AFTRAL et PROMOTRANS) et une CPC Mobilité et Logistique placée sous l'administration de l'Education Nationale

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

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

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

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

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

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

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

Terminologie utilisée dans le présent document

NAF REV. 2 Intitulé du poste

Transport routier de marchandises (TRM)

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

Transport routier de voyageurs (TRV)

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

Déménagement (DEM)

- 49.42Z Déménagement

Location (LOC)

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

Auxiliaires de transport (AUX)

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

Prestataires logistiques (PRL)

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

Transport sanitaire (TRS)

- 86.90A Ambulances

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

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

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

➤ Les familles professionnelles relevant de la Branche professionnelle

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

Les familles professionnelles de la Branche

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

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

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

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

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

➤ **Méthodologie**

Ajustement au champ de la CCNTR

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

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

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

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

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

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

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

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

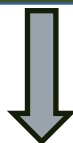
Mise à jour des statistiques URSSAF Caisse Nationale 2013 - 2021

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

➤ Livrables

Une enquête annuelle réalisée en région auprès des transporteurs

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



En 2024, la région Bourgogne-Franche-Comté a recueilli et exploité 127 questionnaires, soit 8.6 % des établissements de la branche conventionnelle régionale, représentant 11.6 % 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 2023

Ralentissement de la croissance

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

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

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

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

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

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

En France, le transport intérieur terrestre de voyageurs est utilisé de manière plus intensive par habitant par rapport au reste de l'Union Européenne (UE), avec un volume de 12 500 passagers-kilomètres par habitant en 2021 soit 27 % de plus que la moyenne de l'UE.

Quant au transport intérieur terrestre de marchandises, la France se distingue par une proportion du transport routier supérieure de 9,6 points à la moyenne européenne en 2022.

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

Avec près de 286 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2022, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ont réalisé 5,7 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Avec 331 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2023, le transport terrestre de marchandises connaît une nouvelle baisse en 2023 (-4 % après -0,9 % en 2022). L'activité se rétracte de 2,4 % dans le transport routier par poids lourds et se replie fortement dans les transports ferroviaire (-16,7 %) et fluvial (-10,2 %). Les parts modales du transport routier intérieur de fret marquent ainsi une légère évolution par rapport à 2022 : 89 % du fret est transporté par la route (+1 point), 9 % par le train (-1 point) et 2 % par voie fluviale.

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

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



Les coûts pour les entreprises sur la longue distance affichent une légère baisse (- 0,7 %) à cause de la baisse du coût du gazole professionnel. En revanche, les autres composantes de ces coûts augmentent de 3,9 % (détention du matériel) à 8,1 % (personnel de conduite). Sur la courte distance, en moyenne annuelle, les prix croissent de 3,5 % tandis que les coûts varient entre -0,3 % pour les ensembles articulés et + 0,8 % pour les véhicules porteurs. En 2021 et 2022, les hausses des coûts sur la longue comme sur la courte distance avaient été supérieures à celles des prix.

Le transport SLO de personnes en croissance

Au niveau du marché des Services Librement Organisés de transport interurbain par autocar (SLO), cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation de la fréquentation internationale, qui représente 40 % du total. Cette dernière a augmenté de 17 % par rapport à 2022 et de plus de 50 % par rapport à 2019. Quant à la fréquentation domestique, qui constitue les 60 % restants, elle est plutôt orientée à la hausse en 2023, même si elle retrouve à peine son niveau de 2019. Le chiffre d'affaires généré par les liaisons domestiques atteint un nouveau record en 2023 depuis la libéralisation du marché, avec un montant estimé entre 154 et 184 millions d'euros, dépassant le niveau de 2019, qui se situait entre 132 et 147 millions d'euros. Cette augmentation s'explique principalement par une hausse de 36 % de la recette moyenne en 2023, dans le contexte d'une augmentation des prix des services de transport tous modes confondus de 20 %.



Les SLO emploient 330 salariés supplémentaires en équivalents temps plein (ETP) au dernier trimestre 2023 par rapport à fin 2022, sans atteindre les niveaux d'emploi de 2019 avant la crise sanitaire. L'activité dans le transport sanitaire continue de croître en 2023. Le chiffre d'affaires des entreprises du transport sanitaire augmente de 5,1 % après sa forte hausse de 7,6 % en 2022.

Plusieurs éléments économiques ont marqué positivement les entreprises en 2023 : une aide conjoncturelle des Agences Régionales de Santé (ARS) de 190 millions d'euros (alors que les tarifs du transport sanitaire n'avaient pas évolué entre 2018 et 2022), un essor du transport partagé et le prix du carburant à la baisse notamment.



Sources :

Bilan annuel des transports, Datalab, novembre 2024
L'activité de transport recule au premier trimestre 2023, Datalab, juillet 2023
L'activité de transport se stabilise au deuxième trimestre 2023
Les Comptes de la Nation en 2023, INSEE, novembre 2024
Observatoire du transport sanitaire 2024, octobre 2024
Rapport CyclOpe, janvier 2024
Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2023, juin 2024
Chiffres clés du e-commerce en France pour l'année 2023, septembre 2024

Ainsi, l'ensemble des éléments présentés dans ce rapport régional 2024 doit être appréhendé au regard de ce contexte général. Des informations nationales complémentaires, des focus thématiques sur la branche : **Focus sur les incivilités et violences envers les conducteurs**, **Focus sur l'impact de la transition écologique sur les emplois et les compétences** sont également disponibles et à retrouver dans le **rapport national OPTL 2024** (<https://optl.fr/wp-content/uploads/Rapport-OPTL-2024.pdf>)

L'emploi et les employeurs de la Branche

Les établissements

Etablissements employeurs par activité au 31 décembre 2023

	Etablissements en BFC	% en BFC	Etablissements en France	% en France
Transport routier de marchandises	907	62%	25 506	61%
Transport routier de voyageurs	125	9%	2 692	6%
Déménagement	37	3%	1 277	3%
Location	42	3%	1 103	3%
Auxiliaires de transport	151	10%	4 706	11%
Prestataires logistiques	43	3%	1 633	4%
Transport sanitaire	164	11%	4 827	12%
Ensemble de la branche	1 470	100%	41 744	100%

Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport routier de voyageurs compte 125 établissements employeurs en région au 31 décembre 2023. Cette activité représente 9 % des établissements employeurs de la Branche en région contre 6 % en France.

La branche professionnelle compte **1 470 établissements** (contre 1474 au 31.12.22) dont 80% sont des établissements liés aux activités du transport de marchandises (TRM, DEM, LOX, AUX et PRL), 9% sont liés au secteur du transport de voyageurs et 12% au transport sanitaire.

Etablissements sans salarié par activité au 1er janvier 2022*

* Données INSEE non disponible pour le rapport 2024, données issus du rapport OPTL 2023

	Etablissements en BFC	Part des étab.	Part en France
Transport routier de marchandises	2 777	93%	93%
Transport routier de voyageurs	41	1%	1%
Déménagement	22	1%	1%
Location	29	1%	1%
Auxiliaires de transport	46	2%	2%
Prestataires logistiques	16	1%	1%
Transport sanitaire	33	1%	1%
Ensemble de la branche	2 964	100%	100%

Source : INSEE, Données ajustées au champ conventionnel

Au moment de l'édition du présent rapport, l'INSEE n'était pas encore en mesure de fournir des données actualisées relatives aux entreprises et établissements sans salariés du fait d'une refonte de son système d'information. Les données sont donc celles au 1er janvier 2022. Pour le rapport OPTL 2025, nous nous appuyerons sur une autre source de données.

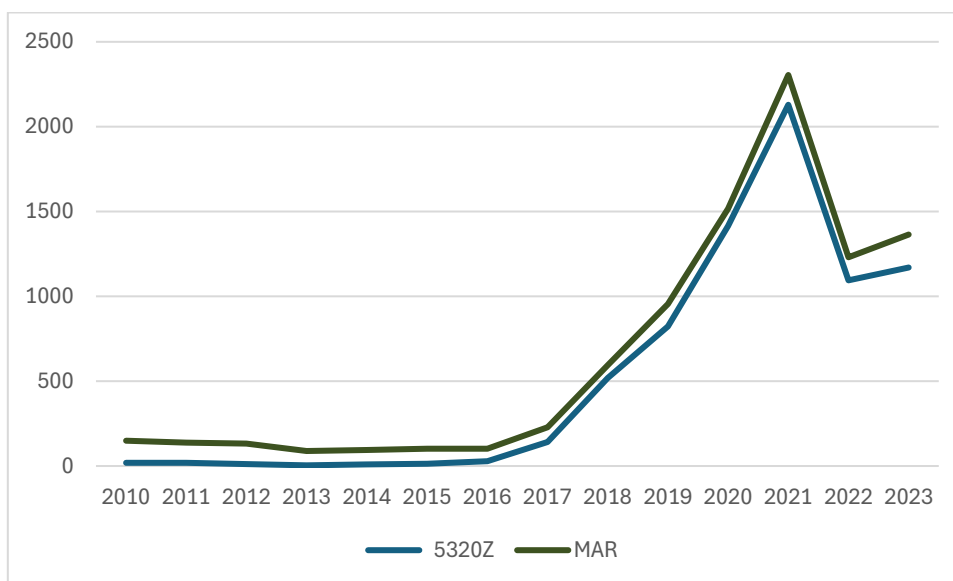
Créations d'établissements enregistrées au cours de l'année 2023

	MAR	VOY	TRS
Créations 2023	1 363	9	9
Créations 2022	1 230	8	1
Evolution 2023/2022	+ 11%	+12.5%	800%

Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Après une baisse significative au cours de l'exercice 2022 des créations d'établissements, on constate sur l'année 2023 une reprise de l'augmentation du nombre des créations, exclusivement au sein du secteur du transport de marchandises (+11% de créations dans ce secteur). Cette évolution des créations d'établissements nécessite d'être précisée : si 13% de ces créations (soit 177 créations) concerne les activités de transport routier de fret interurbain et de proximité (code NAF 4941 A et B), plus de 85% d'entre-elles (soit 1170 créations) sont dues à des créations d'établissements rattachées au code NAF 5320Z, autres activités de postes et de courriers.

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



Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

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

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

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

Lorsque l'on observe l'impact de ces créations d'établissements sur l'emploi salarié, on note, toujours selon la même source Ellisphère, que ces créations n'ont induit **aucune augmentation du nombre de salariés dans ce code NAF**. En conclusion sur cette activité 5320Z, nous avons uniquement des créations dues à des travailleurs indépendants (type micro-entreprises). Si nous avons constaté une amplification du phénomène depuis 2018 jusqu'en 2021 (période de crise sanitaire), on note un arrêt brusque de cette tendance au cours de l'exercice 2022 : moitié moins de création au cours de l'exercice comparé à 2021. Cependant une légère reprise de ces créations (+6.8%) est constatée sur l'exercice 2023

Il est important de rapprocher cette tendance des défaillances d'entreprises qui sont elles aussi nombreuses pour les établissements de cette activité.

Défaillances d'entreprises constatées au cours de l'année 2023

	MAR	VOY	TRS
Défaillances 2023	953	9	13
Défaillances 2022	1151	9	15
Evolution 2022/2023	- 17,2%	0%	-13%

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

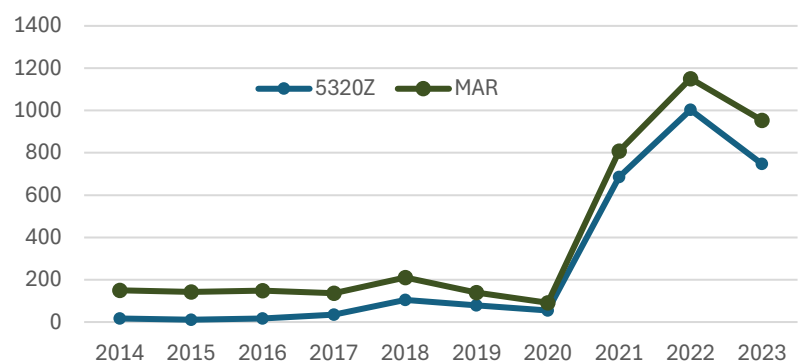
Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Après avoir augmenté en 2022 (+42%), les défaillances d'entreprises ont diminué durant l'exercice 2023 pour le secteur du transport de marchandises puisque l'on est passé de 1151 défaillances enregistrées en 2022 à 953 en 2023.

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

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

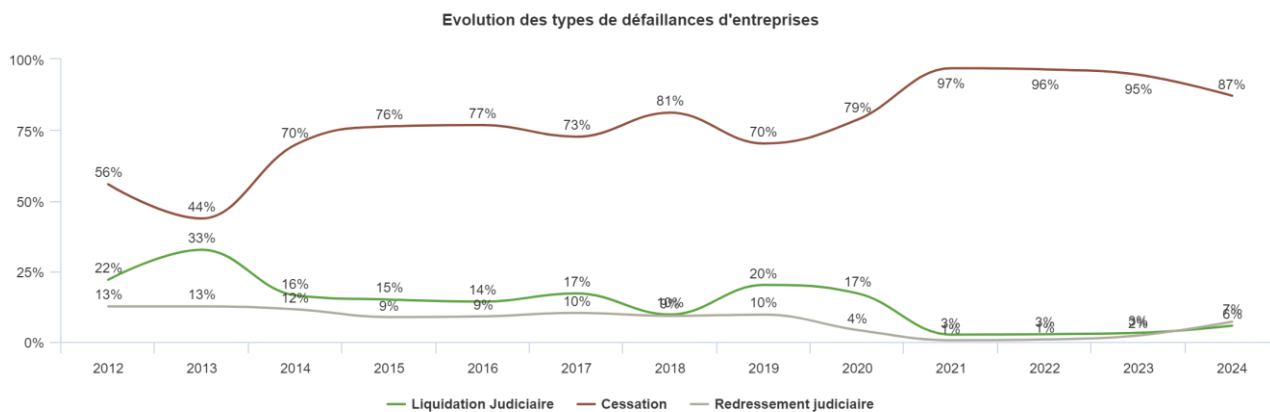
Là encore on constate une grande similitude des courbes relatives aux défaillances d'établissements du secteur du transport de marchandises et de celles relatives aux établissements du code NAF 5320 Z, défaillances qui connaissent une augmentation fulgurante après 2020, toujours sans avoir un impact significatif sur le nombre de salariés.



Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Nous avons affaire ici à un phénomène conjoncturel, initié juste après la crise sanitaire en 2020, et qui se poursuit en 2022 mais qui commence à décroître durant l'exercice 2023

Evolution des types de défaillance



Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Comme le montrent les courbes ci-dessus, les cessations d'activités restent prépondérantes (95%) par rapport aux liquidations et aux redressements judiciaires (2%).

Les caractéristiques des employeurs

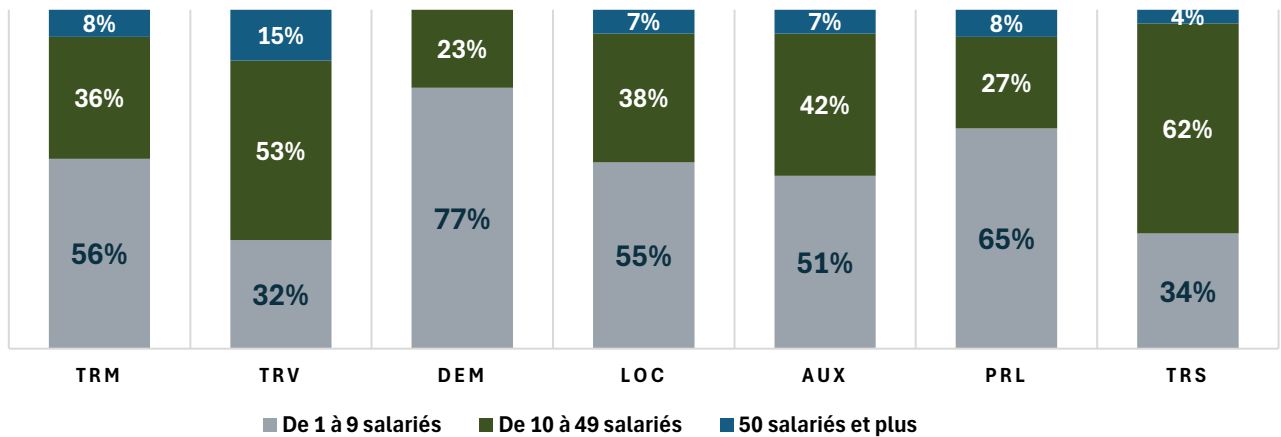
Nombre d'établissements employeurs par activité et classe de taille au 31 décembre 2023

	1 à 9 sal.	10 à 49 sal.	50 sal et plus	TOTAL
Transport routier de marchandises	507	324	76	907
Transport routier de voyageurs	40	66	19	125
Déménagement	29	9	0	38
Location	24	17	3	44
Auxiliaires de transport	77	63	11	151
Prestataires logistiques	28	11	3	42
Transport sanitaire	56	101	6	163
Ensemble de la branche	761	591	118	1470
	52%	40%	8%	100%

52% des entreprises de la branche ont moins de 10 salariés, toutes activités confondues. Ce taux tend à diminuer au cours des exercices, il était d'environ 60% au 31 décembre 2018.

Le secteur du transport de personnes (transport de voyageurs et transport sanitaire) est, quant à lui, marqué par une prédominance des établissements de taille intermédiaire de 10 à 49 salariés

Etablissements employeurs par activité et classe de taille au 31 décembre 2023

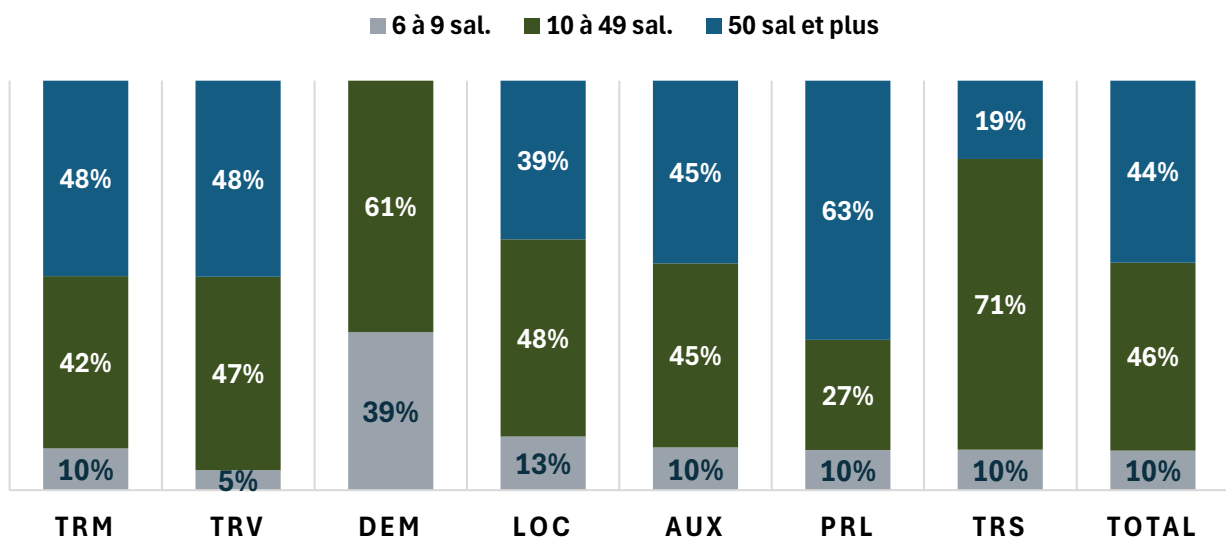


Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Au 31 décembre 2023, 77 % des établissements du Déménagement sont des établissements de moins de 10 salariés.

Le tableau du nombre d'établissements par taille et le graphique de cette répartition en % ci-dessus mettent en évidence les différences de répartition par taille des établissements selon les activités. On remarque en particulier l'importance des TPE de moins de 10 salariés dans l'ensemble des secteurs d'activités du transport de marchandises : 52% des établissements de la branche ont moins de 10 salariés (58% au niveau national), présence encore plus marquée au sein du secteur Déménagement et Prestataires logistiques.

Effectifs salariés par activité et taille d'établissements au 31 décembre 2023



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.

Rapprochement de la taille des établissements par secteur et de la répartition des effectifs

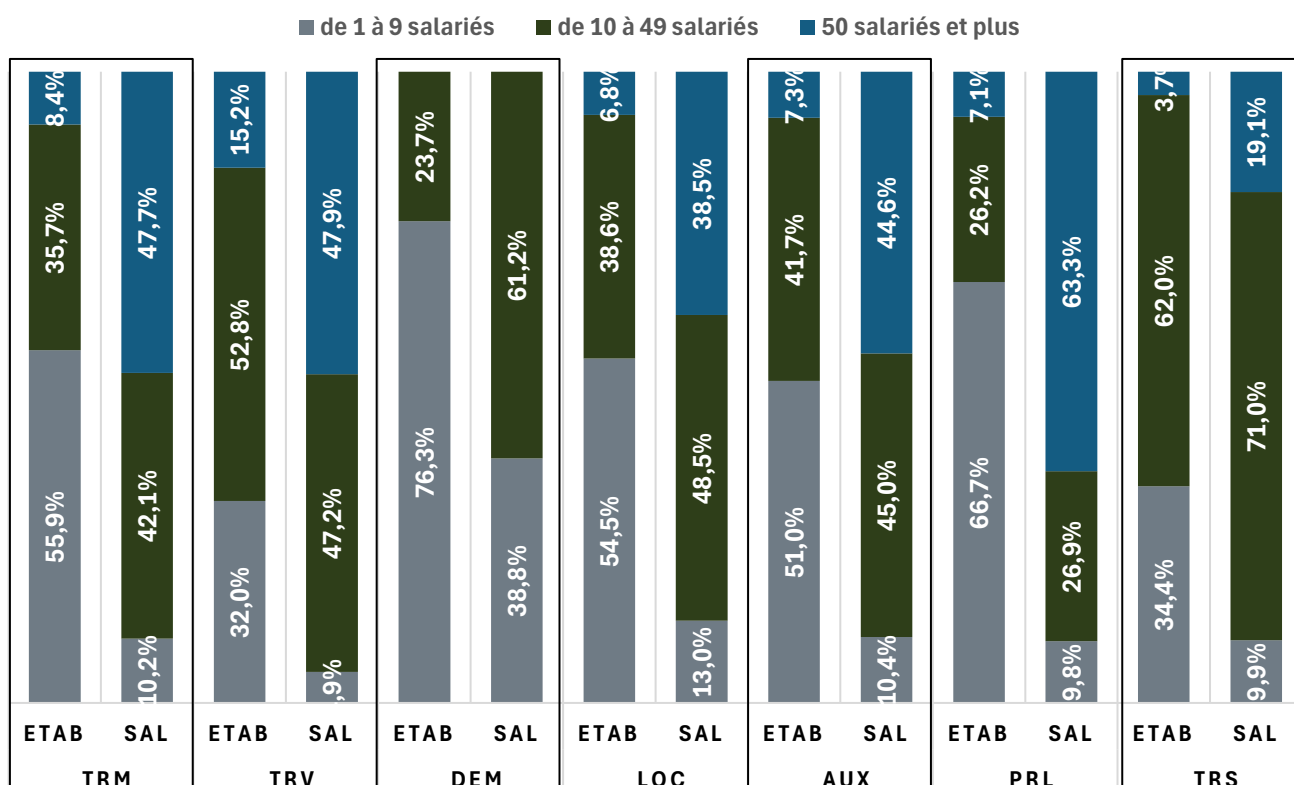
Il est intéressant de comparer la taille des établissements et la concentration des effectifs afin de voir les caractéristiques des établissements de la branche professionnelle.

Ainsi, si la branche professionnelle, tous secteurs d'activités confondus, compte 52% d'établissements de moins de 10 salariés (soit 761 établissements), ces mêmes établissements ne comptabilisent que 10% des effectifs totaux, soit un peu plus de 3100 salariés : ce sont par conséquent de très petites structures, puisque nous avons en moyenne moins de 5 salariés par établissement. A l'inverse 44% des effectifs sont concentrés dans 8% des établissements de la branche qui ont plus de 50 salariés.

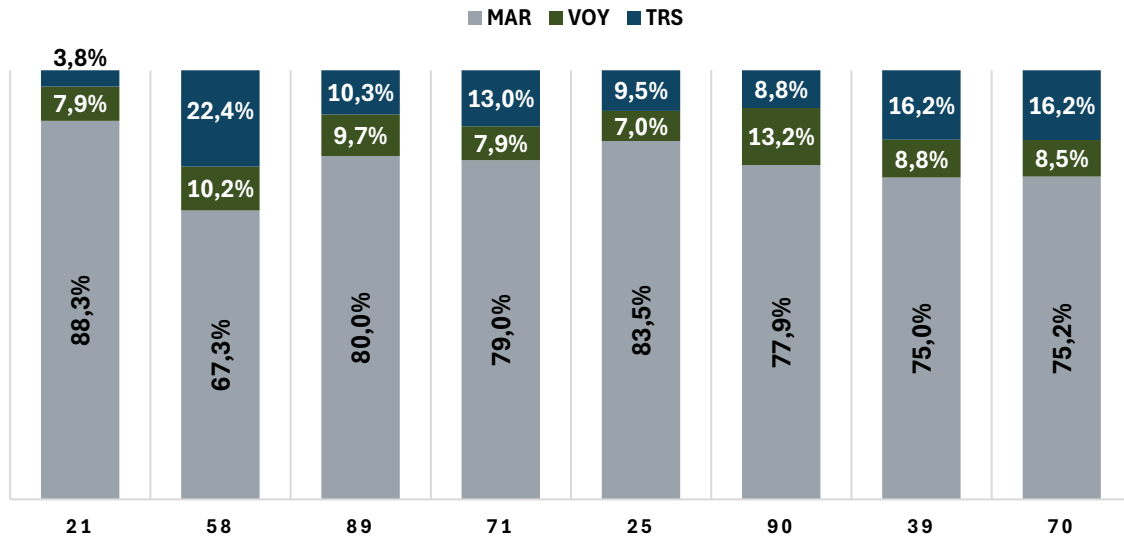
Cependant, cette répartition des effectifs par activité et taille d'établissement met en évidence de très importantes disparités entre les secteurs d'activité et d'importantes concentrations pour certains d'entre eux : les établissements du transport de voyageurs de plus de 50 salariés, qui représentent 15% du total des établissements de ce secteur, concentrent 48% du total des effectifs de ce même 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 telle que Amazon, FM Logistic ou encore Iris Logistics pour quelques exemples...

71% des salariés du transport sanitaire sont présents dans les établissements de 10 à 49 salariés.



Répartition des établissements employeurs par département et par activité (MAR, TRV et TRS) au 31 décembre 2023



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE. Données ajustées au champ conventionnel

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

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

Ainsi, même si le secteur du transport de marchandises est prépondérant dans tous les départements, certains départements ont une part plus importante d'établissements dans d'autres secteurs d'activité : C'est le cas par exemple du département du Nièvre (58) dont la part d'établissements en transport sanitaire est la plus importante (22,4%). C'est également le cas, dans une moindre mesure dans les départements du Jura (39) et de la Haute Saône (70) avec 16.2% des établissements de la branche en transports sanitaires. Ceci s'explique en partie par le fait que ces trois départements sont les plus ruraux de la région, et donc nécessitent une mobilité de personnes en transport sanitaire plus importante, compte tenu, entre autres, du regroupement des centres hospitaliers sur les agglomérations de la région.

Pour les mêmes raisons, le transport de voyageurs est également très présent dans certains départements : Le transport de voyageurs représente 13,2% des établissements de la branche dans le Territoire de Belfort (90), et un peu plus de 10% dans le département de la Nièvre (58).

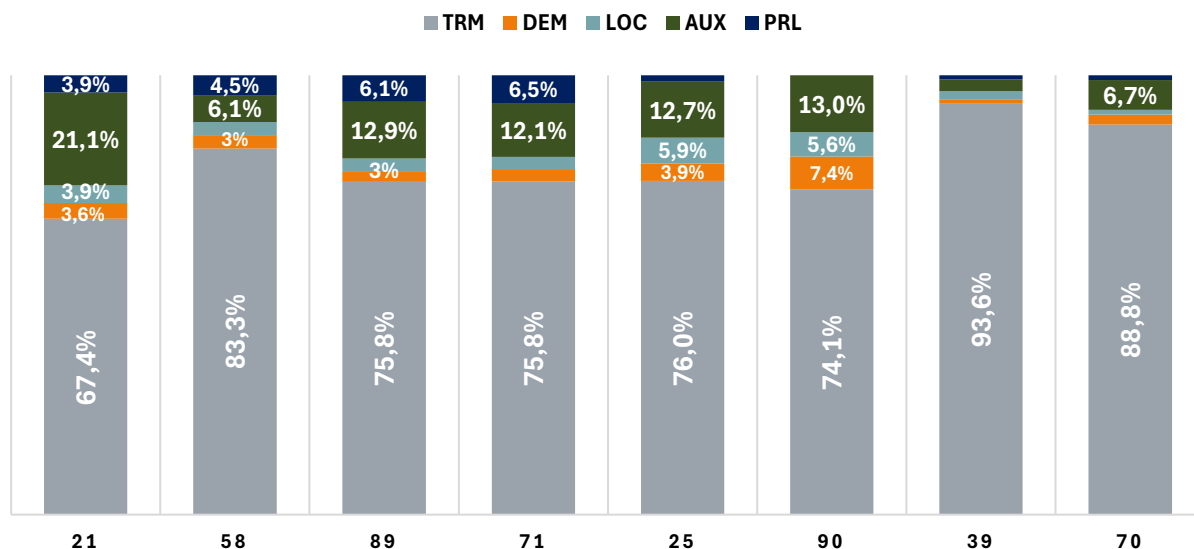
Dans un souci de plus grande visibilité, nous avons regroupé ci-dessus les établissements liés aux activités du transport de marchandises.

Il est cependant intéressant de voir la répartition des établissements par département, selon les différentes activités spécifiques du transport de marchandises.

C'est ce que présente le graphique ci-après.



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



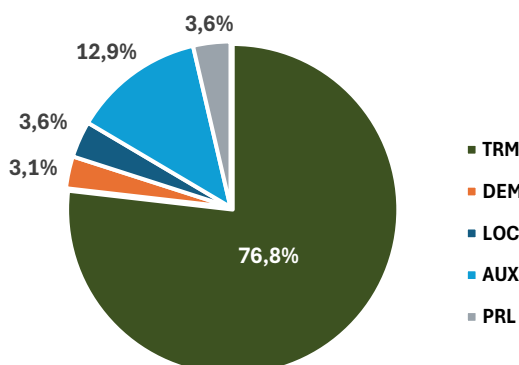
Source : URSSAF CAISSE NATIONALE. Données ajustées au champ conventionnel

Les étiquettes de données ayant un pourcentage inférieur à 3% ont volontairement été masquées pour faciliter la compréhension du graphique

On pourra noter certaines particularités selon les départements : le département du Jura (39) est principalement caractérisé par des établissements liés à l'activité du TRM, avec plus de 93% de ses établissements dans ce secteur.

Les départements de la Saône et Loire (71) et de l'Yonne (89) sont ceux qui ont en proportion le plus d'établissements dans le secteur des Prestataires Logistiques. Ces établissements représentent respectivement 6,5% et 6,1% du total des établissements de la branche dans ces départements. Les établissements ayant une activité d'Auxiliaires de transport (AUX), qui représentent près de 13 % du nombre d'établissements de la branche en région, sont particulièrement présents dans les départements de la Côte d'Or (21) et du Territoire de Belfort (90) : Pour le Territoire de Belfort cela peut s'expliquer également par la proximité de la Suisse et la nécessité de procéder à des opérations de dédouanement.

Ci-dessous, pour rappel, la répartition en région BFC des établissements de la branche ayant une activité de transport de marchandises, selon les activités spécifiques de ce secteur :

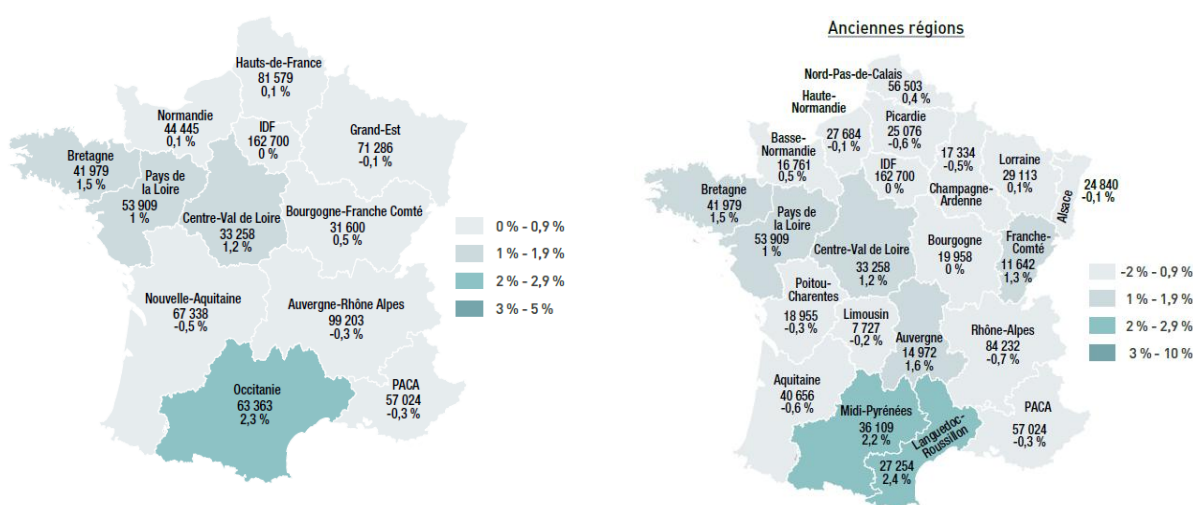


La localisation des emplois

Répartition de l'emploi salarié de la Branche en région

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

Répartition au 31.12.2023

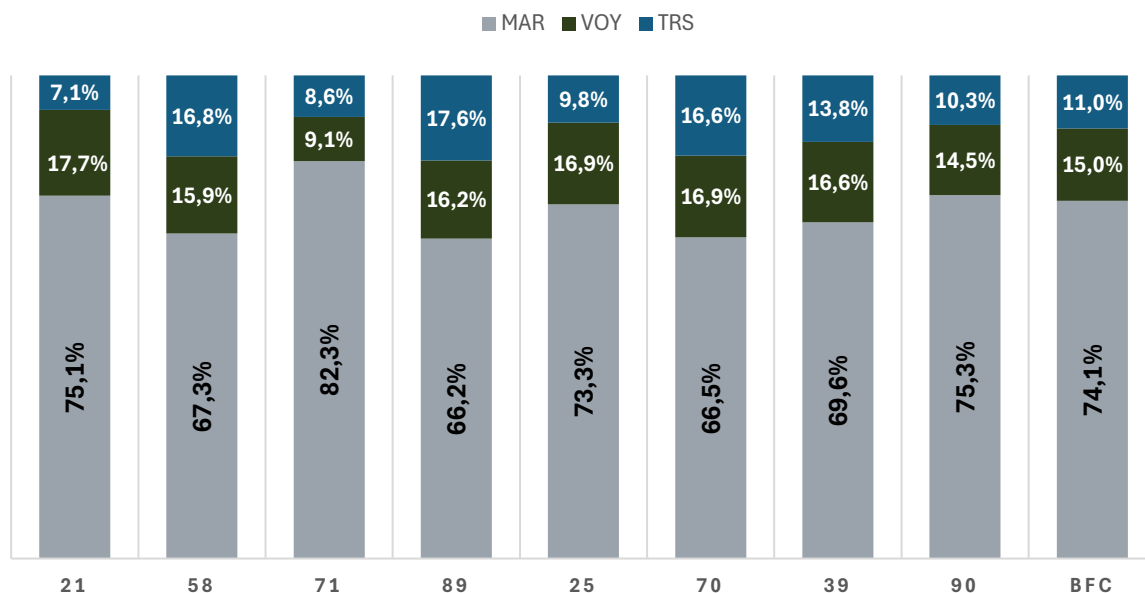


Contrairement à l'année précédente où toutes les régions avaient gagné des emplois, on constate pour cet exercice 2023, un net ralentissement national de la croissance des emplois dans la branche professionnelle et ceci dans presque toutes les régions, à l'exception de l'Occitanie. Certaines régions telles que le Grand Est connaissent un frein important dans cette évolution.

La région BFC n'échappe pas à la règle et a vu l'évolution de sa population salariée ralentir fortement entre les 2 exercices : Si en 2022 la progression des effectifs de la branche en BFC était de +2.2%, cette évolution n'est plus que de 0.5% en 2023. Si l'on compare les 2 anciens territoires de la région, Bourgogne et Franche Comté, on constate que c'est ce dernier qui porte l'évolution de l'emploi en 2023 dans la région (+1.3%), le territoire bourguignon restant quant à lui stable d'un exercice à l'autre.



Répartition de l'emploi salarié par départements et par grandes activités (MAR, TRV et TRS) au 31 décembre 2023

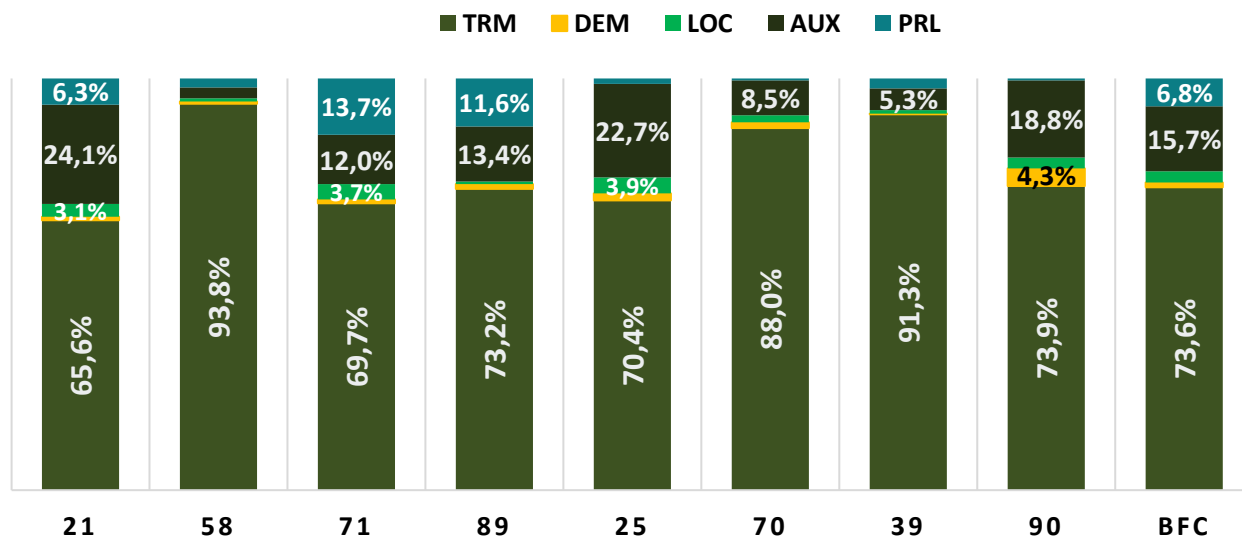


Source : URSSAF. Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : les effectifs du transports de voyageurs représentent 17,7% du total des effectifs de la branche dans le département de la Côte d'or (21)

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

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



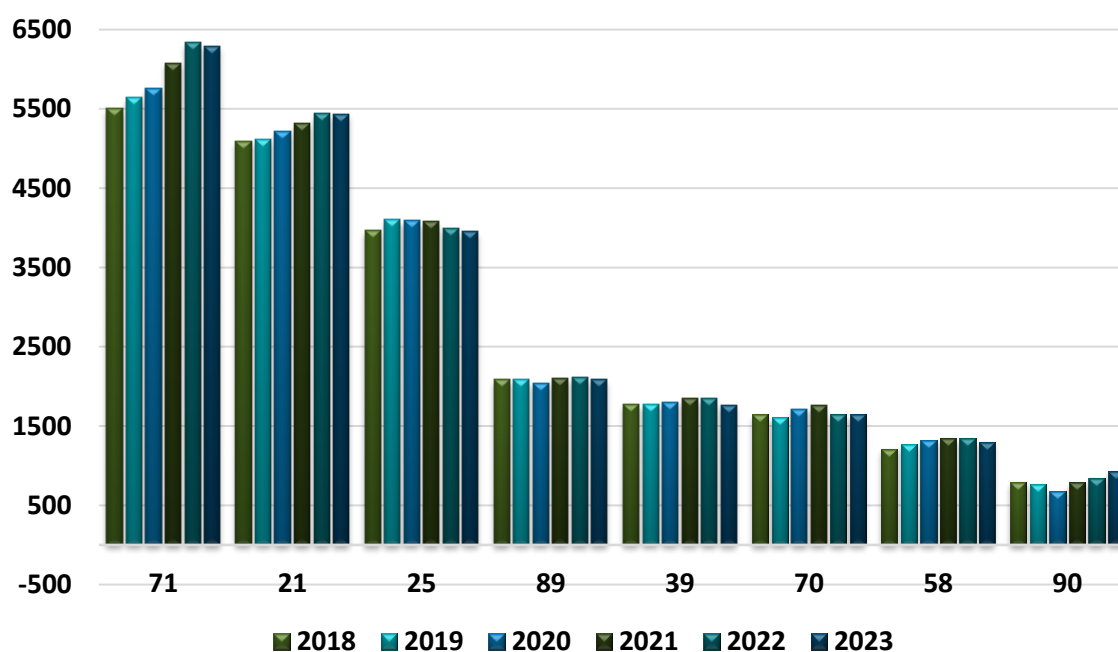
Source : URSSAF. Données ajustées au champ conventionnel

Les étiquettes de données ayant un pourcentage inférieur à 3% ont volontairement été masquées

Comme dit précédemment cette **répartition des salariés** du transport de marchandises par départements se rapproche de celle constatée pour la **répartition des établissements** du transport de marchandises par départements. Ainsi on note que les salariés du secteur des Prestations Logistiques (PRL) sont majoritaires dans le département de la Saône et Loire (71) et de l'Yonne (89). Les emplois dans le secteur des Auxiliaires (AUX) sont plus élevés en proportion dans les départements du Doubs (25) et de la Côte d'Or (21), mais également dans une proportion importante dans le département du Territoire de Belfort (90) si l'on tient compte du fait que ce département est celui où il y a le moins de salariés de la branche. Comme on l'a vu précédemment pour les établissements, ce département frontalier avec la Suisse et nécessite de fait plus d'opérations de douanes et donc un personnel spécialisé dans ces activités de transit douanier. On note également le poids des salariés du secteur du déménagement dans ce même département (90).

Evolution des emplois salariés du transport de marchandises par département

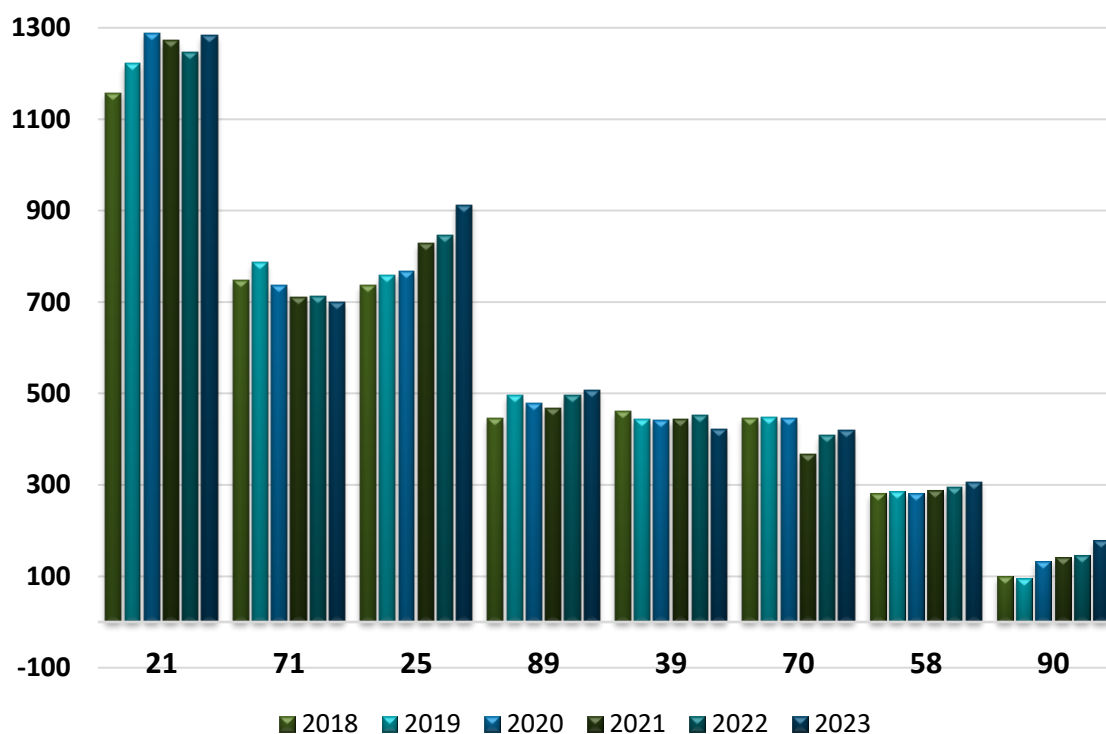
MAR	2018	2019	2020	2021	2022	2023
21	5094	5116	5219	5317	5443	5436
58	1211	1263	1319	1350	1346	1297
71	5504	5649	5761	6080	6338	6295
89	2081	2086	2038	2105	2121	2082
25	3963	4109	4096	4081	3993	3953
70	1644	1606	1718	1755	1643	1648
39	1778	1772	1804	1849	1849	1765
90	796	772	683	791	842	931
BFC MAR	22 071	22 373	22 636	23 328	23 574	23 407



Mis à part le département du Territoire de Belfort (90), on remarque une légère diminution des effectifs salariés dans les activités du transport de marchandises pour l'ensemble des départements de la région.

Evolution des emplois salariés du transport de voyageurs par départements

TRV	2018	2019	2020	2021	2022	2023
21	1157	1221	1287	1272	1247	1283
71	748	787	736	711	712	700
25	736	759	767	829	846	912
89	445	495	478	467	495	508
39	461	444	442	443	453	421
70	447	449	447	366	408	419
58	282	286	281	288	294	307
90	100	95	133	141	146	179
BFC TRV	4 376	4 536	4 571	4 517	4 601	4 729



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

Mis à part le département du Jura (39) et dans une moindre mesure celui de la Saône et Loire (71), tous les autres départements de la région connaissent une augmentation de leurs effectifs dans le secteur du transport de voyageurs. Ces augmentations sont relativement significatives, en particulier dans le Doubs (25) avec +7.8% et la Côte D'or (21) +2.9%, ce dernier ayant connu durant les 3 exercices une baisse de ses effectifs. Il retrouve son niveau de 2020.

Remarque : Les variations de la répartition par département des effectifs dans le secteur du transport de voyageurs doivent cependant prendre en compte la spécificité de l'activité de ce secteur et en particulier les conséquences sur l'emploi des changements d'établissements dans l'affectation des circuits scolaires : En effet, en région BFC, la grande majorité des effectifs du transport de voyageurs est affectée au transport scolaire (plus de 57% - cf. chapitre « Typologie des métiers » de ce rapport).

Or cette activité du transport scolaire est soumise aux appels d'offres (AO) proposés par les Autorités Organisatrices de Transport (en BFC, la Région) et cette activité peut donc connaître des modifications dans son organisation qui auront un impact sur l'emploi : A l'issue des AO, l'affectation d'un ou plusieurs circuits scolaires peut ainsi passer d'une entreprise à une autre, entreprises qui ne sont pas nécessairement situées dans le même département, voire la même région. L'obligation est faite pour le nouvel établissement remportant l'AO de reprendre les salariés précédemment affectés au circuit qu'il a obtenu : il peut donc y avoir parfois un transfert de salariés d'un établissement à un autre établissement situé dans un autre département, voire dans une autre région, même si physiquement ces salariés exercent toujours leur activité sur le même circuit scolaire. Ainsi il y aura des conséquences sur les variations de population du TRV selon les départements.

Autre cas de figure, les AO proposés peuvent diviser ou regrouper les circuits scolaires d'où la nécessité d'avoir plus ou moins de salariés pour effectuer les mêmes circuits mais sur des temps partiels différents. Ceci peut également entraîner une conséquence sur les évolutions du nombre de salariés en TRV.

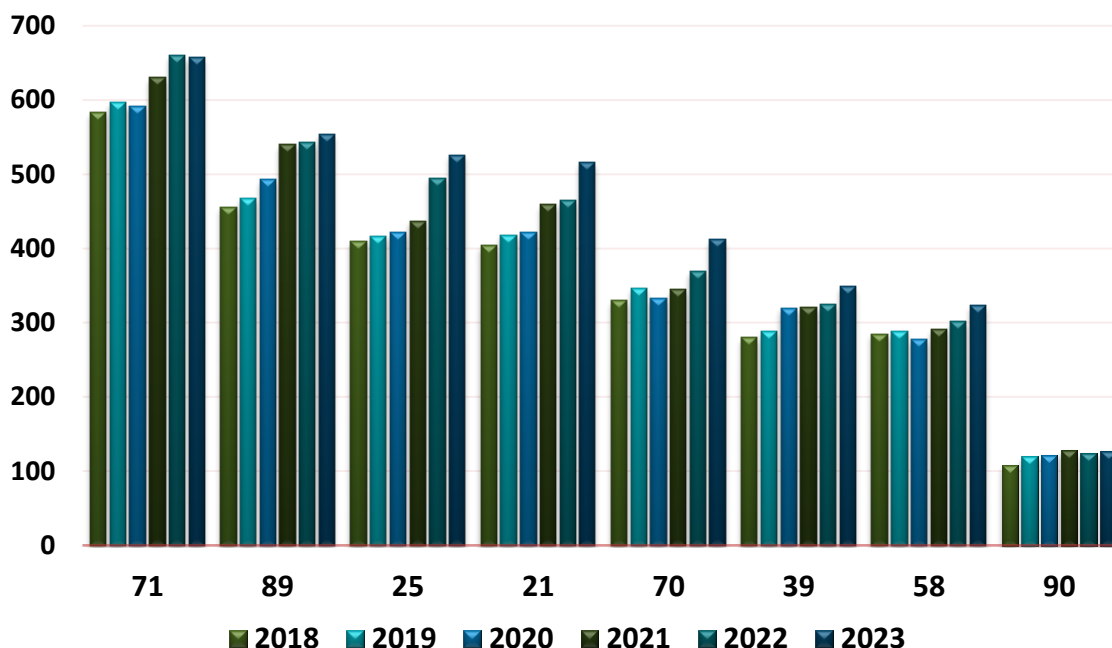
Evolution des emplois salariés du transport sanitaires par départements

TRS	2018	2019	2020	2021	2022	2023
21		418	421	459	465	516
58	285	288	278	291	302	323
71	583	597	592	630	660	657
89	456	468	493	540	543	554
25	409	417	421	437	495	526
70	330	347	333	345	369	412
39	280	288	320	321	325	349
90	108	120	122	128	124	127
BFC TRS	2 855	2 943	2 980	3 151	3 283	3 464

Source : Données Urssaf, Données ajustées au champ conventionnel

Le secteur du transport sanitaire est celui qui connaît la plus importante augmentation de ses effectifs en pourcentage en 2023, soit +5.5 % au cours de l'année 2023.

Cette augmentation se confirme pour l'ensemble des départements, mais plus particulièrement encore dans le département du Doubs (25) avec une croissance d'effectifs en transport sanitaire de + 6.2% en 2023, et +20.3% au cours des 2 derniers exercices ainsi que le département la Haute Saône (+11.6%) et de la Côte d'Or (+11%)

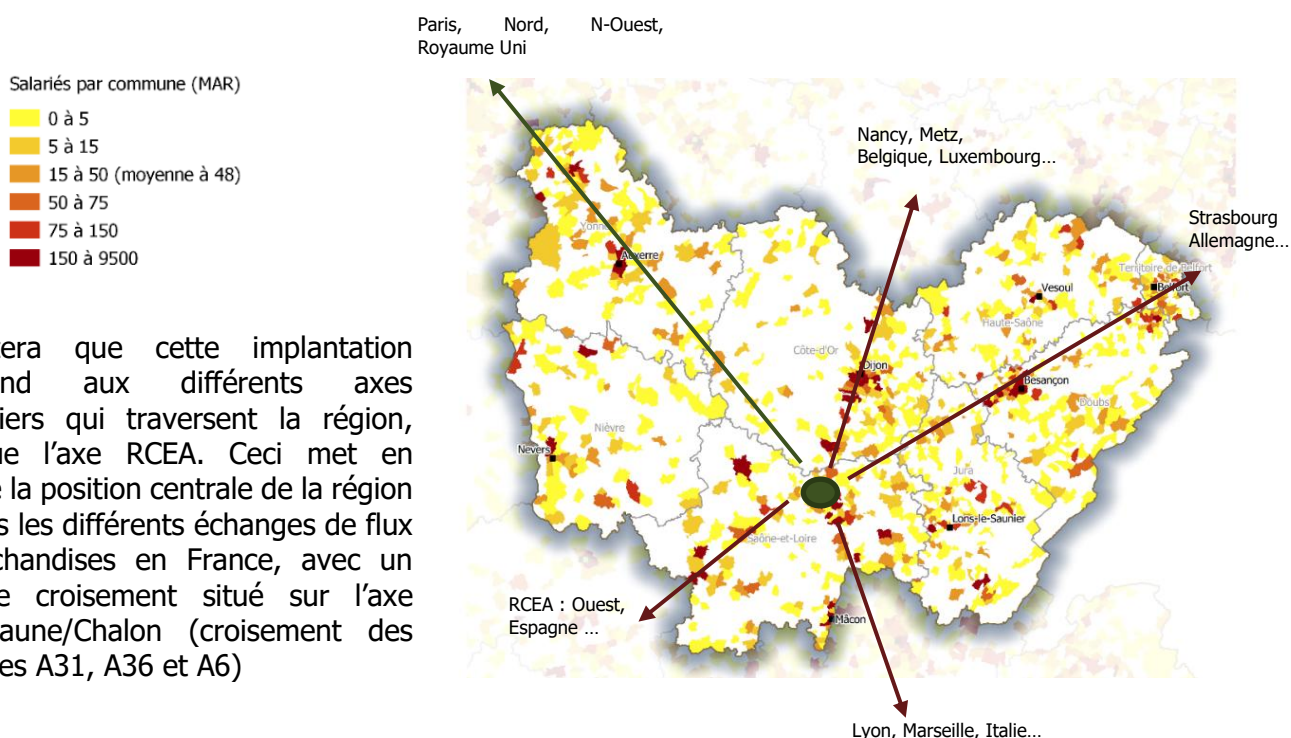


Source : Données Urssaf, Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des emplois salariés par commune

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. Ceci met en évidence la position centrale de la région BFC dans les différents échanges de flux de marchandises en France, avec un point de croisement situé sur l'axe Dijon/Beaune/Chalon (croisement des autoroutes A31, A36 et A6)

Ci-dessous la répartition des établissements et des effectifs du secteur de transport de marchandises par intercommunalités regroupées par zone d'emploi

Ainsi on note que les zones d'emploi qui regroupent 3000 salariés ou plus dans le secteur du transport de marchandises sont par ordre décroissant :

Dijon : 417 établissements avec 4414 salariés
 Chalon sur Saône : 82 établissements avec 3001 salariés
 Besançon : 134 établissements avec 2919 salariés

Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI)	zone d'emploi	Etablissement	Etab / Zone emploi	Effectifs	Eff / zone emploi
CC du Grand Autunois Morvan		10		226	
CC Bazois Loire Morvan	Autun	1	15	30	275
CA Le Grand Chalon		3		19	
CA de l'Auxerrois		31		598	
CC de l'Aillantais en Bourgogne		5		129	
CC Chablis Villages et Terroirs		4		100	
CC Serein et Armance		11		70	
CC de l'Agglomération Migennoise	Auxerre	5	71	58	1056
CC du Jovinien		4		44	
CC Le Tonnerrois en Bourgogne		5		38	
CC de Puisaye-Forterre		6		18	
CC Avallon, Vézelay, Morvan		6		64	
CC Le Tonnerrois en Bourgogne		1		32	
CC Tannay-Brinon-Corbigny		2		30	
CC Morvan Sommets et Grands Lacs	Avallon	4	17	19	180
CC Chablis Villages et Terroirs		1		18	
CC du Serein		2		14	
CC Haut Nivernais-Val d'Yonne		1		3	
CA Beaune, Côte et Sud - Communauté Beaune-Chagny-Nolay		31		749	
CC de Gevrey-Chambertin et de Nuits-Saint- Georges	Beaune	7	44	90	931
CA Le Grand Chalon		2		62	
CC Rives de Saône		3		18	
CC Saône Doubs Bresse		1		11	
CA Grand Belfort		38		764	
CC du Pays de Lure		5		88	
CC du Sud Territoire		3		88	
CC du Pays d'Héricourt	Belfort	5	69	56	1121
CC des Vosges du Sud		6		41	
CC du Sud Territoire		5		38	

RAPPORT 2024 DE L'OPTL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

CC Rahin et Chérimont		3		24	
CC des 1000 étangs		4		22	
CC du Triangle Vert		0		0	
CU Grand Besançon Métropole		96		2300	
CC du Val Marnaysien		5		151	
CC Val de Gray		9		115	
CC des Portes du Haut-Doubs		3		85	
CC du Doubs Baumois	Besançon	6	134	77	2919
CC des Quatre Rivières		3		76	
CC Loue-Lison		4		44	
CC des Monts de Gy		2		30	
CC du Pays Riolais		2		26	
CC Jura Nord		4		15	
CA Le Grand Chalon		65		2793	
CC Terres de Bresse		7		117	
CC Entre Saône et Grosne	Chalon-sur-Saône	3	82	53	3001
CA Beaune, Côte et Sud - Communauté Beaune-Chagny-Nolay		4		31	
CC Sud Côte Chalonnaise		2		6	
CC Bresse Louhannaise Intercom'		1		1	
CC Le Grand Charolais		25		332	
CC Entre Arroux, Loire et Somme	Charolais	7	44	217	661
CC Brionnais Sud Bourgogne		9		102	
CC de Marcigny		3		10	
CC du Pays Châtillonnais		7		63	
CC de Pouilly-en-Auxois/Bligny-sur-Ouche		4		57	
CC de Saulieu	Châtillon-Montbard	3	19	14	165
CC des Terres d'Auxois		1		11	
CC du Pays d'Alésia et de la Seine		2		10	
CC du Pays Arnay Liernais		1		8	
CC du Montbardois		1		2	
CC Haut Nivernais-Val d'Yonne	Cosne-Cours-sur-Loire	4	15	329	557
CC Cœur de Loire		8		175	
CC de Puisaye-Forterre		3		53	
CU Le Creusot Montceau-les-Mines	Creusot-Montceau	28	29	452	460
CC Le Grand Charolais		1		8	
Dijon Métropole		151		2444	
CC de Gevrey-Chambertin et de Nuits-Saint-Georges		10		640	
CC de la Plaine Dijonnaise	Dijon	15	217	535	4414
CC des Vallées de la Tille et de l'IGNON		8		429	
CC Rives de Saône		9		97	
CC Auxonne Pontailler Val de Saône		7		91	

RAPPORT 2024 DE L'OPTL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

CC Norge et Tille		7		91	
CC Tille et Venelle		2		31	
CC du Pays Châtillonnais		3		29	
CC Forêts, Seine et Suzon		2		21	
CC Mirebellois et Fontenois		1		4	
CC Ouche et Montagne		1		2	
CA du Grand Dole		20		299	
CC Bresse Nord Intercom'		5		44	
CC Jura Nord		5		30	
CC Jura Nord	Dole	3	38	26	423
CC de la Plaine Jurassienne		3		21	
CC du Val d'Amour		2		3	
CA ECLA (Espace Communautaire Lons Agglomération)		15		486	
CC Bresse Louhannaise Intercom'		13		346	
CC Bresse Haute Seille		16		201	
CC Porte du Jura		9		151	
CC Champagnole Nozeroy Jura	Lons-le-Saunier	8	78	132	1496
CC Arbois, Poligny, Salins, Cœur du Jura		10		108	
CC Terre d'Émeraude Communauté		5		54	
CC Terres de Bresse		1		12	
CC Bresse Revermont 71		1		7	
CA Mâconnais Beaujolais Agglomération		37		1077	
CC Terres de Bresse		5		183	
CC Mâconnais - Tournugeois		4		37	
CC Entre Saône et Grosne	Mâcon	1	58	34	1417
CC du Clunisois		2		7	
CC Saint Cyr Mère Boitier entre Charolais et Mâconnais		1		6	
CA Pays de Montbéliard Agglomération		43		955	
CC du Pays de Sancey-Belleherbe		2		9	
CC des Deux Vallées Vertes	Montbéliard	2	49	7	979
CC du Pays d'Héricourt		1		7	
CC du Pays de Maïche		1		1	
CA de Nevers		16		238	
CC Bazois Loire Morvan		5		137	
CC Sud Nivernais		6		120	
CC du Nivernais Bourbonnais		1		54	
CC Amognes Cœur du Nivernais	Nevers	4	44	52	709
CC Les Bertranges		6		43	
CC Morvan Sommets et Grands Lacs		1		27	
CC Loire et Allier		3		20	
CA Moulins Communauté		1		18	

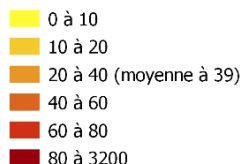
RAPPORT 2024 DE L'OPTL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

CC du Grand Pontarlier		11		215	
CC du Val de Morteau		7		75	
CC des Portes du Haut-Doubs		8		59	
CC Altitude 800		5		40	
CC du Plateau de Frasne et du Val du Drugeon (CFD)	Pontarlier	4	47	31	465
CC de Montbenoît		4		18	
CC du Pays de Maîche		2		13	
CC Loue-Lison		2		6	
CC des Lacs et Montagnes du Haut-Doubs		1		4	
CC Champagnole Nozeroy Jura		2		3	
CC Terre d'Émeraude Communauté		6		190	
CC Haut-Jura Saint-Claude	Saint-Claude	3	11	63	262
CC Haut-Jura Arcade Communauté		2		9	
CA du Grand Sénonais		26		464	
CC du Gâtinais en Bourgogne	Sens	10	49	255	847
CC Yonne Nord		8		95	
CC de la Vanne et du Pays d'Othe		5		33	
CA de Vesoul		15		395	
CC des Combes		7		175	
CC de la Haute Comté		6		151	
CC du Pays de Luxeuil		4		146	
CC Terres de Saône	Vesoul	9	51	81	1065
CC du Triangle Vert		5		79	
CC des Hauts du Val de Saône		3		31	
CC du Pays de Villersexel		1		4	
CC des Quatre Rivières		1		2	
TOTAL BFC			1181		23 404



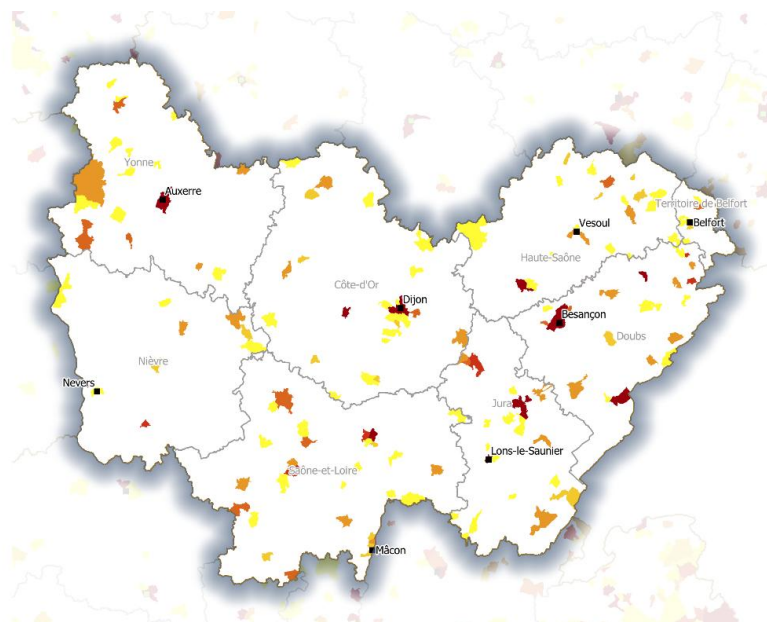
Activités du Transport de Voyageurs

Salariés par commune (TRV)



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

Cela s'explique par le fait que la région BFC est une région plutôt rurale qui nécessite de proposer un service de transport en commun réparti uniformément sur tout le territoire régional



Ci-dessous la répartition des établissements et des effectifs du secteur de transport de voyageurs par intercommunalités regroupées par zone d'emploi

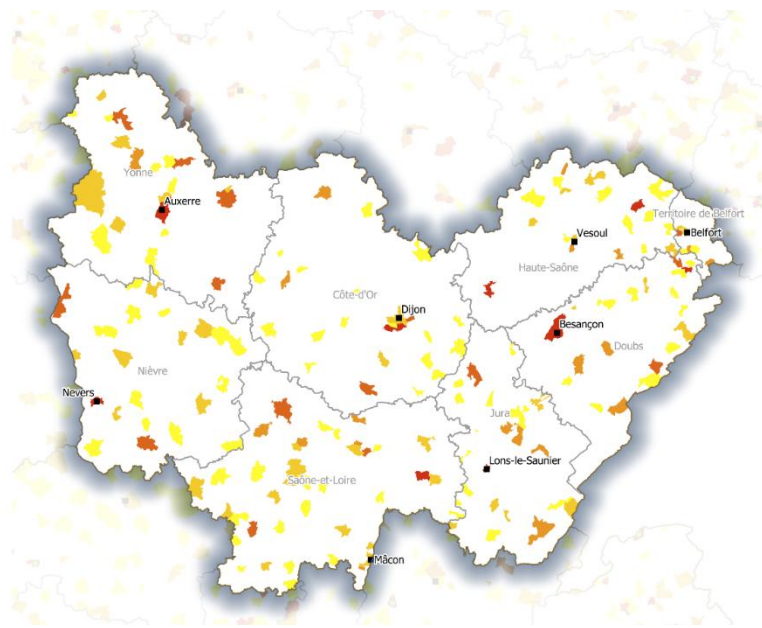
Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI)	Zone d'emplois	Etablissements	Etab / zone emplois	Effectifs	Effectifs / Zone emploi
CC du Grand Autunois Morvan	Autun	3	3	55	55
CA de l'Auxerrois	Auxerre	3	8	166	310
CC de Puisaye-Forterre		3		84	
CC du Jovinien		1		46	
CC Le Tonnerrois en Bourgogne		1		14	
CC Avallon, Vézelay, Morvan	Avallon	2	6	27	123
CC Morvan Sommets et Grands Lacs		2		58	
CC Tannay-Brinon-Corbigny		2		38	
CA Beaune, Côte et Sud - Communauté Beaune-Chagny-Nolay	Beaune	2	3	20	32
CC du Pays Arnay Liernais	Belfort	1	11	12	227
CA Grand Belfort		7		118	
CC des 1000 étangs		1		18	
CC des Vosges du Sud		2		61	
CC du Pays de Lure		1		30	
CC des Monts de Gy	Besançon	1	9	208	650
CC des Portes du Haut-Doubs		1		4	
CC du Doubs Baumois		2		26	

RAPPORT 2024 DE L'OPTL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

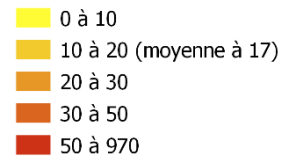
CC Val de Gray		1		26	
CU Grand Besançon Métropole		4		386	
CA Le Grand Chalon	Chalon-sur-Saône	6	7	304	306
CC Terres de Bresse		1		2	
CC Brionnais Sud Bourgogne		1		27	
CC de Semur-en-Brionnais	Charolais	1	5	12	89
CC Entre Arroux, Loire et Somme		1		34	
CC Le Grand Charolais		2		16	
CC des Terres d'Auxois		2		43	
CC du Pays Châtillonnais	Châtillon-Montbard	2	6	50	112
CC du Pays d'Alésia et de la Seine		1		12	
CC de Saulieu		1		7	
CC de Puisaye-Forterre	Cosne-Cours-sur-Loire	2	2	64	64
CU Le Creusot Montceau-les-Mines	Creusot-Montceau	4	4	111	111
CC de Gevrey-Chambertin et de Nuits-St-Georges		1		8	
CC Ouche et Montagne	Dijon	5	16	482	1 139
Dijon Métropole		10		649	
CA du Grand Dole	Dole	2	3	113	118
CC Arbois, Poligny, Salins, Cœur du Jura		1		5	
CC Bresse Louhannaise Intercom'		1		31	
CA ECLA (Espace Communautaire Lons Agglomération)	Lons-le-Saunier	3	8	124	291
CC Arbois, Poligny, Salins, Cœur du Jura		2		98	
CC Champagnole Nozeroy Jura		2		38	
CC du Clunisois	Mâcon	1	5	49	108
CA Mâconnais Beaujolais Agglomération		4		59	
CC des Deux Vallées Vertes	Montbéliard	1	5	133	322
CA Pays de Montbéliard Agglomération		4		189	
CA de Nevers		4		119	
CC Amognes Cœur du Nivernais	Nevers	1	6	16	211
CC Sud Nivernais		1		76	
CC du Grand Pontarlier		2		82	
CC du Plateau de Russey	Pontarlier	1	5	32	174
CC Altitude 800		1		31	
CC du Val de Morteau		1		29	
CC Haut-Jura Saint-Claude		1		25	
CC Haut-Jura Arcade Communauté	Saint-Claude	1	3	17	43
CC Terre d'Émeraude Communauté		1		1	
CA du Grand Sénonais	Sens	4	4	107	107
CA de Vesoul		1		35	
CC de la Haute Comté	Vesoul	1	6	19	137
CC du Pays de Luxeuil		2		70	
CC Terres de Saône		2		13	
TOTAL BFC			125		4 729

Dijon (plus de 1000 salariés du secteur) et Besançon (650 salariés) sont les zones d'emploi les plus denses en termes de population en transport de voyageurs, suivies par les zones d'emploi de Montbéliard/ Belfort cumulées (550 salariés) puis Chalon sur Saône et Lons le Saunier (300 salariés)

Activités du Transport Sanitaire



Salariés par commune (TRS)



Il en est de même pour le transport sanitaire où l'on constate que les effectifs sont répartis uniformément sur le territoire régional. Cela s'explique comme pour le TRV par le besoin de proposer des services de transport sanitaire sur l'ensemble du territoire régional, du fait d'une région très rurale et où les services hospitaliers sont de plus en plus regroupés sur certaines zones

Ci-dessous la répartition des établissements et des effectifs du secteur de transport sanitaires par intercommunalités regroupées par zone d'emploi

Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI)	Zone d'emplois	Etablissements	Etab /zone emplois	Effectifs	Effectifs /Zone emploi
CC du Grand Autunois Morvan	Autun	3	3	68	68
CC du Jovinien		1		27	
CC de Puisaye-Forterre		2		18	
CC Le Tonnerrois en Bourgogne	Auxerre	2	10	44	315
CC Serein et Armance		2		42	
CA de l'Auxerrois		3		184	
CC Avallon, Vézelay, Morvan		1		73	
CC Tannay-Brinon-Corbigny	Avallon	2	6	21	133
CC Morvan Sommets et Grands Lacs		3		39	
CA Beaune, Côte et Sud - Communauté Beaune-Chagny-Nolay		1		41	
CC de Gevrey-Chambertin et de Nuits-Saint-Georges	Beaune	1	13	10	297
CC du Pays de Villersexel		1		9	
CC du Pays d'Héricourt		1		14	

RAPPORT 2024 DE L'OPTL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

CC Rahin et Chérimont		1		12	
CC du Pays de Lure		2		84	
CA Grand Belfort		6		127	
CC du Doubs Baumois		1		3	
CC Jura Nord		1		10	
CC Loue-Lison	Besançon	1	11	34	309
CC des Portes du Haut-Doubs		2		31	
CC Val de Gray		2		62	
CU Grand Besançon Métropole		4		169	
CC Bresse Revermont 71		1		15	
CC Saône Doubs Bresse		1		17	
CC Terres de Bresse	Chalon-sur-Saône	1	12	7	149
CA Beaune, Côte et Sud - Communauté Beaune-Chagny-Nolay		2		12	
CA Le Grand Chalon		7		98	
CC Brionnais Sud Bourgogne		1		2	
CC de Semur-en-Brionnais		1		9	
CC Le Grand Charolais	Charolais	1	9	46	119
CC de Marcigny		2		7	
CC Entre Arroux, Loire et Somme		2		27	
CC Le Grand Charolais		2		28	
CC de Pouilly-en-Auxois/Bligny-sur-Ouche	Châtillon-Montbard	1		9	
CC de Saulieu		1	3	65	101
CC du Pays Châtillonnais		1		27	
CC Cœur de Loire	Cosne-Cours-sur-Loire	2		41	
CC de Puisaye-Forterre		2	8	17	89
CC Haut Nivernais-Val d'Yonne		4		31	
CC du Clunisois	Creusot-Montceau	1	9	8	136
CU Le Creusot Montceau-les-Mines		8		128	
CC de la Plaine Dijonnaise		1		6	
CC Rives de Saône	Dijon	1	7	5	364
Dijon Métropole		5		353	
CC de la Plaine Jurassienne	Dole	1	5	7	116
CA du Grand Dole		4		109	
CC Bresse Haute Seille		1		4	
CC Terre d'Émeraude Communauté		1		14	
CC Bresse Louhannaise Intercom'		2		76	
CC Champagnole Nozeroy Jura	Lons-le-Saunier	2	16	40	238
CC Porte du Jura		2		22	
CA ECLA (Espace Communautaire Lons Agglomération)		4		54	
CC Arbois, Poligny, Salins, Cœur du Jura		4		28	
CC du Clunisois		1		26	
CC Saint Cyr Mère Boitier entre Charolais et Mâconnais	Mâcon	1	6	5	109
CA Mâconnais Beaujolais Agglomération		2		47	
CC Mâconnais - Tournugeois		2		31	

RAPPORT 2024 DE L'OPTL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

CC des Deux Vallées Vertes	Montbéliard	2	7	22	163
CA Pays de Montbéliard Agglomération		5		141	
CC Bazois Loire Morvan	Nevers	1	11	6	191
CC du Nivernais Bourbonnais		1		10	
CC Sud Nivernais		1		35	
CC Les Bertranges		2		27	
CA de Nevers		6		113	
CC du Plateau de Russey		1		9	
CC du Pays de Maîche	Pontarlier	2	8	37	126
CC du Val de Morteau		2		52	
CC du Grand Pontarlier		3		28	
CC de la Station des Rousses-Haut Jura	Saint-Claude	1	4	16	61
CC Terre d'Émeraude Communauté		1		10	
CC Haut-Jura Saint-Claude		2		35	
CA du Grand Sénonais	Sens	4	4	149	149
CC des Hauts du Val de Saône	Vesoul	1	12	17	231
CC Terres de Saône		1		14	
CA de Vesoul		3		117	
CC de la Haute Comté		3		61	
CC du Pays de Luxeuil		4		22	
TOTAL BFC			164	3 464	

Les salariés du transport sanitaires sont relativement bien répartis sur l'ensemble des zones d'emplois de la région.

4 zones d'emplois ont plus de 300 salariés dans le secteur, par ordre décroissant : Dijon, Auxerre, Besançon et Beaune.



Les effectifs salariés

La branche professionnelle compte **31 600 salariés** au sein de ses établissements en BFC au 31.12.2023
(soit une augmentation de + **0.5%** au cours de l'année)

Effectifs salariés par activité au 31 décembre 2023

	Effectifs en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	17 224	55%	53%
Transport routier de voyageurs	4 729	15%	13%
Déménagement	267	1%	1%
Location	646	2%	3%
Auxiliaires de transport	3 686	12%	15%
Prestataires logistiques	1 584	5%	7%
Transport sanitaire	3 464	11%	8%
Ensemble de la Branche	31 600	100%	100%

Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les Auxiliaires de transport emploient 3 686 salariés en région au 31 décembre 2023. Cette activité représente 12% des effectifs de la Branche en région, contre 15 % en France.

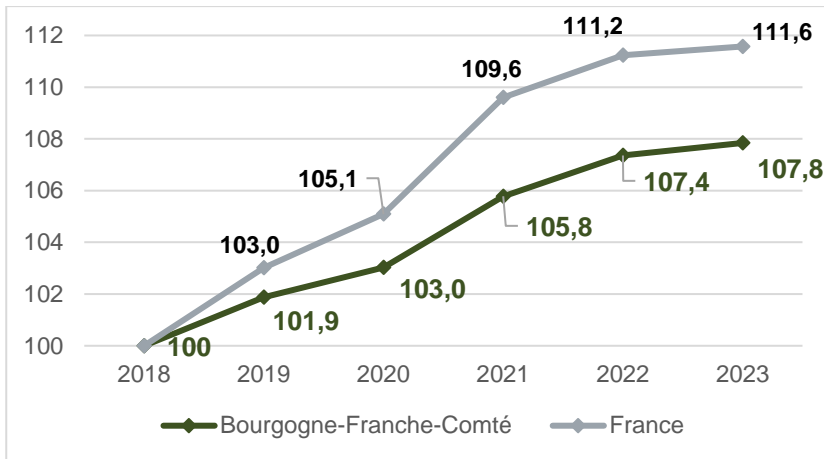
L'ensemble des activités liées au transport de marchandises (TRM, DEM, LOC, AUX et PRL) représentent **74 %** des salariés de l'ensemble de la branche professionnelle en région, moins qu'au plan national (79%). Dans ces activités de transport de marchandises, les salariés du TRM (transports routiers de fret de proximité et interurbains) sont largement majoritaires puisqu'ils représentent à eux seuls 55% du total des salariés de la branche professionnelle.

La population du transport sanitaire est plus marquée en région BFC qu'au plan national (11% en BFC contre 8% au national), de même que le transport routier de voyageurs (15% en BFC contre 13% sur le plan national).



Evolution des effectifs salariés au cours des 5 dernières années

(base 100 en 2018)



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 avait continué de progresser même si cette progression était plus faible (+1.1%)

Par la suite, et particulièrement au cours de l'année 2021, la croissance des effectifs, que ce soit sur le plan national comme sur le plan régional, s'est poursuivie : entre fin 2020 et fin 2022, on note une progression de + 6% des effectifs nationaux et près de 4% des effectifs en BFC. Au cours de l'année 2022, nous sommes passés de 30 624 salariés au 31.12.2021 à 31 294 salariés au 31.12.2022 soit une progression de +2,2% durant l'exercice 2022.

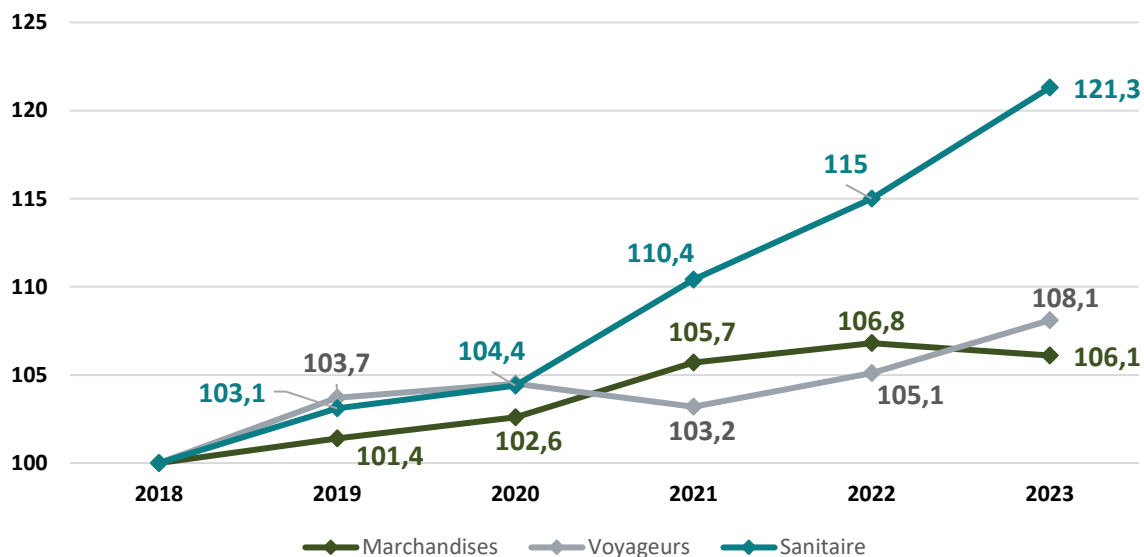
C'est à partir de l'année 2023, que l'on constate, aussi bien sur le plan national qu'au plan régional un **tassement de la progression de l'emploi dans la branche professionnelle**, avec **une progression en 2023 qui n'est plus que de 0.5% en BFC (passant de 31 458 salariés fin 2022 à 31 600 salariés au 31.12.2023)**. Cependant, les variations 2023 n'ont pas été toutes les mêmes selon les secteurs d'activités (MAR, VOY ou TRS), cf. ci-dessous.

Sur le plan national la progression a été moindre au cours de l'exercice 2023, puisque les effectifs nationaux sont passés de 805 267 salariés au 31.12.2022 à 807 685 salariés au 31.12.2023 soit une progression de seulement +0.3% au cours de l'exercice 2023.

Evolution des effectifs par secteur entre 2022 et 2023

	2022	2023	Evol. 22/23
MAR	23 574	23 407	- 0,7%
VOY	4 601	4 729	+ 2,8%
TRS	3 283	3 464	+ 5,5%
TOTAL	31 458	31 600	+0,5%

Evolution des effectifs salariés par secteur au cours des 5 dernières années (base 100 en 2018)



Source : URSSAF CAISSE NATIONALE, Données ajustées au champ conventionnel

Selon les secteurs professionnels de la branche transport logistique, les variations du nombre de salariés ne sont pas identiques au cours des 5 dernières années.

En effet, si l'on observe l'évolution des effectifs du transport sanitaire (courbe bleu ci-dessus) on constate que cette évolution est régulière au cours des années et qu'elle progresse même fortement depuis l'année 2020 (année de crise sanitaire, qui avait mis à l'arrêt un certain nombre de transport sanitaire habituel). L'activité hospitalière a ensuite repris en rattrapant les retards dus à la pandémie, ce qui a entraîné une augmentation des transports sanitaires et par voie de conséquence une augmentation du nombre de personnel ambulancier. Cette activité est toujours en croissance, du fait du regroupement des services hospitaliers sur certains territoires, qui nécessitent de plus en plus de déplacements des patients. Après une augmentation des effectifs de +4.1% au cours de 2022, on constate une nouvelle augmentation de +5.5% en 2023.

Le transport de marchandises, au sens large (courbe verte) connaît des variations différentes sur la même période. Après une augmentation régulière des effectifs, on note depuis l'exercice 2022 un ralentissement de la croissance (seulement 0.9 point par rapport à l'année précédente), ralentissement qui s'aggrave légèrement en 2023 puisque l'on assiste pour la première fois depuis des années à une légère décroissance des effectifs durant cet exercice (-0.7%).

Il n'en est pas de même avec le secteur du transport de voyageurs (courbe grise). Celui-ci connaît des fluctuations plus importantes au cours des cinq dernières années. Le secteur voyageurs a vu ses effectifs légèrement décroître au cours de l'année 2021 mais cela reste modéré (-1.4%) L'année 2022 marque une reprise de la croissance des effectifs de ce secteur avec +0,5%, qui se confirme sur le dernier exercice 2023 (+2.8%)

Effectifs salariés par famille professionnelle au 31 décembre 2023

	Effectifs en région	% des effectifs	% en France
Conduite	22 401	70,9%	66,9%
Exploitation Transport	2 494	7,9%	8,4%
Logistique – Manutention - Magasinage	3 499	11,1%	13,7%
Direction	660	2,1%	2,4%
Gestion	1 580	5%	4,8%
Ventes-Achats	282	0,9%	1,1%
Maintenance	452	1,4%	1,9%
Interprofessionnel	232	0,7%	0,8%
Ensemble des métiers	31 600	100%	100%

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

Lecture : 22 401 salariés exercent dans les métiers de la Conduite en région au 31 décembre 2023. Cette famille de métiers représente 70.9% des effectifs de la Branche en région, contre près de 67 % en France.

Caractéristique structurelle de la branche professionnelle du transport, tous secteurs d'activité confondus, **les conducteurs routiers représentent** près de **71%** du total des effectifs de la branche professionnelle en BFC. Cette famille est un peu plus représentée en région qu'au plan national (67%).

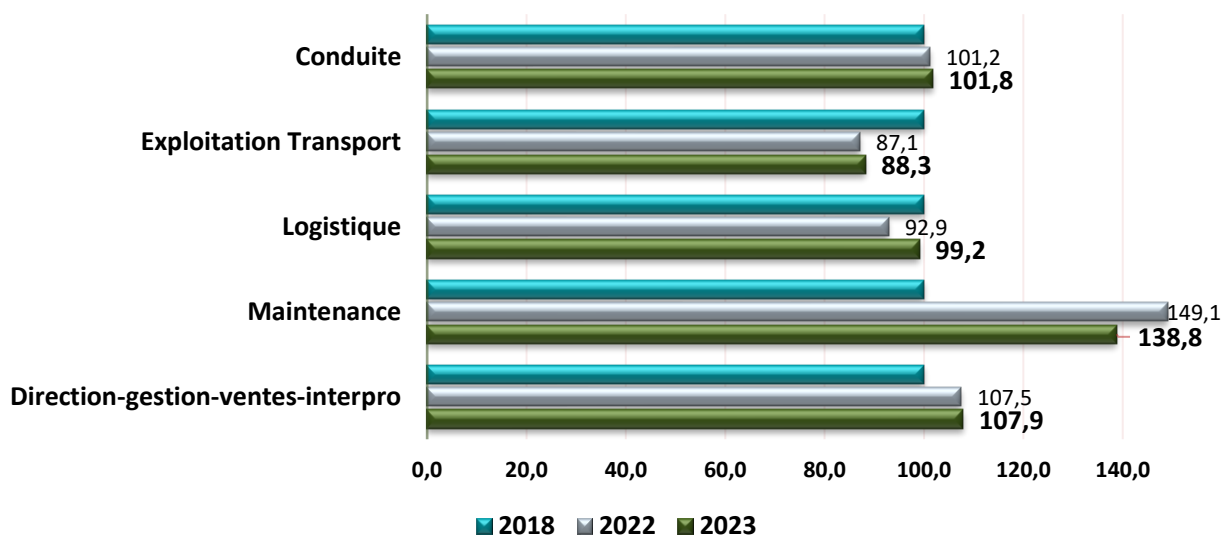
Les 2 autres familles de métiers spécifiques à la branche professionnelle sont les métiers de **l'exploitation et de l'organisation du transport** d'une part **avec 8% des effectifs** et ceux liés aux **activités logistiques d'entreposage et de stockage** d'autre part qui représentent **11% des effectifs**.

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 et transport au sein de cette famille « gestion ».

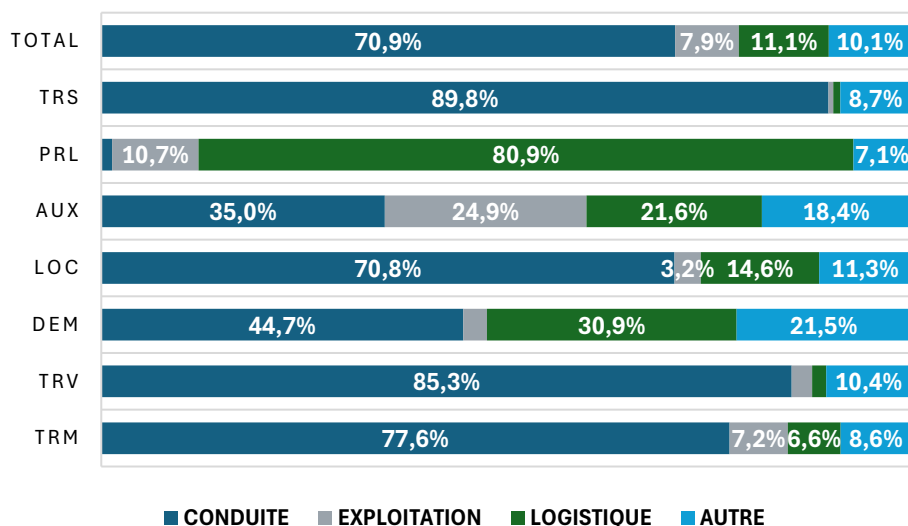
Cette répartition par famille professionnelle est sensiblement identique en région BFC à celle constatée sur le plan national, et ne varie que très peu d'une année à l'autre, comme le met en évidence le graphique ci-dessous : Seul la famille professionnelle « maintenance » a connu depuis 2018 une forte progression de ses effectifs au sein de la branche professionnelle.

On note un léger retrait de la famille « exploitation » mais comme dit précédemment, cette variation est à prendre avec un peu de recul car certains salariés de cette famille peuvent être enregistrés par les entreprises au sein de la famille « gestion » : Pour exemple, on retrouve au sein des entreprises de la branche, des postes comme « gestionnaire logistique » ou « gestionnaire de flux » qui sont des métiers liés à l'*exploitation* mais qui peuvent être assimilés à la famille *gestion*. Il est donc nécessaire d'appréhender ensemble les évolutions de ces 2 familles professionnelles.

Evolution des effectifs de la branche par famille professionnelle (base 100 en 2018)



Effectifs salariés par famille et secteurs d'activités au 31.12.2023



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

Selon les secteurs d'activité, la répartition des familles professionnelles peut être différente et certaines familles apparaissent plus prépondérantes que d'autres. Même si les conducteurs routiers sont largement majoritaires dans la quasi-majorité des secteurs d'activités de la branche, ils ne sont que très peu présents dans le secteur des Prestataires Logistiques, secteur beaucoup plus marqué par la famille « logistique-manutention-magasinerie » (70%), ainsi que dans le secteur du Déménagement où nombre de déménageurs (souvent sans permis poids lourds) sont enregistrés dans la catégorie « manutention ».

Le secteur sanitaire emploie près de 90% de conducteurs et 8.7% de salariés issus de la famille professionnelle « autre ».

Le secteur des Auxiliaires de transport (AUX), qui sont pour beaucoup d'entre eux des commissionnaires de transports dont la mission est l'organisation des transports en sous-traitance, occupent la plus importante part d'exploitants du transport : 25% des salariés de ce secteur travaillent en exploitation et organisation des transports en national et en international.



Effectifs salariés par famille professionnelle et taux de féminisation au 31 décembre 2023

	Effectifs en région	% de femmes en BFC	% de femmes en France
Conduite	22 401	13%	11%
Exploitation Transport	2 494	44%	39%
Logistique – Manutention - Magasinage	3 499	18%	18%
Direction	660	27%	24%
Gestion	1 580	77%	77%
Ventes-Achats	282	70%	61%
Maintenance	452	7%	6%
Interprofessionnel	232	88%	71%
Ensemble des métiers	31 600	20%	19%

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

Lecture : 20% de femmes occupent un emploi salarié dans la Branche en région au 31 décembre 2023 et près de 131 % d'entre elles sont conductrices, cette proportion étant légèrement inférieure sur le territoire national (11% de femmes sont conductrices sur le plan national)

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

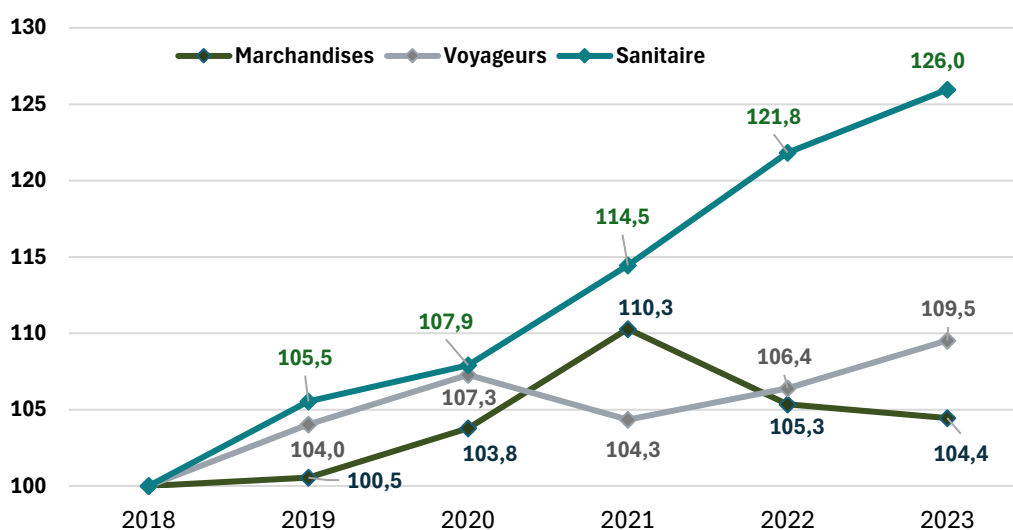
Les postes sédentaires sont plus féminisés, y compris dans la famille spécifique de l'exploitation des transports, où l'on trouve une parité H/F. Le nombre de femmes au sein de cette famille spécifique de la branche a d'ailleurs légèrement progressé sur le dernier exercice 2023 et il est sensiblement plus élevé qu'au niveau national : la BFC comptabilise 44% de femmes en exploitation transport contre 39% au niveau national

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

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

Enfin, les femmes sont plus présentes au poste de Direction en région BFC (27%) qu'au plan national (24%)

Evolution des effectifs de conducteurs par activité (base 100 en 2018)



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

Pour rappel, la famille conduite représente 71% du total des effectifs de la branche. Par conséquent on retrouve pour cette famille les mêmes tendances d'évolution que celles constatées précédemment pour l'ensemble des salariés.

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 2018. Durant l'année 2023, le nombre de conducteurs de ce secteur continue de progresser de 4,2 points.

Après une forte diminution des effectifs de conducteurs routiers en transport de marchandises (-5 points au cours de l'année 2022), on remarque que cette baisse s'est ralentie au cours de l'exercice 2023 (seulement de 1 point), conformément au ralentissement global pour ce secteur Marchandises

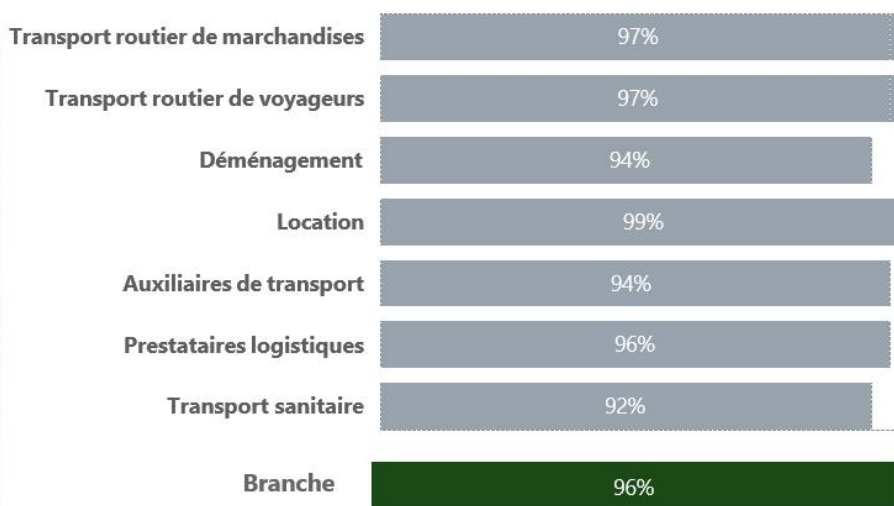
Le secteur du transport de voyageurs poursuit son augmentation du nombre de ses conducteurs, constatée depuis 2022.

Selon l'Observatoire régionale de la branche, cette augmentation aurait pu être plus importante, compte tenu des besoins de conducteurs en autocars, si les entreprises n'avaient pas rencontré d'importantes difficultés de recrutements.



Les caractéristiques des emplois

Part des salariés en Contrat à Durée Indéterminée au 31.12.2023

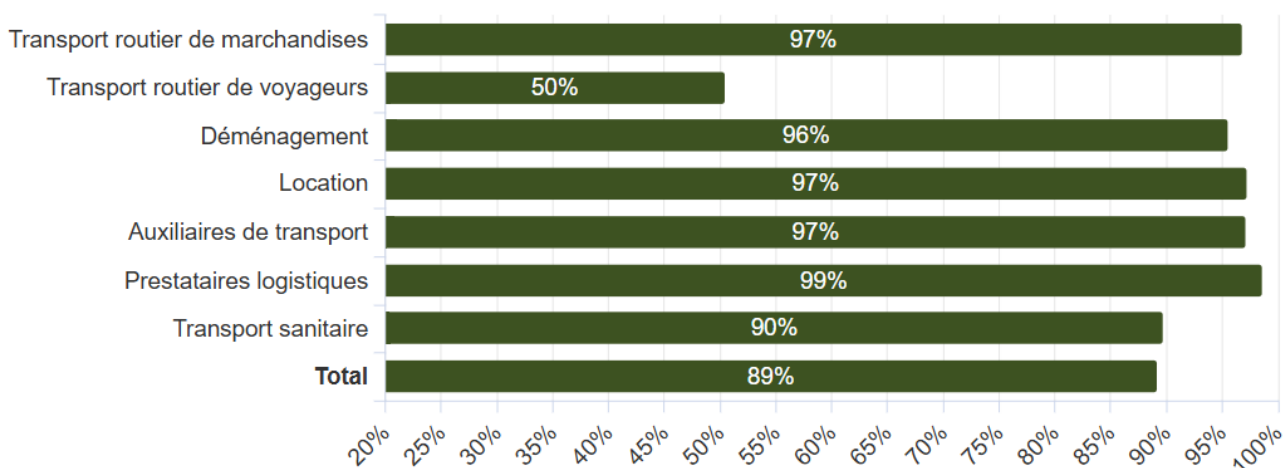


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 94% des salariés du secteur du déménagement en poste au 31 décembre 2023 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. Cette caractéristique de l'emploi est structurelle au sein de la branche

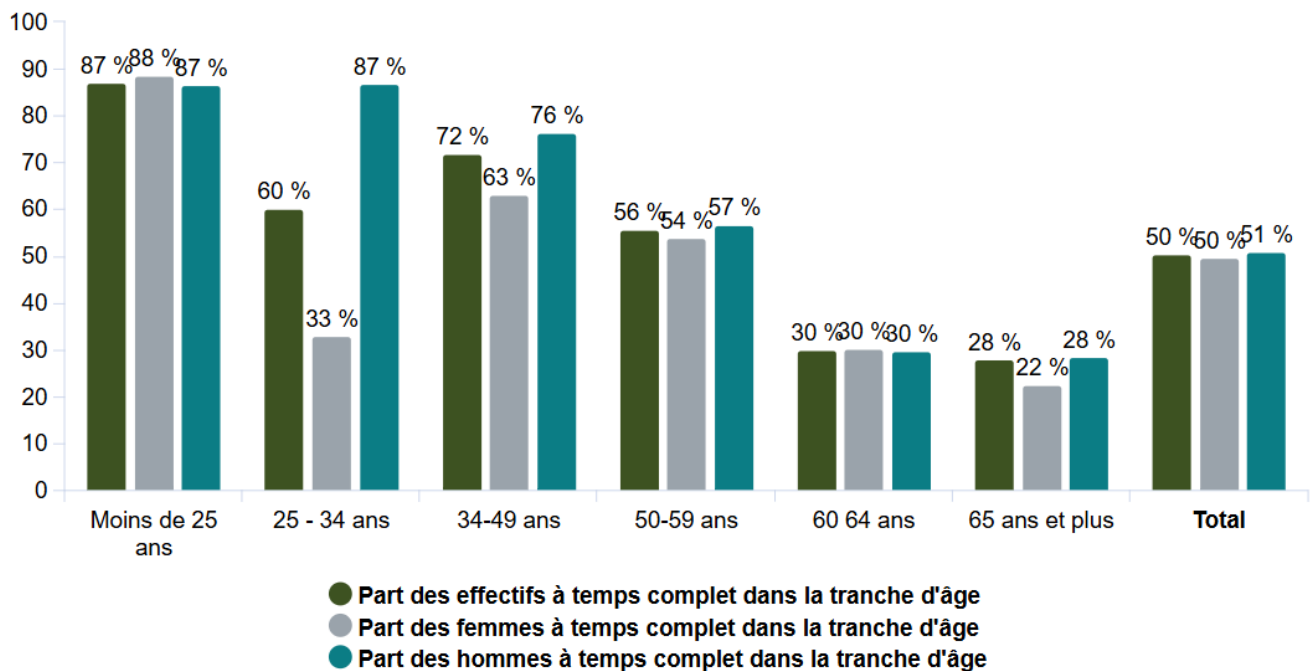
Part des salariés à temps complet par activité au 31 décembre 2023



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

Les emplois au sein de la branche professionnelle sont essentiellement à temps complet pour près de 90% d'entre eux, mis à part en transport de voyageurs qui proposent seulement 50% de temps complets, en raison de la prépondérance de l'activité du transport scolaire. Ces caractéristiques (CDI et Temps Plein) sont d'ordre structurel dans la branche professionnelle et n'évoluent donc pas d'année en année.

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



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

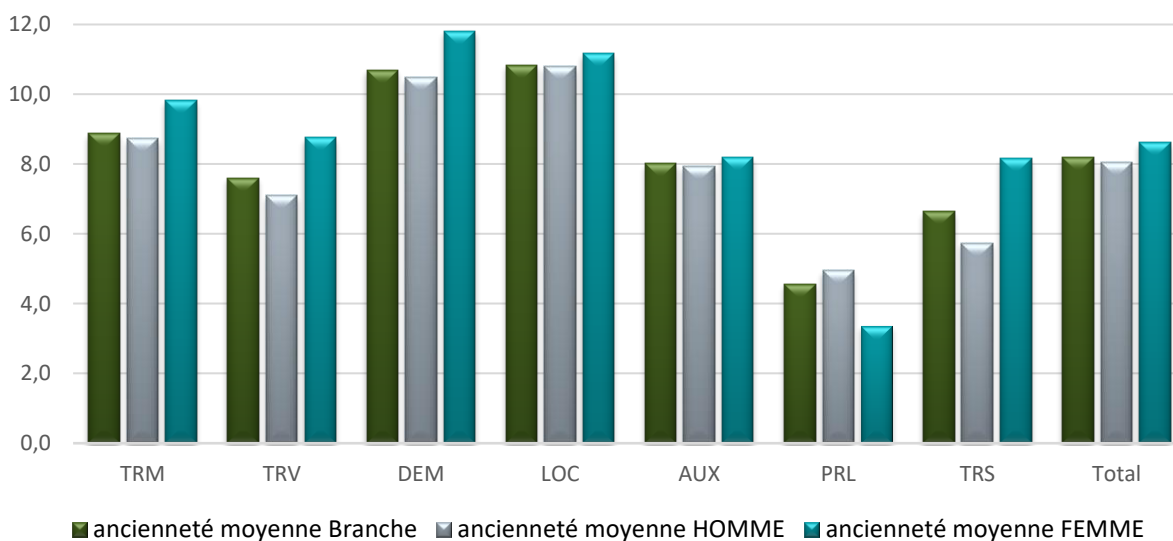
Rappelons que plus de 85% des salariés du transport de voyageurs sont des conducteurs routiers, 50% sont à temps complet, avec autant de femmes que d'hommes, toutes tranches d'âge confondues (colonne « Total » du graphique ci-dessus).

On observe une nette différence de statut (T. Plein – T. Partiel) selon les tranches d'âge, mais également au sein de chacune de ces tranches d'âge, entre les hommes et les femmes :

- Il y a autant de femmes que d'hommes salariés à temps complet pour l'ensemble du secteur, toutes tranches d'âge confondues
- Les salariés de moins de 50 ans en TRV sont ceux qui sont majoritairement à temps complet : 72% des 35-50 ans, 60% des 25-35 ans et enfin 87% des moins de 25 ans, (voir précision ci-dessous concernant cette tranche d'âge très peu représentée) sont à temps complet. C'est principalement sur ces tranches d'âge que l'on retrouvera, en plus des conducteurs routiers, les autres familles professionnelles : exploitation, gestion, etc... On constate que les femmes à temps complet entre 25 et 50 ans, sont moins nombreuses que leurs homologues masculins et ceci quelque soit la tranche d'âge considérée.

- 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 du permis D.

Ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur d'activité au 31 décembre 2023 (en années)



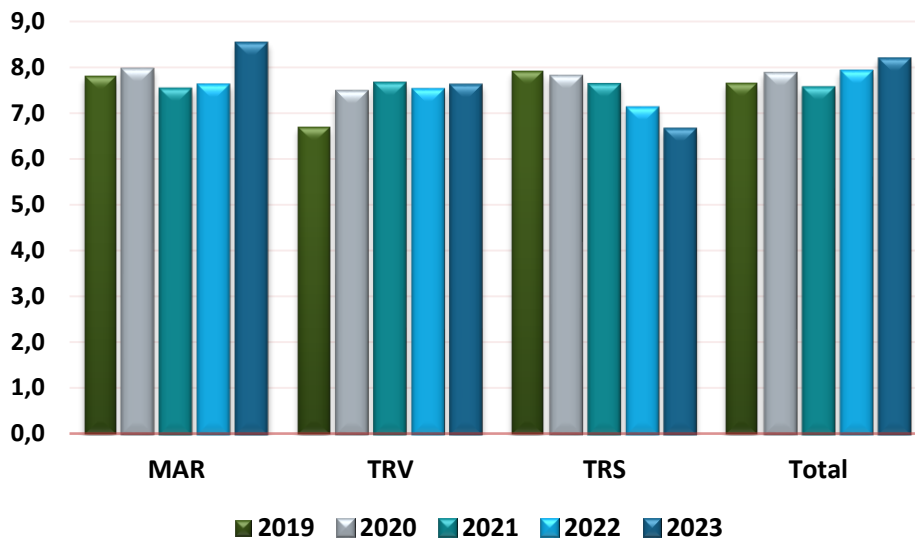
Source : Enquête Tableau de Bord – AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les salariés du Déménagement sont présents, en moyenne, depuis 10.7 ans dans leur établissement. Les hommes de ce secteur ont une ancienneté de 10,5 ans moins longue que celle des femmes pour ce même secteur (11.8 ans)

L'ancienneté moyenne présentée ci-dessus est celle acquise au sein du même établissement mais pas au sein de la branche professionnelle. Les salariés de la branche professionnelle ont en moyenne une ancienneté dans un même établissement de 8,2 ans, ancienneté qui est la même que celle constatée pour les hommes mais un peu inférieure à l'ancienneté moyenne constatée pour les femmes (8.6 ans dans le même établissement).

C'est dans les secteurs du déménagement et de la location que les salariés, hommes et femmes confondus, restent le plus longtemps dans le même établissement. On remarque que dans tous les secteurs d'activités de la branche, mis à part le secteur des Prestataires Logistiques, les femmes ont une ancienneté moyenne au sein d'un même établissement légèrement supérieure à celle des hommes.

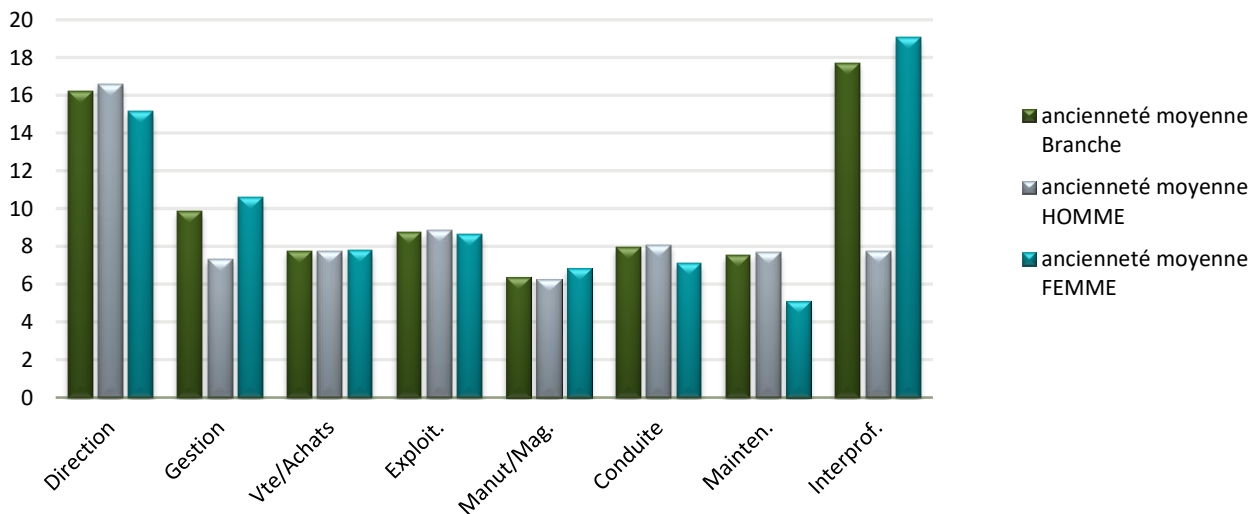
Evolution sur 5 ans de l'ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur d'activité



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

Pour l'ensemble de la branche professionnelle, comme pour le secteur du transport de marchandises, l'ancienneté moyenne des salariés au sein d'un même établissement a légèrement augmenté au cours du dernier exercice. Seul le secteur du transport sanitaire voit l'ancienneté moyenne de ses salariés au sein d'un même établissement diminuer au cours des dernières années.

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

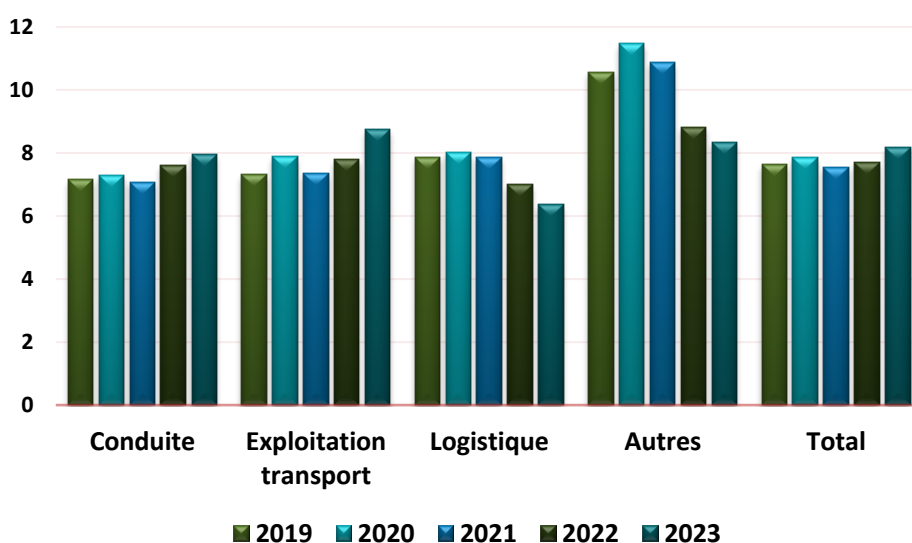


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : les salariés de la branche, tous secteurs confondus, occupent un poste de gestion au sein d'un établissement sur une période moyenne de 10 ans, les femmes occupant ce type de poste plus longtemps en moyenne dans le même établissement que leurs homologues masculins (10,6 ans pour les femmes contre 7,3 ans pour les hommes)

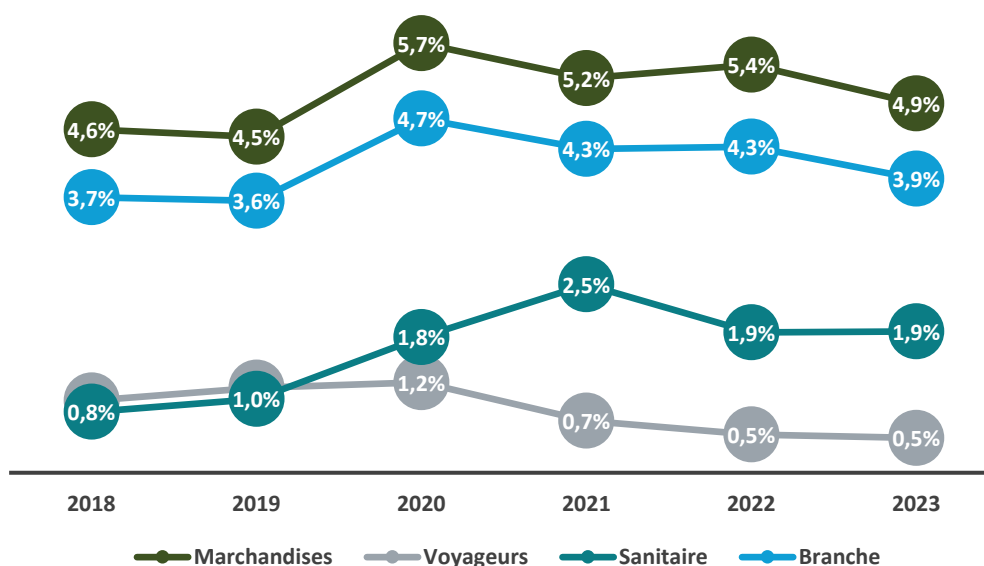
Compte tenu du fait que les conducteurs représentent près de 71% des effectifs de la branche professionnelle, l'ancienneté moyenne des conducteurs dans un même établissement est similaire à celle constatée pour l'ensemble des salariés de la branche, soit 8 ans en moyenne. Pour information complémentaire, l'ancienneté estimée dans le métier de conducteur, quel que soit l'établissement, est de 19 ans pour le secteur marchandises, 12 ans pour le secteur voyageurs et 9 ans pour le secteur sanitaire.

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



L'ancienneté moyenne des salariés de la branche dans les métiers de la logistique tend à diminuer depuis les 3 derniers exercices.

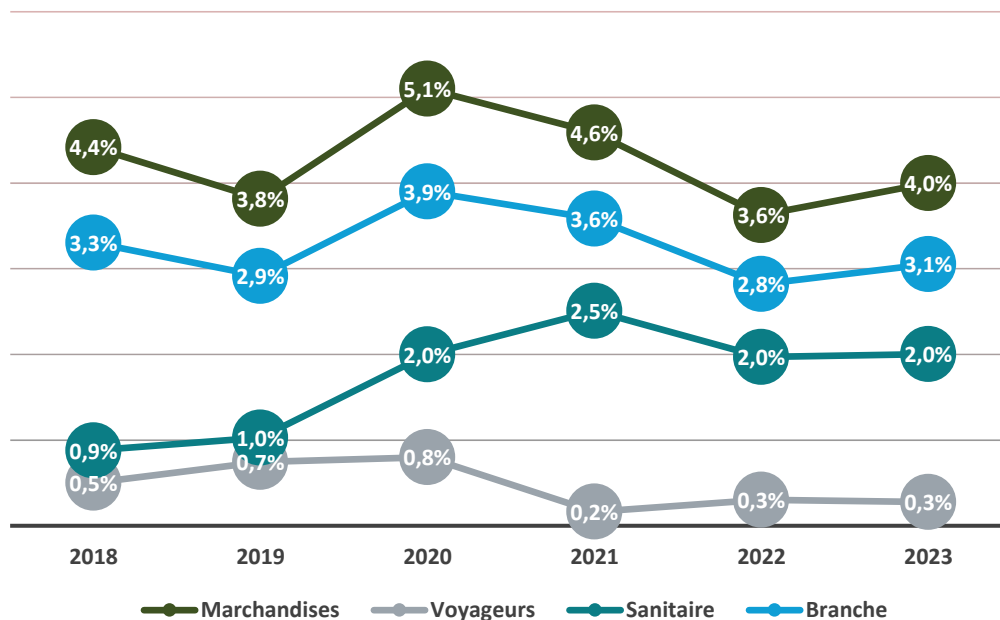
Part des jeunes (- 25 ans) dans les effectifs de la branche, par activité



A fin 2023, la part des jeunes représente moins de 4% des effectifs de la branche et l'on constate que cette part diminue au cours de l'exercice 2023, en particulier dans le transport de marchandises. 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. Ceci est d'ailleurs mis en évidence dans le graphique ci-dessous, montrant les évolutions de la part des jeunes au sein de la famille conduite, par activité.

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

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

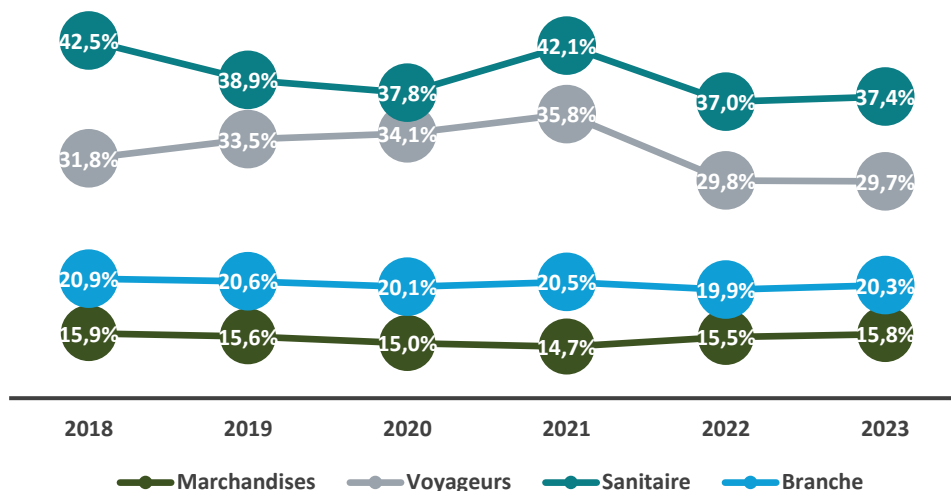


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Si la part des jeunes de moins de 25 ans a légèrement diminué au sein du secteur des transports de marchandises comme vu précédemment, cette baisse semble due à une diminution dans les autres familles professionnelles que celle de la conduite. En effet, la part des jeunes conducteurs routiers de marchandises a augmenté au cours de l'année 2023 de 0.4 points.



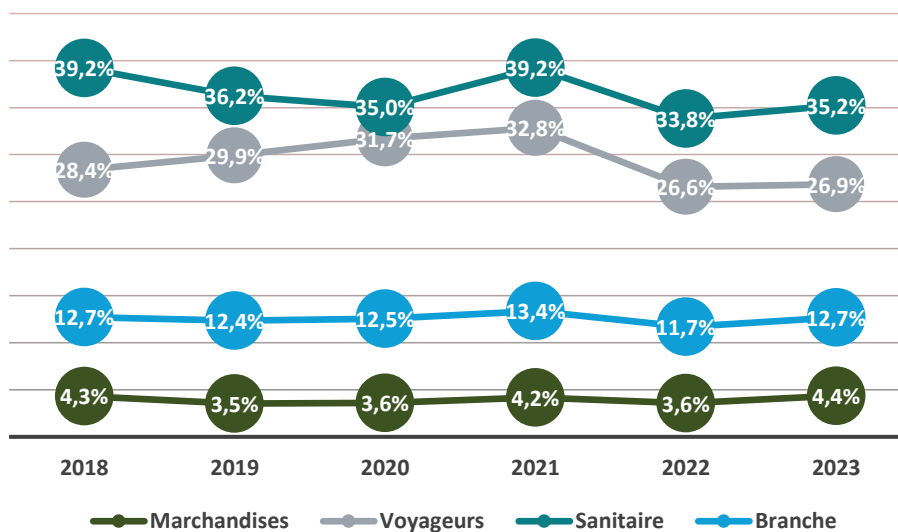
Part des femmes dans les effectifs de la branche, par activité



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

Comme nous l'avons dit précédemment, la part des femmes dans la branche professionnelle, toutes familles confondues n'évolue que très peu au fil des ans, et ceci est particulièrement vrai pour le secteur lié aux activités du transport de marchandises, activité majoritaire dans la branche professionnelle. Après une baisse en 2022 de la part des femmes exerçant une activité dans les secteurs liés aux transports de personnes (TRV et TRS), on note pour 2023, une stabilisation des effectifs féminins dans ces secteurs (entre 30 et 37%)

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

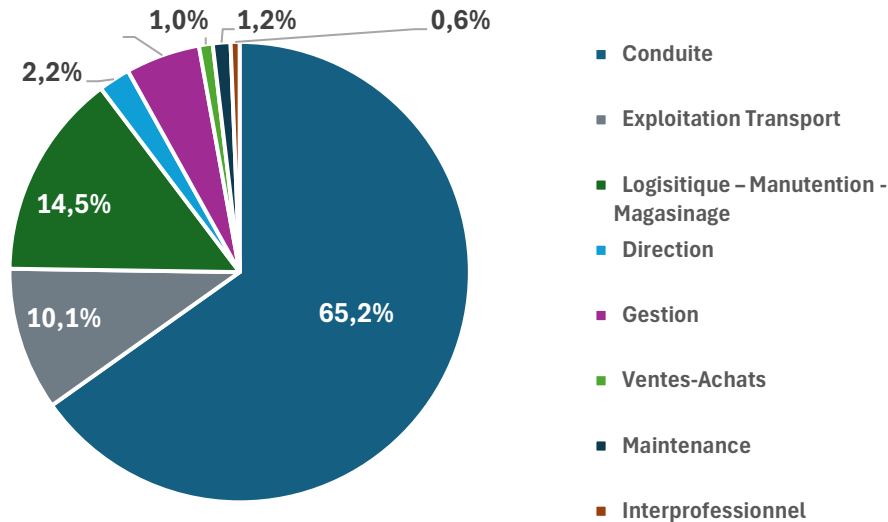


Le constat précédent est le même pour la famille « conduite », majoritaire dans la branche.

La typologie des métiers

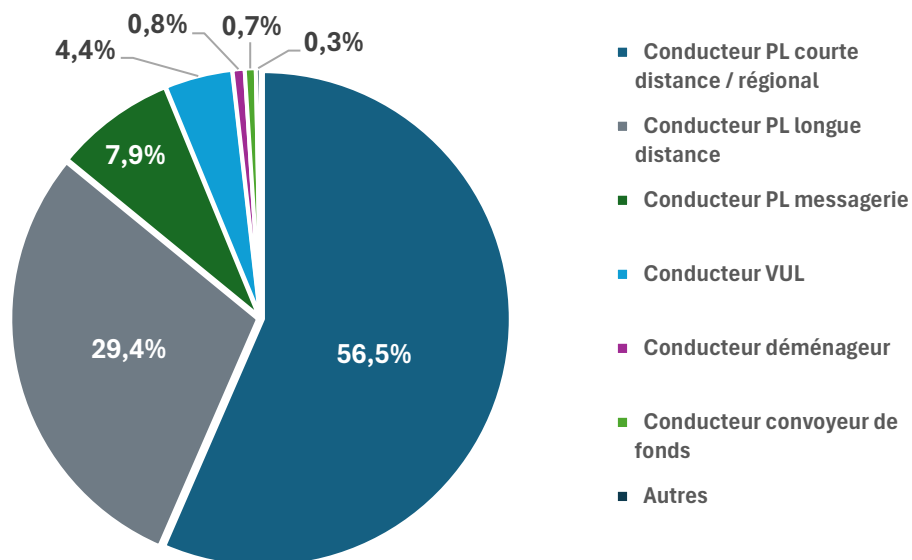
Activités Marchandises

Effectifs salariés des Activités Marchandises par famille professionnelle



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : La famille professionnelle Conduite représente 65,2% des effectifs employés dans les Activités Marchandises.

Répartition des effectifs de conducteurs en Activités Marchandises par spécialité

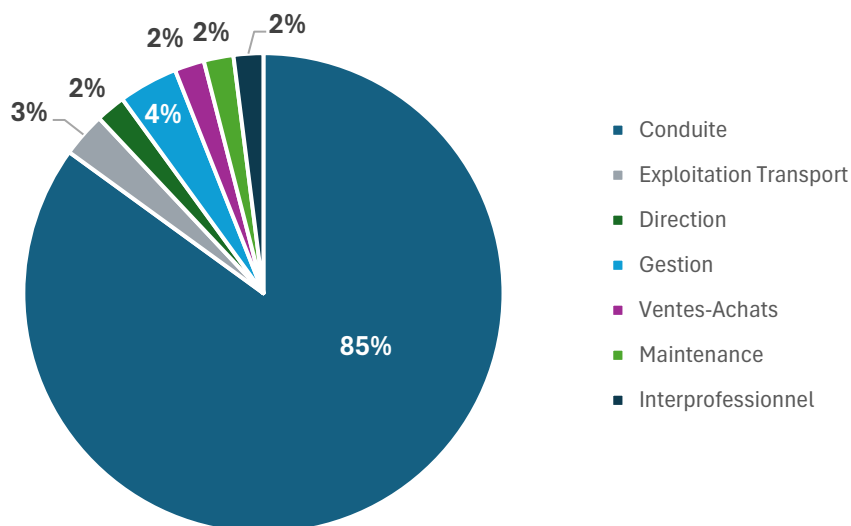


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : 53% des Conducteurs employés dans les Activités Marchandises sont des conducteurs de Poids Lourds sur Courte Distance ou Régional.

Plus de la moitié des conducteurs du transport de marchandises (56,5%) sont des conducteurs de courte distance / conducteurs régionaux. Viennent ensuite les conducteurs longue distance qui représentent près de 30% du total des conducteurs de transport de marchandises.

Transport de Voyageurs

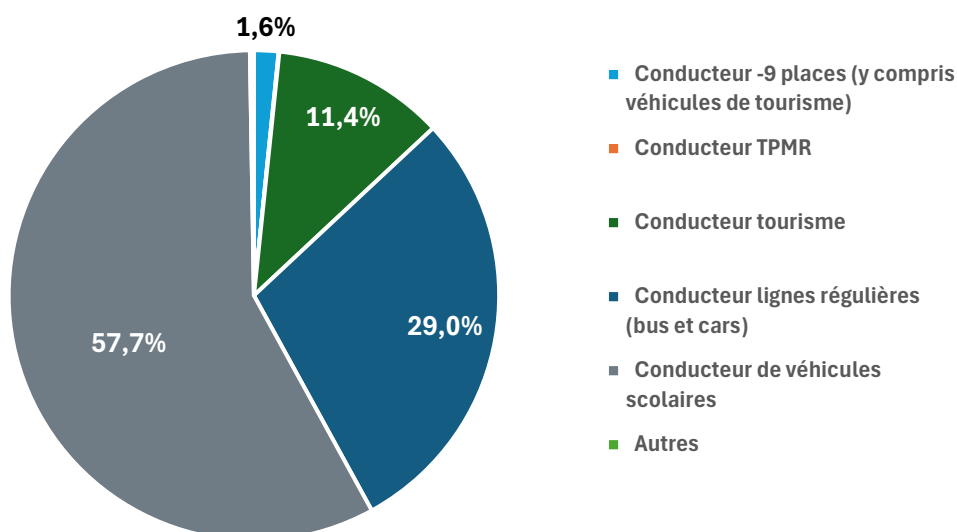
Effectifs salariés du Transport de Voyageurs par famille professionnelle



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



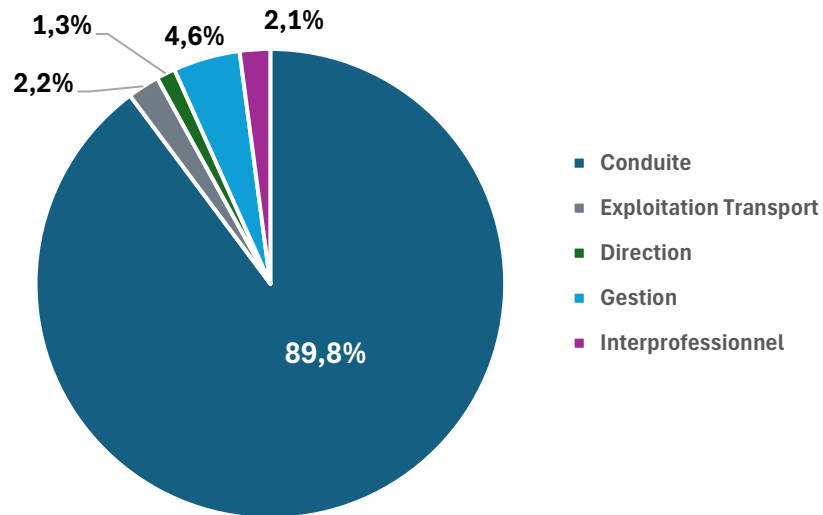
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les conducteurs de tourisme représentent 11,4% de l'ensemble des conducteurs du transport de voyageurs

Près de 58% des conducteurs du transport de voyageurs sont employés en tant que conducteurs de véhicules scolaires, emplois à temps partiel. Un tiers des salariés est employé en tant que conducteur de lignes et seulement 11,4% sont des conducteurs de tourisme

Transport Sanitaire

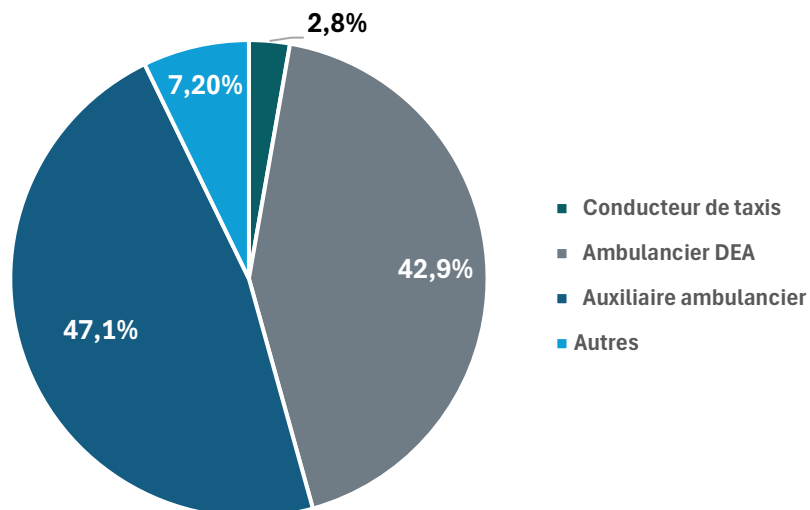
Effectifs salariés du Transport Sanitaire par famille professionnelle



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

Lecture : La famille professionnelle Direction représente 1,3% des effectifs employés dans le Transport Sanitaire.

Répartition des effectifs de conducteurs en Transport Sanitaire par spécialité



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

Lecture : 47,1 % des Conducteurs employés dans le Transport Sanitaire sont des Auxiliaires Ambulanciers.

Rémunération

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

Les données disponibles de l'année N-1 ne le sont qu'après la parution des rapports au OPTL. Les données présentées dans cette édition sont donc celles de l'année 2022

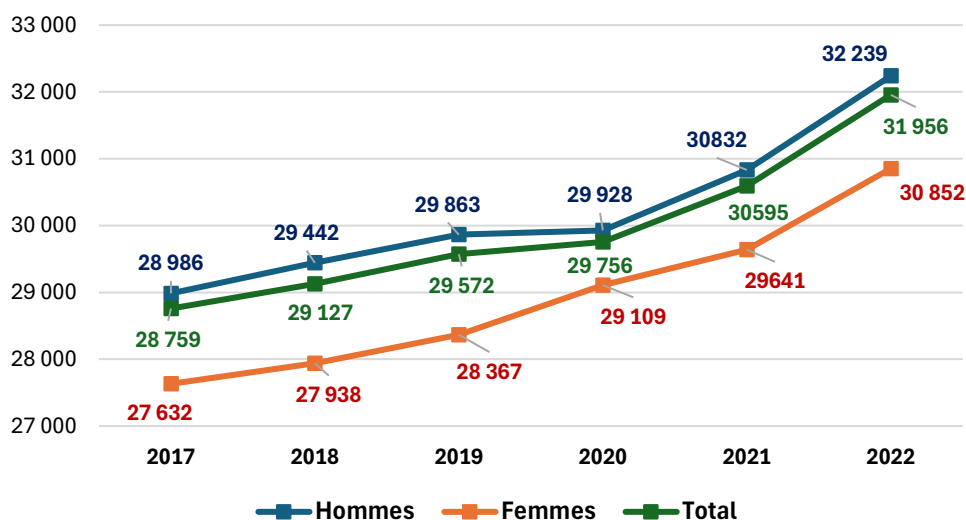
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Branche
Rémunération moyenne Brute	32 390	29 321	30 175	31 795	36 055	32 564	28 058	31 956
Hommes	32 492	29 596	30 014	31 733	36 075	33 816	28 236	32 239
Femmes	31 614	28 759	31 127	32 443	36 045	30 609	27 795	30 852
Rémunération moyenne Nette	25 076	22 401	23 352	24 331	27 484	25 311	22 062	24 703
Hommes	25 163	22 582	23 258	24 268	27 551	26 327	22 245	23 895
Femmes	24 411	22 030	23 904	24 985	27 323	23 727	21 789	22 843

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

En 2022, un salarié de la branche en région BFC a perçu, en moyenne, une rémunération brute en équivalent temps plein de **31 956 €** par an et une rémunération nette en équivalent temps plein de **24 703 €**.

Le secteur des Auxiliaires de transport se distingue par les rémunérations nettes les plus élevées de la branche ; elles y sont supérieures de 10.1 % à la moyenne de la Branche.

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 2022 (en €)

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.

Conduite		Hommes	Femmes	Ensemble
641a	Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	32 511	29 506	32 405
643a	Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	25 584	24 758	25 498
641b	Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	28 842	28 214	28 668
526e	Ambulanciers salariés (du secteur public ou du secteur privé)	27 899	27 366	27 708
Logistique-manutention-magasinerie		Hommes	Femmes	Ensemble
653a	Magasiniers qualifiés	29 545	25 222	28 275
652a	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	28 164	26 681	27 980
487a	Responsables d'entrepôt, de magasinage	40 826	39 879	40 618
487b	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	39 539	41 444	39 752
676a	Manutentionnaires non qualifiés	27 048	23 703	26 757
676c	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	29 612	28 108	28 893
676b	Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	26 761	32 460	26 864
Exploitation		Hommes	Femmes	Ensemble
389a	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	64 155	58 413	62 787
466b	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non-cadres)	39 522	36 697	37 488
466c	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non-cadres)	40 654	37 154	39 541
546c	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	33 092	29 979	31 129
655a	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	27 284	25 416	26 678
676d	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	26 811	26 968	26 847

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

Rémunération annuelle brute moyenne par contrat de travail en 2022 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Branche
CDI	32 745	29 709	31 648	32 451	36 595	32 763	28 506	32 408
Hommes	32 818	30 030	31 431	32 415	36 618	33 960	28 685	32 669
Femmes	32 182	29 037	32 746	32 828	36 539	30 855	28 246	31 367
CDD	26 315	25 522	24 886	28 076	31 450	25 046	24 899	26 132
Hommes	26 330	25 712	24 696	28 210	35 360	25 821	24 985	26 429
Femmes	26 221	25 194	28 498	26 618	25 031	24 481	24 735	25 280

Source : DSN Données ajustées au champ conventionnel

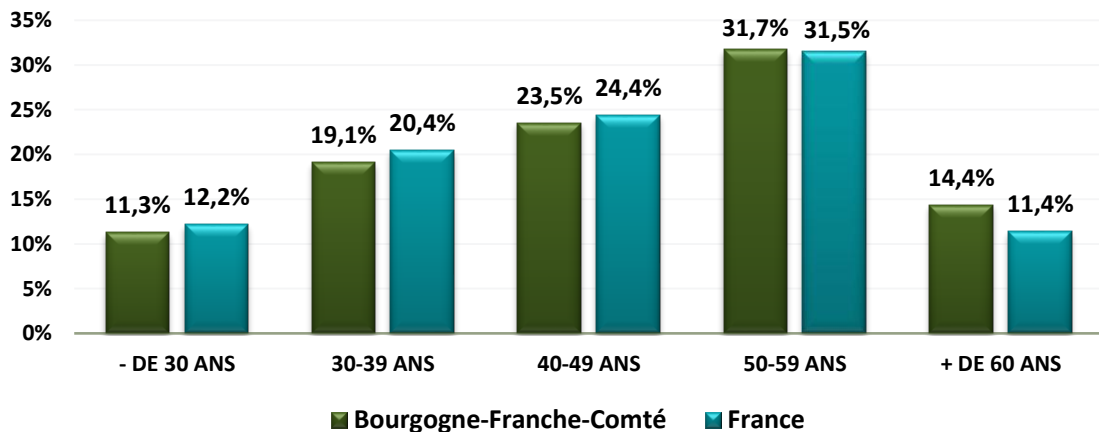
La rémunération comprend, outre le salaire de base, les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de commissions, de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature. Les indemnités de rupture y sont incluses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

Globalement on observe une rémunération nette inférieure de 4,4% chez les femmes par rapport aux hommes. La plus importante différence semble être au sein du secteur des prestataires logistiques



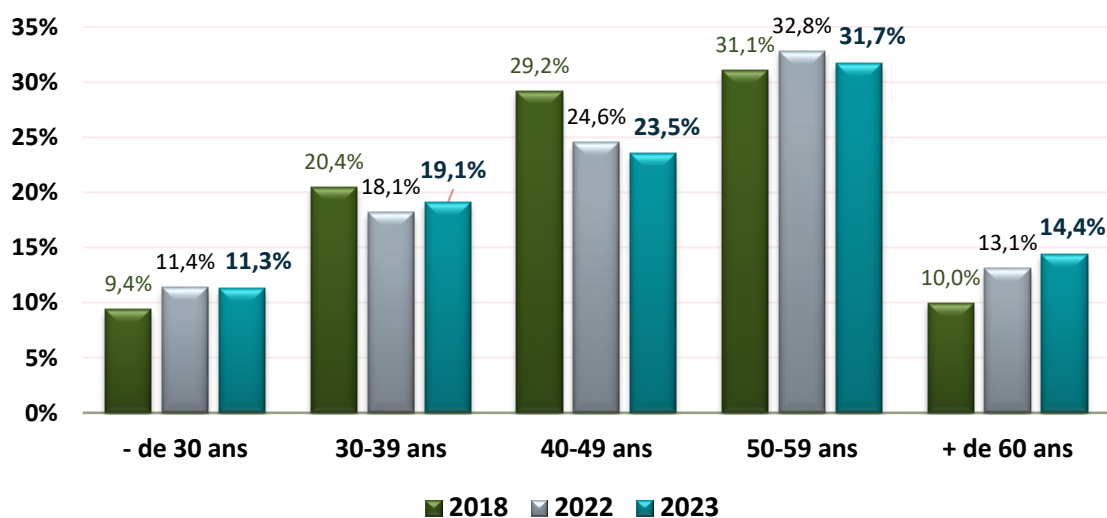
La démographie

Structure par tranches d'âges des salariés en région BFC et en France au 31/12/ 2023



On peut noter que la population de la branche professionnelle est légèrement plus âgée en région Bourgogne-Franche-Comté qu'au niveau national : 46.1 % de salariés ont plus de 50 ans contre 43% sur le plan national.

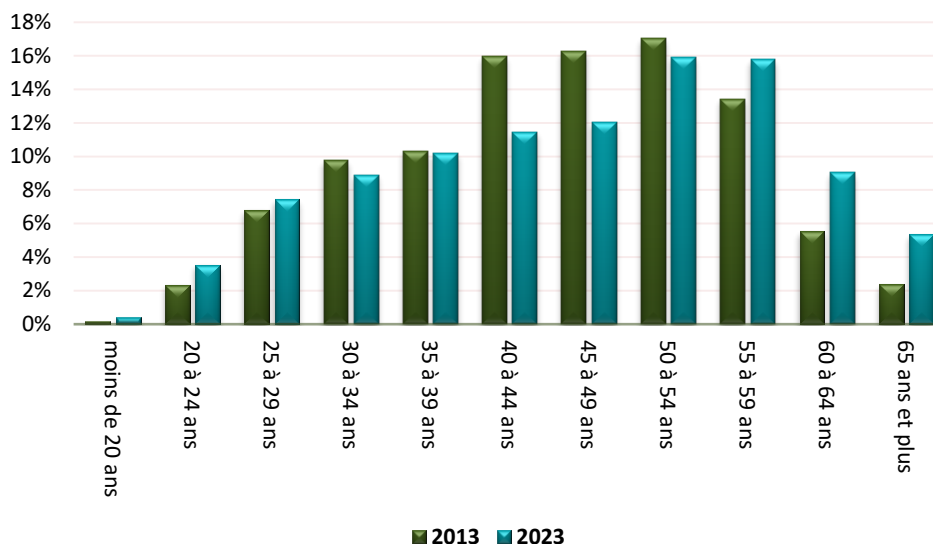
Evolution de la structure par tranches d'âges des salariés de la région BFC



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

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

Structure par tranches d'âges des salariés à 10 ans d'intervalle



Ce graphique est en évidence le vieillissement de la population de la branche professionnelle en 10 ans. Durant cette période les tranches d'âge de plus de 55 ans ont augmentés de + de 8.7 points

Age moyen des salariés de la branche, par activité

	2023
Marchandises	44 ans
Voyageurs	53 ans
Sanitaires	45 ans
Ensemble de la branche	45,5 ans

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

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

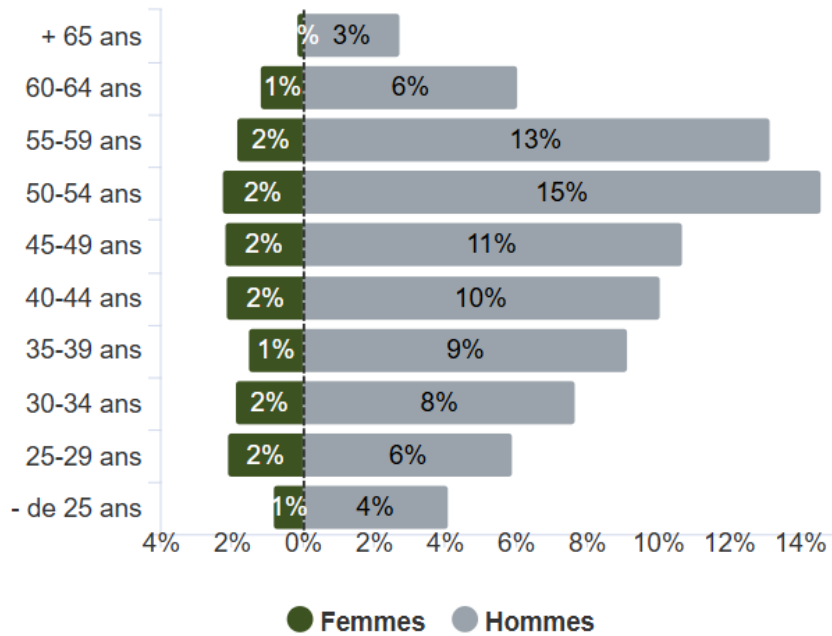
Age moyen des salariés de la branche, par famille de métiers

Ce qui est énoncé ci-dessus l'est évidemment pour la famille conduite, où l'on constate que la moyenne d'âge des conducteurs routiers de voyageurs est de plus de 53 ans. Cependant nous avons une population plus jeune en moyenne au sein des familles « exploitation » et « logistique »

	2023
Conduite en marchandises	45,5 ans
Conduite en voyageurs	53,3 ans
Conduite en sanitaires	44,6 ans
Exploitation transport	41 ans
Logistique	40,5 ans
Autre	44,7 ans

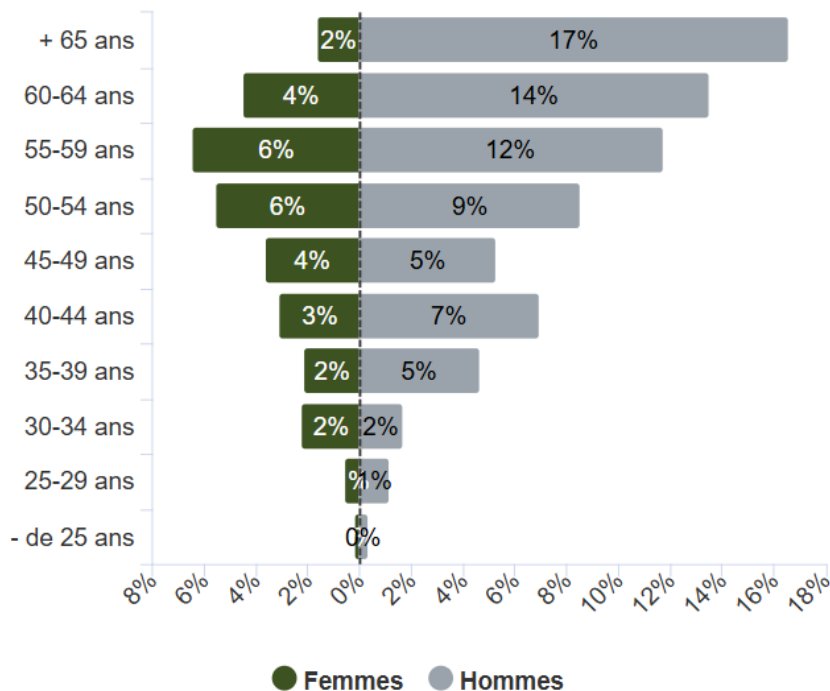
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Pyramide des âges dans les activités marchandises au 31/12/2023



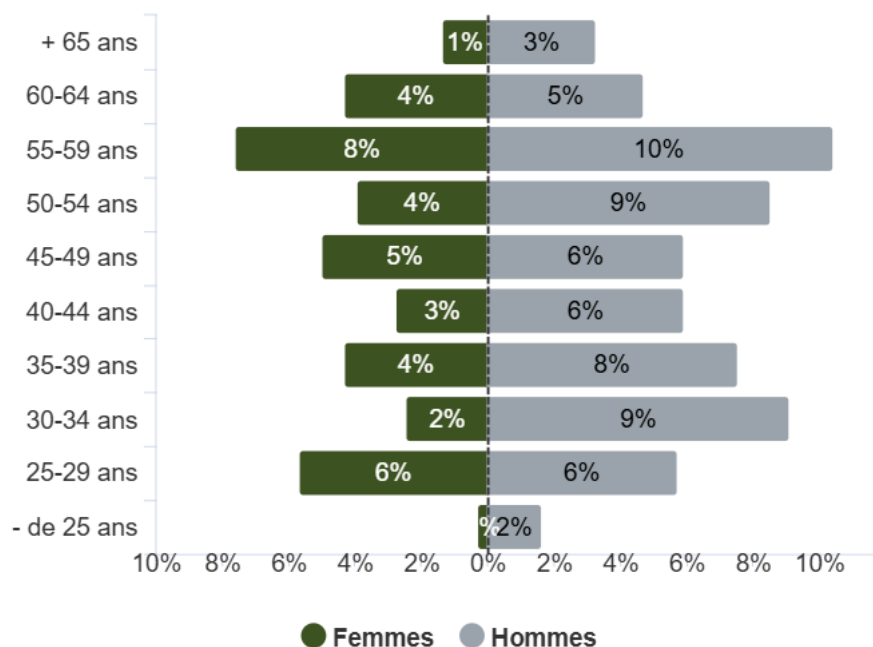
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Pyramide des âges dans le transport de voyageurs au 31/12/2023



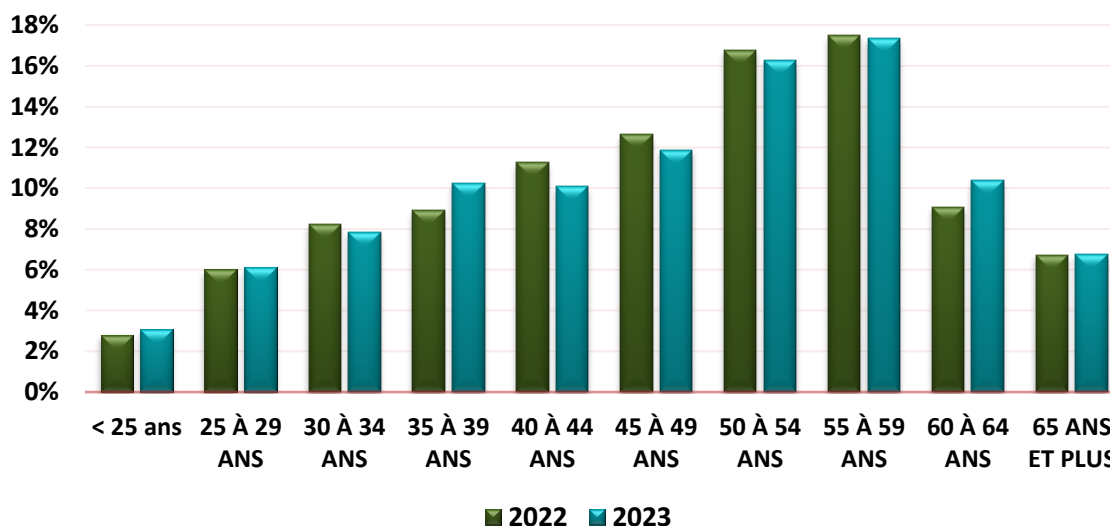
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Pyramide des âges dans le transport sanitaire au 31/12/2023



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

Comparaison de la structure par âge dans la conduite en 2023

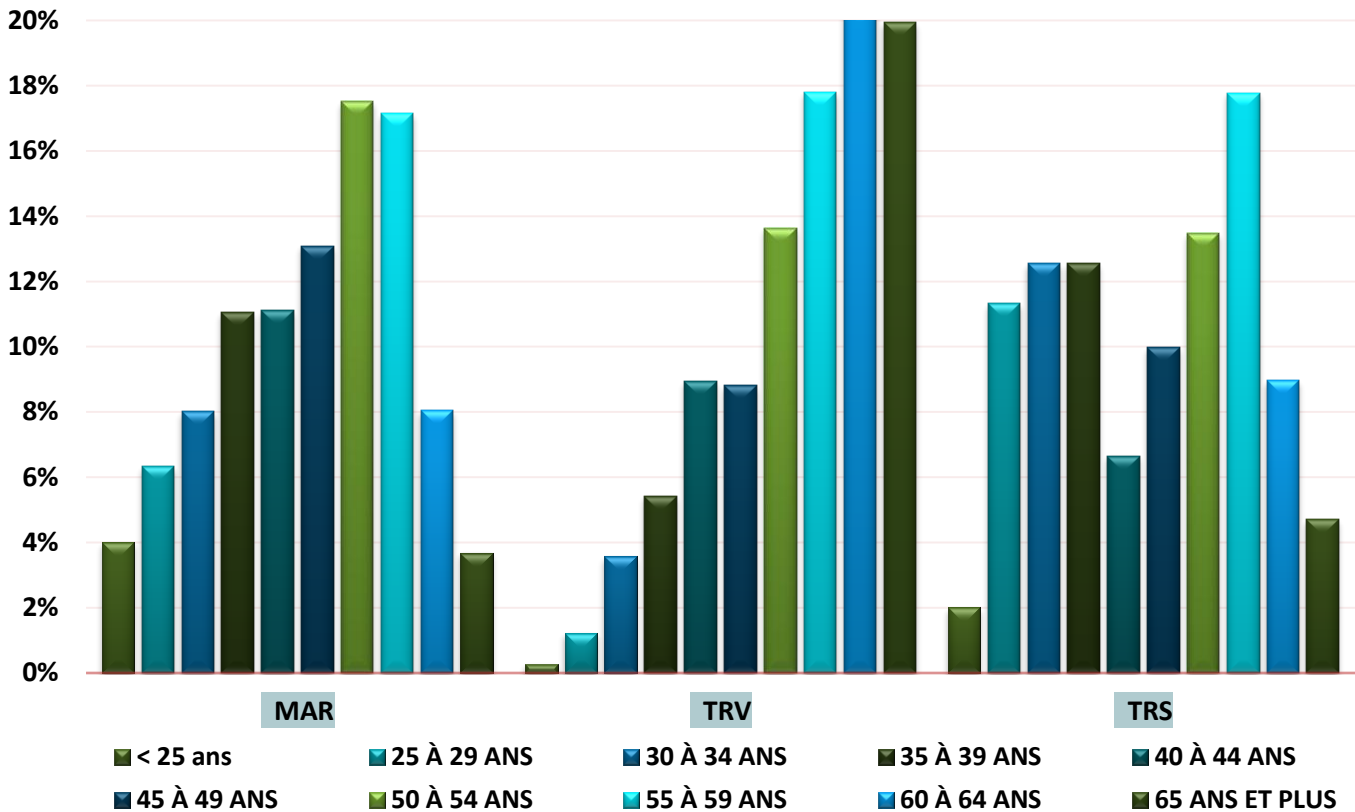


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

La répartition par tranches d'âge des conducteurs de la branche est similaire, naturellement à la structure par tranches d'âge de la population globale de la branche professionnelle présentée en début de chapitre.

Il y a cependant quelques distinctions de cette répartition selon les 3 grands secteurs d'activités :

Structure par âge dans la conduite, par secteur en 2023

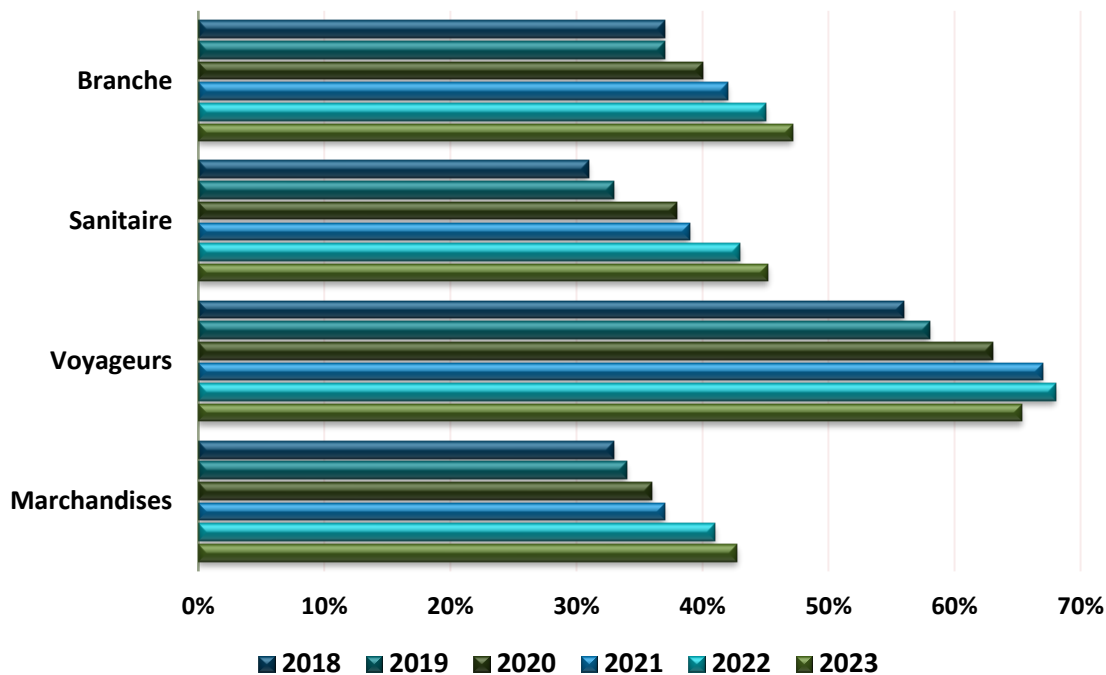


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Le transport de voyageurs est le secteur qui a les tranches d'âge les plus élevées : **40% de ses salariés ont +60 ans** contre 11.7% dans le secteur « Marchandises » et seulement 13.7% de plus de 60 ans dans le secteur des transports sanitaires. Nous remarquons que ce secteur des transports sanitaires est celui qui présente une population la plus équilibrée de la branche en termes de répartition des tranches d'âge, avec la proportion des salariés de 25 à 29 ans la plus importante : 11.3% contre 6.3% dans le secteur Marchandises pour cette même catégorie.

Evolution du 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 et par voie de conséquence, le besoin de recrutement pour pallier ce remplacement des départs en retraite.

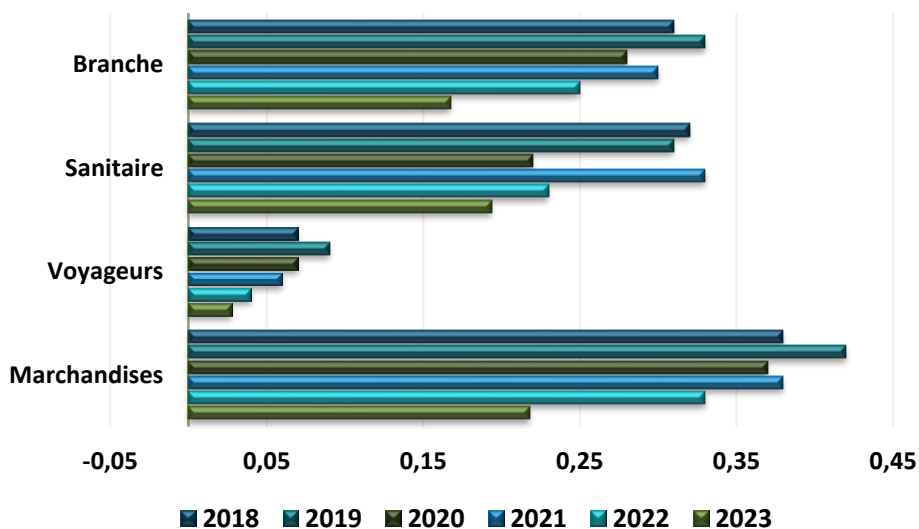


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Le vieillissement de la population salariée de la branche professionnelle a pour conséquence des taux de renouvellement élevé (= besoins de remplacement dans les 10 années à venir), ce qui est le cas dans tous les secteurs de la branche.

Ce taux a d'ailleurs tendance à augmenter au cours des derniers exercices, mis à part dans le secteur du transport de voyageurs où il est cependant le plus élevé : 65 % des salariés de ce secteur vont partir en retraite dans les 10 ans à venir

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**.

Pour l'ensemble des salariés de la branche professionnelle, les salariés de plus de 50 ans sont près de 5 fois plus nombreux que les trentenaires, on constate d'ailleurs que ce taux de relève tend à diminuer au fil des ans, ce qui présage des difficultés de renouvellement de la population.

En effet, le taux de relève des secteurs de transport de marchandises et des transports sanitaires sont sensiblement identiques, et tous les deux en diminution sur les 2 derniers exercices : il y a de moins en moins de trentenaires pour compenser les futurs départs en retraite dans ces secteurs.

Cet indicateur « taux de relève » est à prendre avec plus de recul pour le secteur des transport de voyageurs : Bien qu'il semble encore plus préoccupant pour ce secteur, puisqu'il signifie qu'il n'y aura pratiquement pas de salariés de moins de 30 ans pour remplacer les futurs départs en retraite, la réalité est un peu différente : Le renouvellement de la population du secteur Voyageurs se fait plutôt à partir de l'embauche de personnes issues de tranches d'âge supérieures, souvent au-delà de 30 ans, offrant ainsi à ces personnes en reconversion une opportunité d'emploi en deuxième partie de carrière, voire en complément d'une retraite. Ainsi le système de renouvellement du personnel du TRV s'est toujours « autoalimenté » sur ce type de recrutement.

Cependant ces tranches d'âge élevées créent une certaine fragilité du d'emploi du secteur du transport de voyageurs : pour exemple, au cours de la crise sanitaire de 2020 on a pu constater qu'un certain nombre de salariés âgés, souvent déjà en retraite, n'ont plus souhaité poursuivre leur activité de conducteur compte tenu des risques encourus, ce qui a généré une forte pénurie de conducteurs au cours de l'année qui a suivie.

Par conséquent il est un enjeu pour le secteur du transport de voyageurs de rajeunir sa population. C'est ainsi que l'âge du permis de conduire D (autocars) a été baissé à la demande de la profession, mais nous ne pourrons constater les effets que d'ici quelques années.



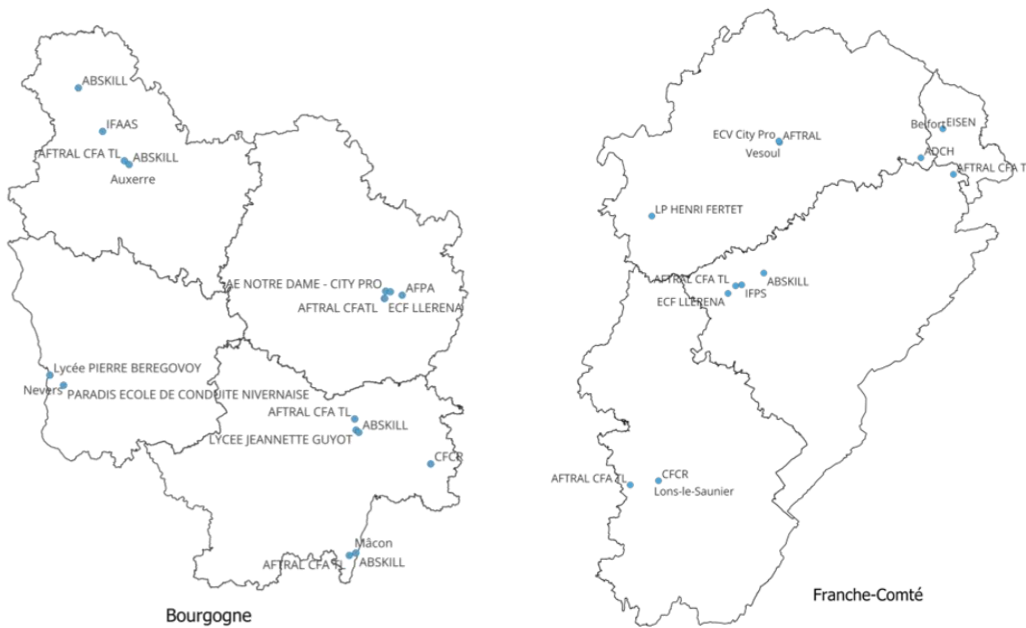
La formation dans la Branche

La répartition géographique des formations

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

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

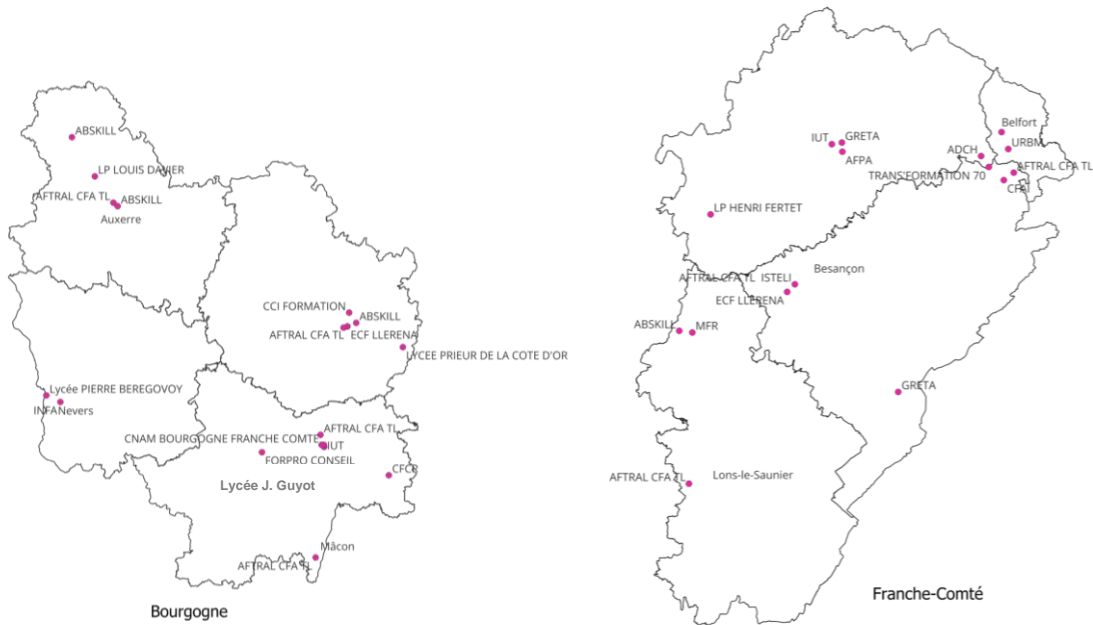
Formations initiales en conduite routière



Formations initiales en Exploitation Transport



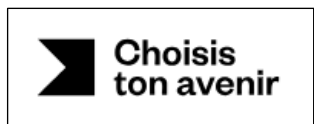
Formations initiales en Logistique



Formations initiales en Maintenance



Toutes ces données issues du site <https://www.choisis-ton-avenir.com/> sur lequel il est possible de retrouver en détail les formations initiales proposées par ces organismes de formations, lycées et CFA



Les effectifs formés en transport et logistique

Diplômes d'Etat délivrés en 2023 (sous statut scolaire et en apprentissage)

	2023	Taux de réussite	Evolution 2022/2023 nb diplômés	Taux de féminisation
Conduite				
CAP Conducteur routier marchandises	107	94,7%	12,6%	15%
CAP Conducteur Livreur Marchandises	21	91,3%	-66,1%	9,50%
BAC Pro Conducteur transport routier de marchandises	81	95,3%	14,1%	10%
Diplôme d'État d'Ambulancier	109	68,5%	-19,9%	NC*
Total des diplômés de conducteur	318	-	-12.6%	NC
Exploitation-gestion				
BAC Pro Transport	10	76,9%	25%	30%
BTS Gestion Transport et Logistique Associée	67	80,7%	19,6%	22,40%
Manutention – magasinage				
CAP Opérateur logistique	35	83,3%	16,7%	22,80%
BAC Pro Logistique	81	71,0%	-6,9%	22,20%
Maintenance				
CAP Maintenance des véhicules option B : Véhicules de transport routier	31	83,8%	-3,1%	3,20%
BAC Pro Maintenance des véhicules option B : Véhicules de transport routier	25	78,1%	-43,2%	4%
BTS Maintenance des véhicules option B : Véhicules de transport routier	11	73,3%	-15,4%	0%
Total des élèves admis	578	80,7%	-8,8%	124%

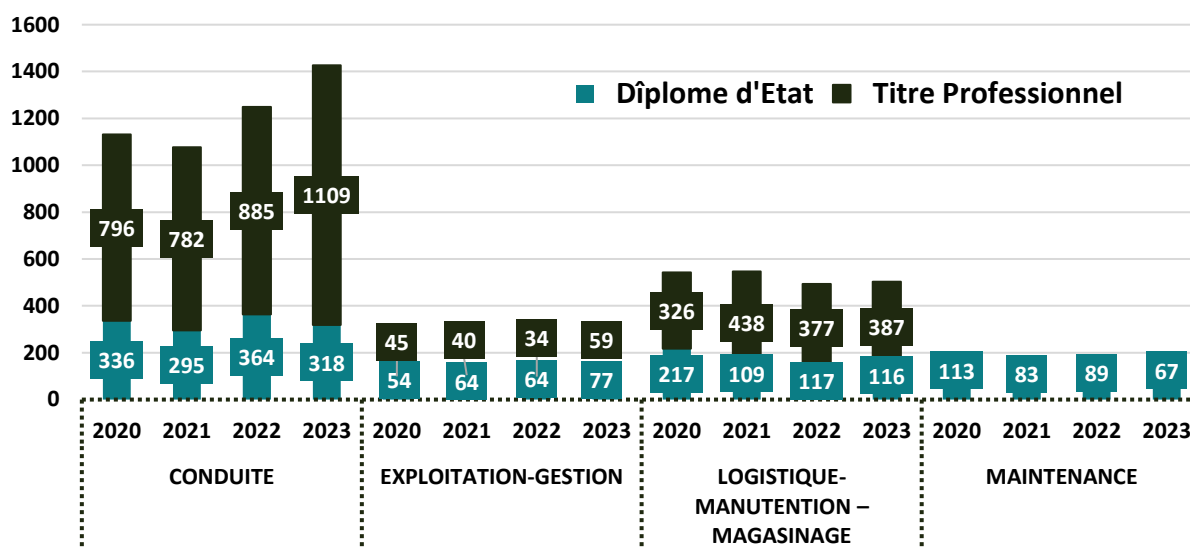
Source : Ministère de l'Éducation Nationale, ministère des Solidarités et de la Santé

Titres Professionnels délivrés en 2023

	2023	Taux de réussite	Evolution 2022/2023 nb diplômés	Taux de féminisation
Conduite				
Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	35	89,7%	20,7%	37,1%
Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur	558	93,0%	17,2%	14,9%
Conducteur du transport routier de marchandises sur tous véh.	198	86,8%	-3,4%	22,7%
Conducteur de transport en commun sur route	318	87,1%	81,7%	32,7%
Exploitation-gestion				
Technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique	59	96,7%	73,5%	13,6%
Manutention – magasinage				
Technicien en logistique d'entrepôt	38	92,7%	90,0%	26,3%
Agent magasinier	54	96,4%	-23,9%	14,8%
Cariste d'entrepôt	21	84,0%	-8,7%	19,0%
Préparateur de commandes en entrepôt	274	88,1%	4,2%	20,4%
Total des stagiaires admis	1 555	90,1%	20%	21,3%

Source : DGEFP

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



Les effectifs des contrats en alternance soutenus par la Branche en 2023

Contrat d'apprentissage dans la branche

Contrats d'apprentissage	Conduite	Exploitation-gestion	Manutention-magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
2020	86	168	3	69	42	368	21%
2021	110	184	NC	27	71	392	31%
2022	120	150	1	19	65	355	36.1%
2023	179	151	15	21	80	446	31.4%

Source : OPCO Mobilités

On note une augmentation des effectifs d'apprenti pour les formations en conduite routière et autres formations (interprofessionnels). Le taux de féminisation se maintient depuis 3 ans à environ 30%

Répartition des contrats d'apprentissage par secteurs d'activités en 2023

Contrats d'apprentissage	Conduite	Exploitation-gestion	Manutention-magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	98	142	15	14	79	348	30.5%
Voyageurs	3	5		6	1	15	33.3%
Sanitaires	78	4		1		83	48.6%
Ensemble	179	151	15	21	80	446	31.4%

Source : OPCO Mobilités

Les contrats d'apprentissage sont particulièrement développés au sein de la famille Exploitation pour le secteur du transport de marchandises. Ces contrats font souvent référence aux formations supérieures proposées par les organismes de formation de la branche professionnelle ainsi que les enseignements universitaires (IUT)

Contrats de professionnalisation

Contrats de professionnalisation	Conduite	Exploitation-gestion	Manutention-magasiner	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
2020	33	9	0	0	7	49	18 %
2021	63	16	0	1	9	89	29 %
2022	56	8	2	1	3	70	20%
2023	69	8	14	0	2	93	31.2%

Source : OPCO Mobilités

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

Formations obligatoires des conducteurs

CONDUITE	2022	2023
Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO) Marchandises	898	925
Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO) Voyageurs	119	165
Formation Continue Obligatoire (FCO) Marchandises	NC	5454
Formation Continue Obligatoire (FCO) Voyageurs	NC	533
Passerelle marchandises	53	45
Passerelle voyageurs	117	102

Source : DGITM

Autres actions de formations en 2023 par métier

	Conduite	Exploitation-gestion	Logistique	Maintenance
Plan de développement des compétences / ent de moins de 11 salariés				
Total	293	4	33	2
Evol 2023/2022	14%	-56%	-21%	-50%
Plan de développement des compétences / ent de 11 salariés et plus				
Total	2 907	97	398	59
Evol 2023/2022	34%	39%	-29%	392%
Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective (POEC)				
Total	137	0	0	0
Evol 2023/2022	-34%	0%	0%	0%

Source : OPCO Mobilités

Au niveau des actions soutenues par l'OPCO Mobilités pour 2023, on peut constater les éléments suivants :

- Augmentation des contrats de professionnalisation en conduite (+19%) mais baisse des contrats en gestion/exploitation (-50%)
- Baisse du nombre de POEC (-34% par rapport à 2022).
- Sur la partie Plan de développement des compétences dans les entreprises de moins de 11 salariés, l'utilisation du plan est en augmentation de 14% dans la famille conduite mais en baisse dans les autres familles (-21% en logistique et -21% en exploitation)
- Dans les entreprises de plus de 11 salariés, on constate une augmentation de l'utilisation du plan de développement des compétences dans la famille exploitation (+39%) et la famille conduite (+34%), mais à l'inverse une diminution de 29% de l'utilisation du plan dans la famille logistique.



Insertion des jeunes sortis de formation initiale

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

L'enquête, réalisée fin 2023, a porté sur 565 lycéens, étudiants et apprentis sortis en juin 2023, avec un taux de réponse de 44 %.

Voici ci-dessous certains éléments de cette enquête

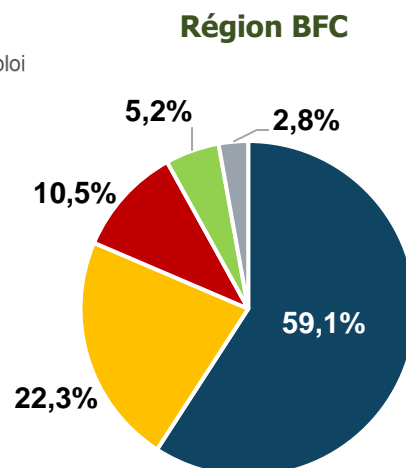
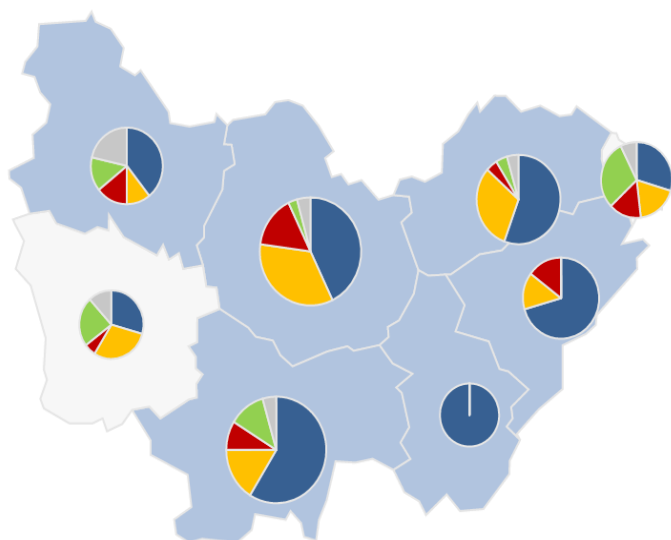
Caractéristique de la population formées



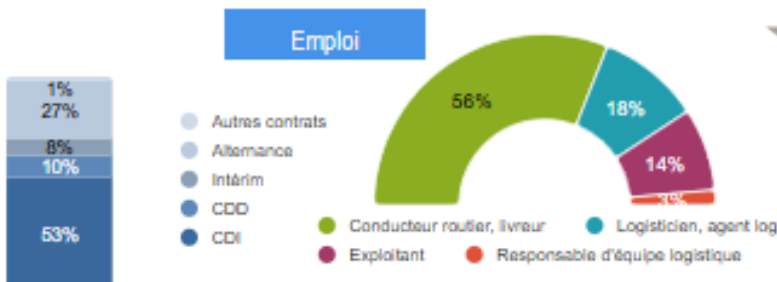
Répartition des effectifs de dernières années de formations



Situation à 6 mois après la fin de la formation



Situation dans l'emploi



Situation des élèves ayant répondu qu'ils étaient dans l'emploi :
 49 % d'entre eux sont en CDI,
 14% en CDD
 et 24% en contrat d'alternance **pour une poursuite d'étude**

Poursuite études



La majorité des jeunes poursuivent leurs études en alternance.

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



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

5 465 recrutements dans la branche au cours de l'année 2023

Après l'année 2021 qui a été caractérisé par une année de reprise d'activité post Covid avec une croissance soutenue et des recrutements en hausse, et l'année 2022 qui a confirmé le dynamisme des recrutements dans la branche avec 5 964 recrutements au cours de l'année, **2023 montre un net ralentissement avec une baisse de 8.4 % du nombre de recrutements dans la branche au cours de l'année** (soit 500 recrutements de moins qu'en 2022)

les offres et demandes d'emploi dans la branche

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

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

Code NAF Rév.2 Libellé	2021	2022	2023
4939A Transports routiers réguliers de voyageurs	600	740	890
4939B Autres transports routiers de voyageurs	110	130	170
4941A Transports routiers de fret interurbains	810	1080	790
4941B Transports routiers de fret de proximité	590	760	550
4941C Location de camions avec chauffeur	80	80	90
4942Z Services de déménagement	40	10	30
5210B Entreposage et stockage non frigorifique	72	58	49
5229A Messagerie, fret express	90	90	50
5229B Affrètement et organisation des transports	69	69	49
5320Z Autres activités de poste et de courrier	30	20	10
7712Z Location et location-bail de camions	9	9	0
8010Z Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	29	41	40
8690A Ambulances	290	370	290
TOTAL BRANCHE CCNTR	2 819	3 457	3 008

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

Après avoir augmenté de 22,6 % en 2022 (+630 offres), le nombre d'offres d'emploi déposées par les entreprises de la branche auprès de France Travail connaît un net recul de 13% au cours de l'année 2023 (-350 offres déposées).

Le plus forte baisse du nombre d'offres d'emploi déposées par la branche professionnelle provient du secteur du transport routier de marchandises (TRM) avec -26.2% d'offres en moins (soit 500 offres en moins déposées) par rapport à l'année précédente : respectivement -26.8% d'offres en moins pour le secteur du transport de marchandises de fret interurbain (4941A) et -27.6% d'offres déposées par le secteur du transport de marchandises de fret de proximité (4941B).

A l'inverse le secteur des transport de voyageurs connaît une augmentation régulière du nombre d'offres déposées auprès de France Travail : +21.8% au cours de l'année 2023 (+190 offres)

Nombre d'offres d'emplois déposées selon les métiers

	2023	2022	Evolution 2022/2023
Magasinage, manutention et déménagement	1820	1960	-7,1%
Organisation de la circulation des marchandises	160	170	-5,9%
Personnel d'encadrement logistique	430	440	-2,3%
Personnel de conduite du transport routier	2780	3140	-11,5%
Personnel d'encadrement du transport routier	30	30	0,0%
Ensemble des métiers du transport et de la logistique (tous secteurs d'activité confondus, branche et hors branche)	5 220	5 740	-9,1%

Tous secteurs d'activités confondus, branche professionnelle du transport et hors branche, les offres d'emploi déposées en 2023 auprès de France Travail concernent essentiellement les métiers de la logistique et les métiers de la conduite.

Le volume des offres diminue en 2023 que ce soit les offres déposées par les entreprises de la branche professionnelle comme celles déposées par les entreprises des autres secteurs économiques.

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

	Part offres CDI	Evolution 2022/2023
Magasinage, manutention et déménagement	15,7 %	-7,1 %
Organisation de la circulation des marchandises	25 %	-50 %
Personnel d'encadrement logistique	45,3 %	-2,3 %
Personnel de conduite du transport routier	49 %	-11,5 %
Personnel d'encadrement du transport routier	54,8 %	6,3 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique (tous secteurs d'activité confondus, branche et hors branche)	28 %	-9,1 %

Tous secteurs d'activité confondus (branche et hors branche) les offres d'emploi déposées en CDI sont en diminution sur tous les types de métiers, mis à part celles concernant le personnel d'encadrement du transport routier.

Près de 50% des offres déposées pour les métiers de conduite routière le sont en CDI

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

	Part des femmes	Evolution 2022/2023
Magasinage, manutention et déménagement	26 %	0,2 %
Organisation de la circulation des marchandises	67 %	10 %
Personnel d'encadrement logistique	29 %	0 %
Personnel de conduite du transport routier	13 %	10,1 %
Personnel d'encadrement du transport routier	27 %	0 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	22 %	2,1 %
Ensemble du marché du travail régional	51 %	-1,5 %

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

Les femmes représentent 51% 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 »

Il y a également une part importante de femmes au sein de la demande d'emploi du personnel d'encadrement du transport routier (27%)

La part des femmes dans la demande d'emploi sur les métiers de la conduite est légère augmentation (+10%) et reste faible avec seulement 13% des femmes en demande d'emploi pour ces métiers.

Part des femmes parmi les demandeurs d'emploi inscrits en conduite, en 2023

	Part des femmes	Evolution 2022/2023
Conduite de marchandises sur longue distance	6 %	13,3 %
Courses et livraisons express	25 %	0 %
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	10 %	6,7 %
Conduite de transport de particuliers	29 %	16,7 %
Conduite de transport en commun sur route	26 %	0 %
Conduite de véhicules sanitaires	38 %	33,3 %

La demande d'emploi des femmes porte essentiellement sur les métiers liés aux transports de personnes (conduite de transport en commun, de véhicules sanitaires et de particuliers) ou bien pour le secteur marchandises en conduite de livraison express

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

	Part des jeunes	Evolution 2022/2023
Magasinage, manutention et déménagement	15 %	7,1 %
Organisation de la circulation des marchandises	17 %	-50 %
Personnel d'encadrement logistique	7 %	16,7 %
Personnel de conduite du transport routier	7 %	12 %
Personnel d'encadrement du transport routier	13 %	100 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	12 %	8,1 %
Ensemble du marché du travail régional	13 %	1,9 %

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

La part des jeunes dans la demande d'emploi augmente pour l'ensemble des métiers mis à part dans les métiers liés à l'organisation de la circulation des marchandises (exploitation). Les jeunes représentent 12% des demandeurs d'emploi sur des métiers de la branche, le taux le plus important porte sur les métiers d'organisation de la circulation des marchandises, mais comme dit précédemment la demande est en recul par rapport à l'année précédente.

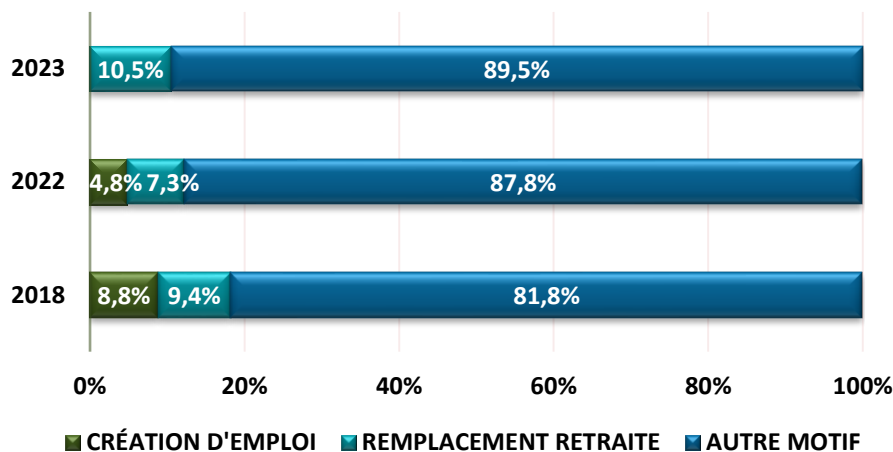
Part des jeunes (-25 ans) parmi les demandeurs d'emploi en conduite en 2023

	Part des jeunes	Evolution 2022/2023
Conduite de marchandises sur longue distance	5 %	16,7 %
Courses et livraisons express	7 %	-50 %
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	11 %	9,1 %
Conduite de transport de particuliers	4 %	0 %
Conduite de transport en commun sur route	2 %	100 %
Conduite de véhicules sanitaires	6 %	-33,3 %

La demande d'emploi des jeunes dans les métiers de la conduite est majoritaire dans les métiers de la conduite et livraison par tournées **sur courte distance**. On note un léger replis de la demande dans les métiers de courses et livraisons express.

Motifs d'embauches invoqués par les entreprises, par activité

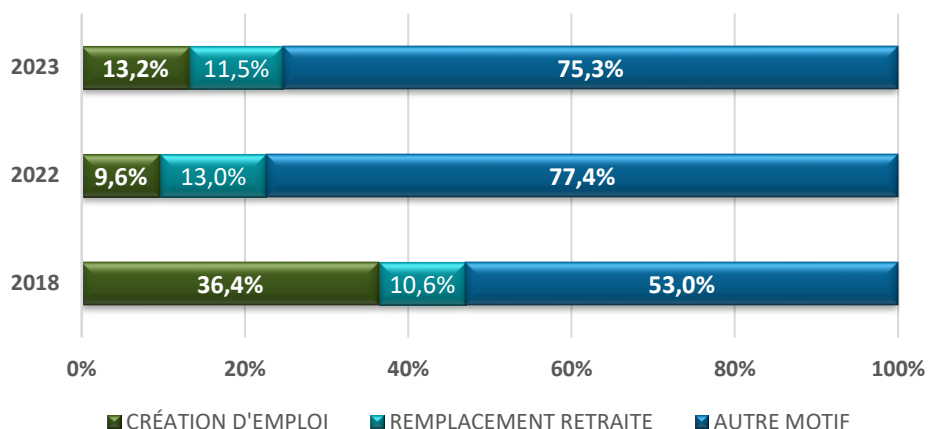
Activité Transport de marchandises



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

Au cours de l'année 2023, dans l'activité « Marchandises » l'essentiel des embauches, soit 89% des recrutements, a été réalisée en vue de renouvellement de personnel. Le 2^{ème} motif des recrutements est lié aux départs en fin de carrière : 10,5% des embauches. Les embauches pour création nette d'emploi sont vraiment très minoritaires

Activités transport de voyageurs

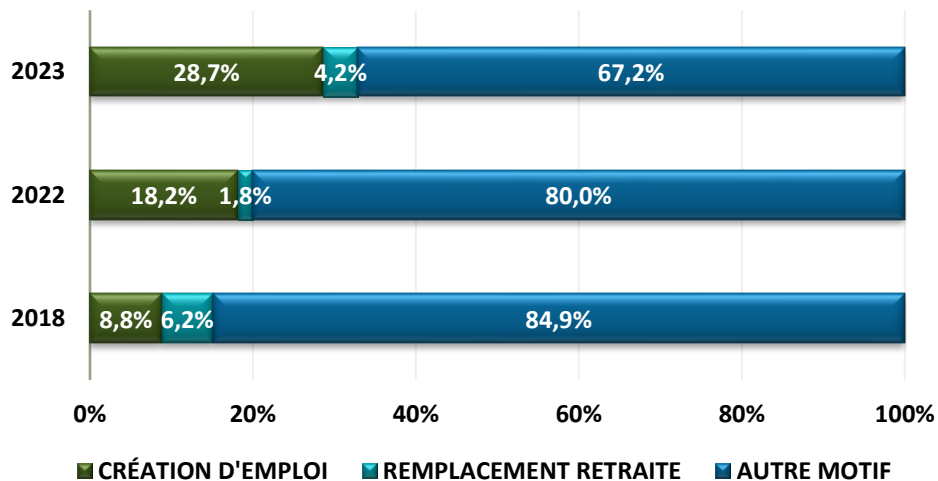


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Comme pour le secteur marchandises, les motifs d'embauche invoqués pour les recrutements en transport de voyageurs concernent pour l'essentiel des motifs « autres » tels que les remplacements à la suite de licenciements, de fins de CDD ou de démissions, qui, nous le verrons dans la paragraphe suivant, sont en augmentation.

Les remplacements des départs en retraite, malgré des tranches d'âge très élevées dans le secteur du transport de voyageurs, ne représentent que 11.5% et varient peu d'une année à l'autre. On note cependant une légère augmentation des motifs d'embauches liés à des créations nettes d'emplois (13,2%)

Activités transports sanitaires



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

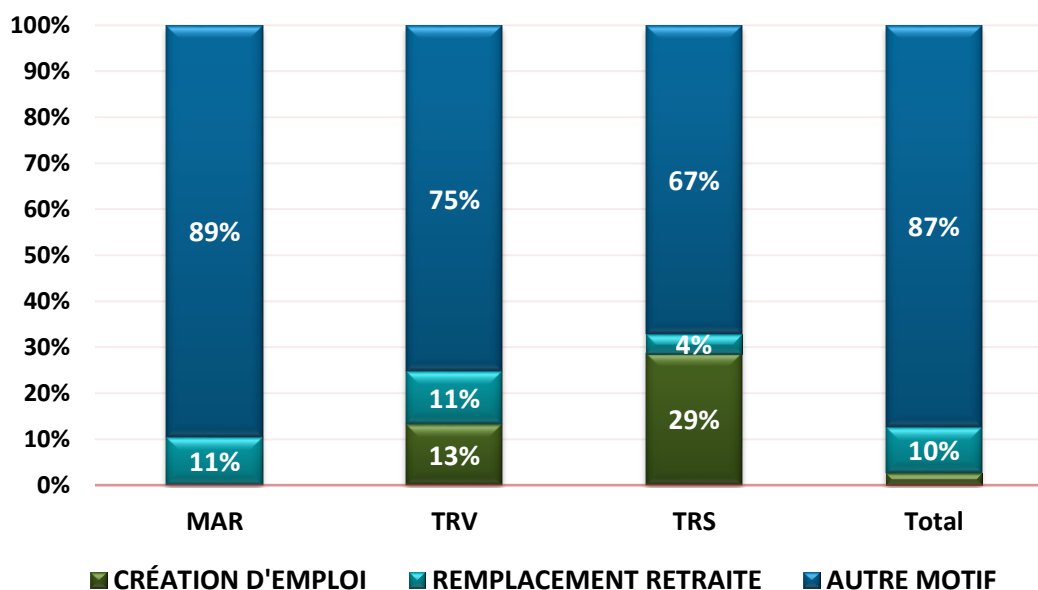
Depuis plusieurs années, le secteur des transports sanitaires montre un dynamisme plus important dans l'évolution de l'emploi que les 2 autres grands secteurs d'activité de la branche (MAR et VOY). Ainsi, on note que près de 30% des recrutements des entreprises sont motivés par des créations nettes de poste, motif de recrutement qui est d'ailleurs en augmentation depuis plusieurs exercices.

Répartition par type d'embauches 2023

	Création nette	Remplacement retraite	Autres	Total
Marchandises	58	406	3 402	3 866
Voyageurs	128	111	729	968
Sanitaires	181	26	424	631
TOTAL	367	543	4 555	5 465

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

Les types de recrutements « Autres » correspondent aux remplacements de salariés à la suite des départs volontaires, des licenciements et autres motifs de remplacements non liés à la retraite.



Source : DARES et AKTO, Données ajustées au champ conventionnel

Les secteurs liés aux transports de personnes (VOY et TRS) sont les seuls à proposer des créations nette d'emploi dans leurs recrutements. Le secteur du transport de marchandises recrute essentiellement pour d'autres motifs (remplacements liés aux démissions ou licenciements)

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

	2021	2022	Evolution 2021/2022	2023	Evolution 2023/2022
Marchandises	2 951	2585	- 12,4%	1400	- 45,8%
Voyageurs	31	36	16,9%	41	+13%
Sanitaires	0	10	100%	11	+12,3%
TOTAL	2 982	2630	-11,2%	1451	-44,8%

Source : DARES et AKTO, Données ajustées au champ conventionnel

L'intérim est essentiellement utilisé au sein des activités du transport de marchandises et n'est pratiquement pas utilisé dans les autres secteurs d'activité : 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 le fret express, très utilisateur d'intérimaires), les Prestataires Logistiques où l'intérim est la variable d'ajustement des fluctuations d'activités de stockage et de manutention et plus généralement le transport routier de marchandises en interurbain ou fret de proximité (activités largement majoritaires dans la branche)

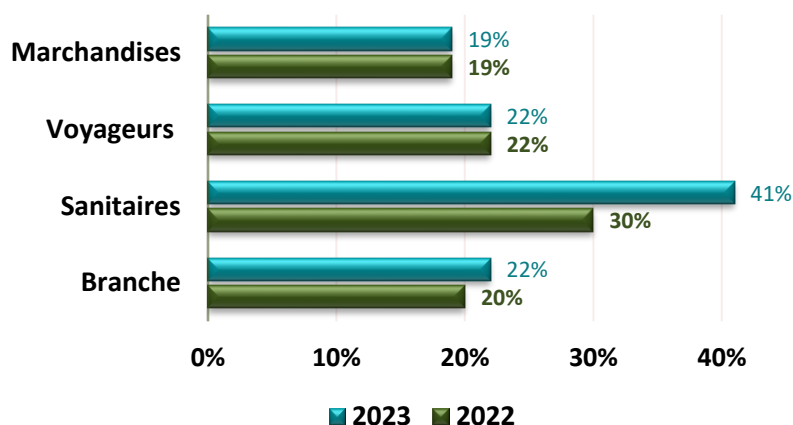
Les variations de l'évolution de l'intérim au sein de la branche constituent souvent un indicateur précurseur des évolutions futures de l'activité et donc de l'emploi. On avait constaté une baisse du recours à l'intérim au cours de l'année 2022 (-12,4%) qui comme on peut le voir sur le tableau ci-dessus se poursuit au cours de l'année 2023 avec -44,8% d'intérimaires. C'est le premier moyen d'actions utilisé par les entreprises pour maintenir leurs propres effectifs lors d'une baisse d'activité.

Evolution de la part des femmes dans les embauches des entreprises, par activité

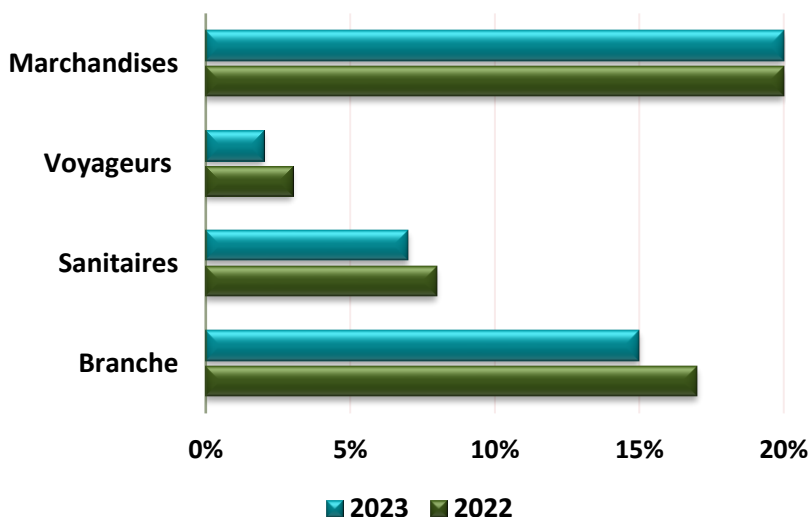
La part de femmes dans les embauches des entreprises est en augmentation par rapport à l'année précédente (+22%).

Cependant, on doit cette augmentation exclusivement à l'augmentation de la part des femmes dans les embauches du secteur sanitaires : en 2022 l'embauche des femmes dans ce secteur représentait 30%, un

an après, les embauches des femmes dans ce secteur d'activité représentaient 41% soit 11 points de plus en une année.



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



La part des jeunes de moins de 25 ans, dans les embauches de la branche professionnelle a diminué en 2023 par rapport à 2022 : elle représente 15% des embauches contre 17% un an auparavant.

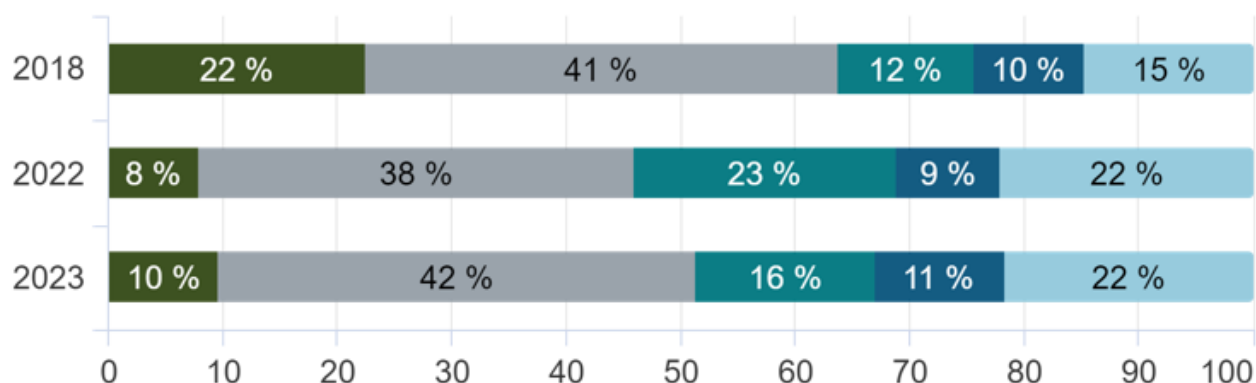
Si les embauches des jeunes dans le secteur « Marchandises » reste stable, c'est dans les activités liées aux transports de personnes (VOY et TRS) que cette proportion a légèrement diminué.

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

15 % des recrutements de la branche sont effectués en 2023 au profit des jeunes de moins de 25 ans, soit 2 points de moins que l'année passée

Motifs de départ des salariés employés, par activité

Activités du transport de marchandises

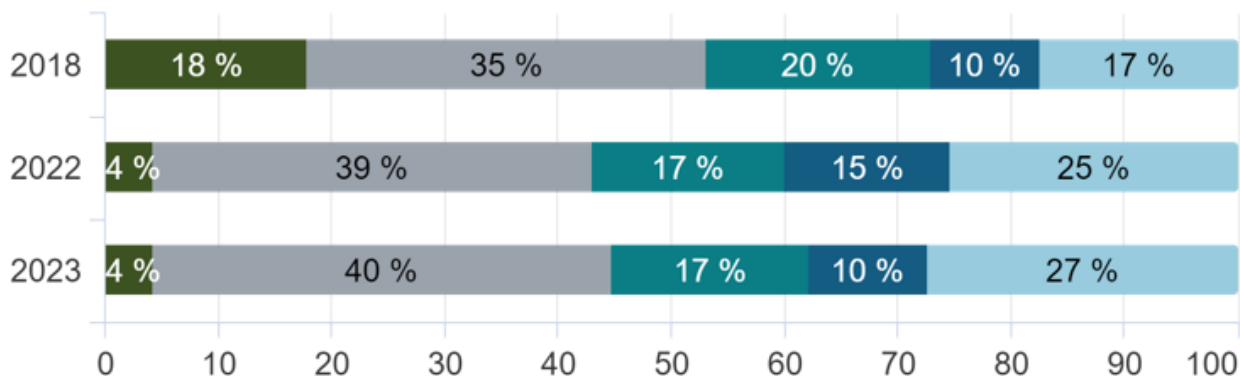


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel



Peu d'évolution au cours de l'année 2023 sur les motifs de départ évoqués par les entreprises du secteur du transport de marchandises. Les départs sont pour une grande part dus à des démissions avec un léger recul de la proportion des motifs de départ pour fin de CDD

Activités du transport de voyageurs

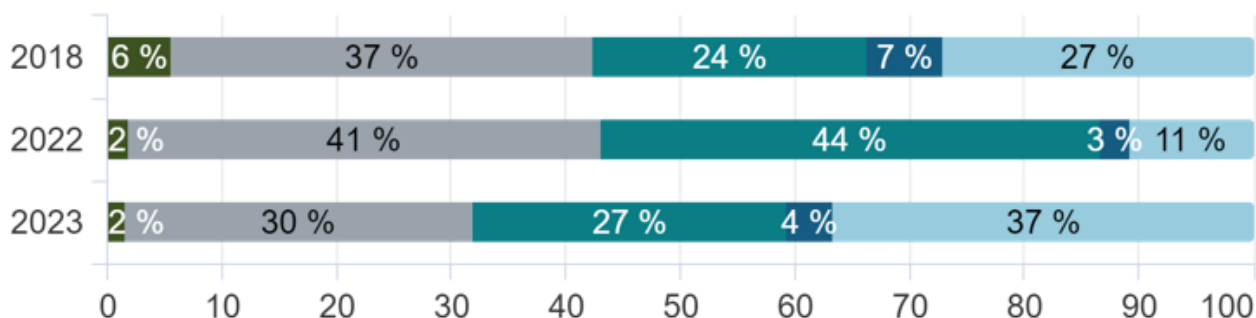


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel



Même constatation que précédemment pour le secteur des transports de voyageurs, la répartition des motifs de départ des salariés de ce secteur est la même que celle constatée au cours de l'exercice précédent.

Activités du transport sanitaire



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

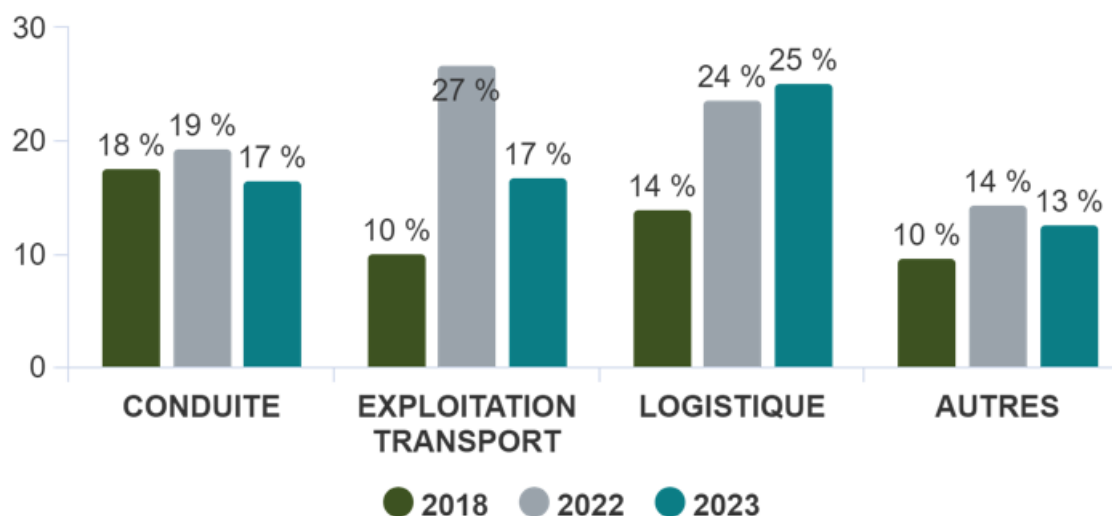


Au cours de l'année 2023, on note que les départs pour démission étaient moins nombreux que lors de l'exercice précédent, en 2022 : 41% des départs étaient motivés par des démissions en 2022 contre 30% en 2023. On note également une diminution des motifs de départ des salariés de ce secteur pour raison de fin de CDD. A l'inverse, les départs motivés par d'autres raisons (licenciements, ...) sont plus nombreux

Parmi les motifs de départ des salariés, quel que soit le secteur d'activité, les démissions sont largement majoritaires : 42% en TRM, 40% en TRV et 30% en transport sanitaire. Les motifs de départ pour démissions ont cependant nettement diminué au sein du transport sanitaire au cours de l'année.

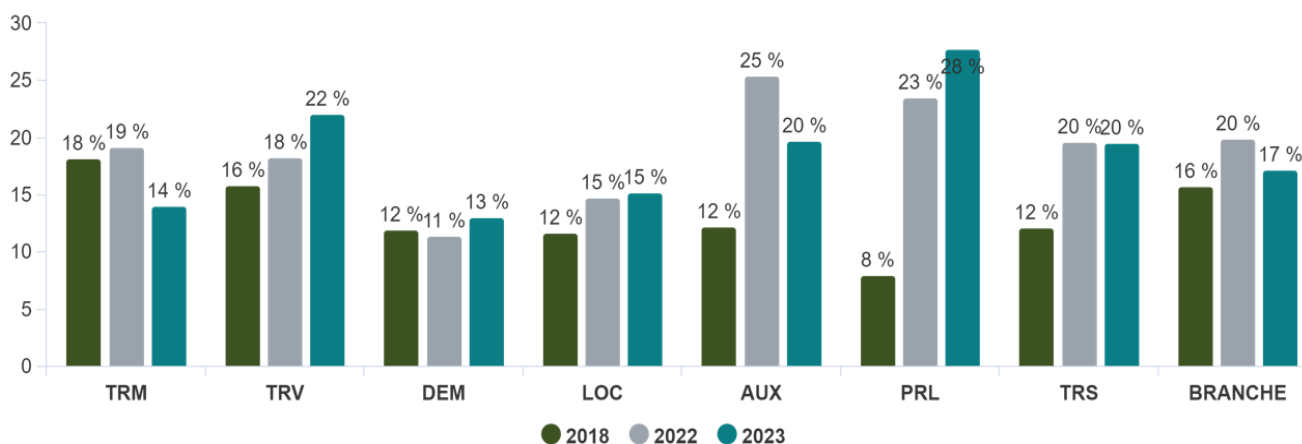
Le nombre de départs en raison des départs en retraite est resté stable au sein de la branche professionnelle. Ce motif représente entre 10 et 11% pour les secteurs « Marchandises » et « Voyageurs » et un peu moins (4%) pour le secteur « Sanitaire »

Taux de rotation en entreprise, par famille de métiers



Le taux de rotation en entreprise, qui met en évidence le turn-over en entreprise, se situe pour l'ensemble de la branche à environ 13%. Alors qu'il est de près de 25% dans les métiers de la « logistique », le personnel est un peu plus stable au sein des familles « exploitation » et « conduite » : le taux de rotation est de 17% dans ces familles, et en diminution par rapport à 2022 : cette baisse peut s'expliquer par un conjoncture moins favorable en 2023 qu'en 2022 qui incite moins les départs volontaires, ce qui corrobore les éléments précédents.

Taux de rotation en entreprise par secteurs d'activité



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

Comme on l'a dit précédemment, le taux de rotation le plus élevé concerne la famille de métier de la « logistique » que l'on retrouve essentiellement au sein du secteur des Prestataires Logistiques, secteur qui a le taux de rotation le plus élevé (28%)



La prospective globale pour la région

Une augmentation de **1.2%** des effectifs de la branche professionnelle est estimée en 2024

Prévision des recrutements au cours de 2023

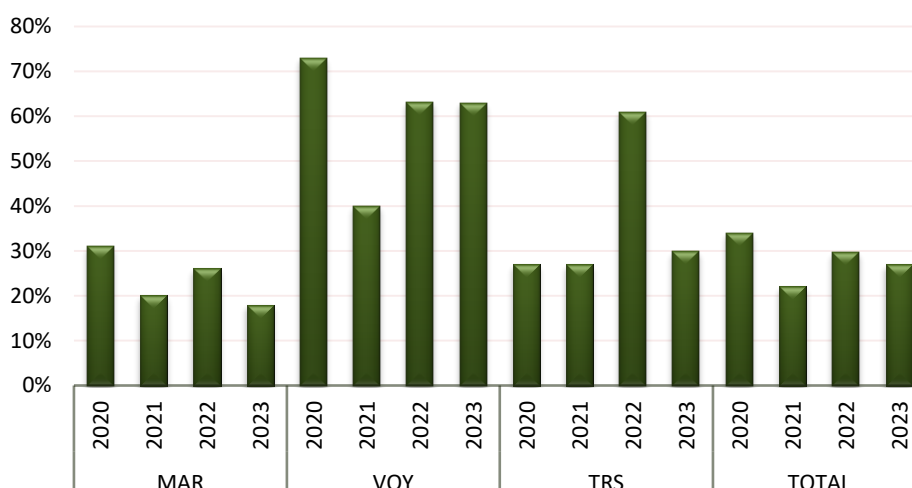
	Etablissement En région	Etablissement ayant des recrutements en 2023	% Etablissement
Transport routier de marchandises	907	171	18,9%
Transport routier de voyageurs	125	69	55,2%
Déménagement	37	2	5,4%
Location	42	12	28,6%
Auxiliaires de transport	151	64	42,4%
Prestataires logistiques	43	4	9,3%
Transport sanitaire	164	95	57,9%
Ensemble de la branche	1 470	418	28,4%

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

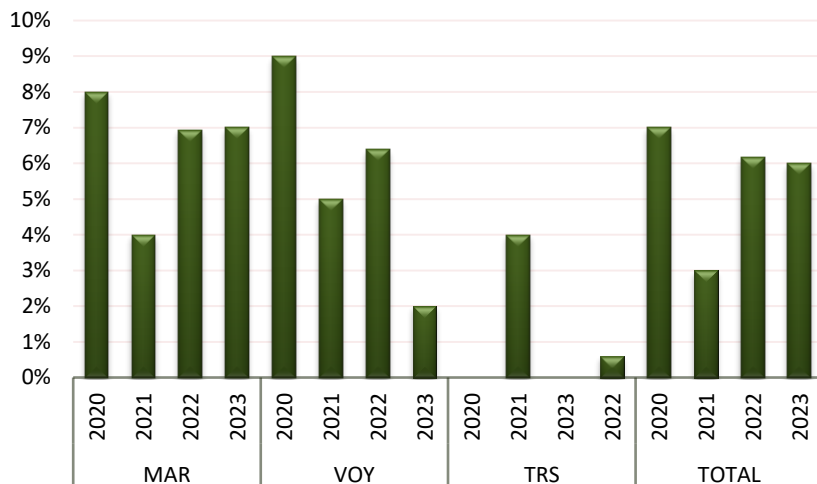
Près de 50% des établissements employeurs interrogés par l'AFT au premier semestre 2024 déclaraient avoir déjà réalisé des recrutements dans l'année 2023 et/ou avoir pour projet d'en faire d'ici la fin de l'année 2024. Les projets de recrutement des entreprises interrogées sont essentiellement pour des postes de conducteurs, plus de 70% des projets.

Etablissements déclarant des difficultés de recrutements

Conduite



Exploitation



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

Il est important de rappeler que cette enquête a été faite auprès des entreprises au printemps 2024 (de mars à juin 2024) il y a donc moins d'un an.

Les difficultés exprimées par les entreprises concernent pour une grande majorité, les recrutements des conducteurs : pour presque un tiers des entreprises interrogées et ceci quel que soit le secteur d'activité (cf. Graphique « conduite »)

les difficultés de recrutement des Exploitants ne concernent que 6% des entreprises interrogées et essentiellement en transport de marchandises.

Si en 2023, il semble que les entreprises éprouvent moins de difficultés à recruter pour les postes de conducteurs. Ces difficultés restent très présentes essentiellement pour la famille conduite dans le secteur du transport de voyageurs, comme l'expriment les 3/4 des entreprises du secteur voyageurs interrogées

Estimation des effectifs de la branche professionnelle à fin 2024

En novembre 2023, l'OPTL BFC a estimé des évolutions d'emploi pour la branche professionnelle à fin 2024. Pour se faire, l'OPTL s'est appuyé sur les statistiques fournies par l'Urssaf à la date du 30 juin 2024 sur les évolutions des effectifs de la branche, connues pour les 6 premiers mois de 2024.

Ainsi, selon les statistiques fournis en juin 2024 par l'Urssaf, on notera **un acquis de croissance globale pour la branche professionnelle en région BFC pour le 1^{er} semestre 2024 de +0.8% des effectifs, ce qui représente une création nette d'emploi de 263 salariés.** Cependant cet acquis de croissance des effectifs du premier semestre 2024 n'est pas homogène sur l'ensemble des 3 grands secteurs de la branche (MAR, VOY et TRS) mais également n'est pas homogène entre les 2 anciens territoires de la région : le territoire bourguignon d'une part et le territoire franc-comtois d'autre part, ces 2 « territoires » étant marqués par des activités économiques spécifiques ayant un impact non négligeable sur les activités du transport de marchandises (<https://www.bourgognefranche-comte.fr/bourgogne-franche-comte-recherche-et-innovation>)

Pour appréhender ces différences territoriales d'un point de vue de l'emploi dans la branche, nous renvoyons le lecteur au chapitre traitant *de l'évolution des emplois de la branche par département* en début de ce rapport.

Taux d'évolution des effectifs par trimestre jusqu'en juin 2024, selon les secteurs

Période où les statistiques Urssaf sont connues - évolution pour l'ensemble de la région BFC

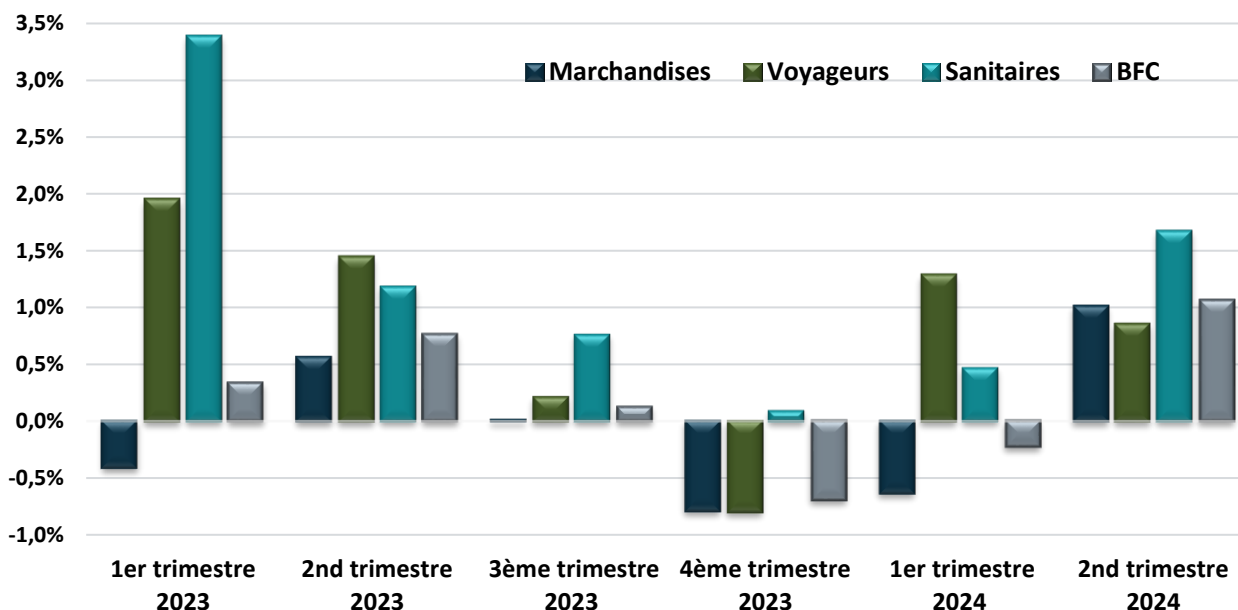
	TAUX D'EVOLUTION SUR 2023					TAUX D'EVOLUTION SUR 2024 (sur la période connue)				
	1er T	2nd T	3ème T	4 ^{ème} T	Total de l'année 2023	1er T	2nd T	Acquis de croissance 2024	Taux d'évolution trimestriel moyen en 2024	Variation des effectifs sur la période 2024
MAR	-0,4%	0,6%	0,0%	-0,8%	-0,6%	-0,6%	1,0%	0,4%	0,2%	87
VOY	1,9%	1,4%	0,2%	-0,8%	2,8%	1,3%	0,9%	2,1%	1,1%	102
TRS	3,4%	1,2%	0,8%	0,1%	5,5%	0,5%	1,7%	2,1%	1,1%	74
BFC	0,3%	0,8%	0,1%	-0,7%	0,5%	-0,2%	1,1%	0,8%	0,4%	263

Source URSSAF Service statistique Bourgogne-Franche-Comté, ajusté au champ de la CCN

Sur le 1^{er} semestre 2024, l'ensemble des effectifs du transport de marchandises en région a légèrement progressé de +0.4%, après une baisse au cours du premier trimestre 2024 (-0.6%)

Les secteurs du transports de personnes ont quant à eux, connu sur le 1^{er} semestre 2024 une augmentation de leurs effectifs de +2.1%

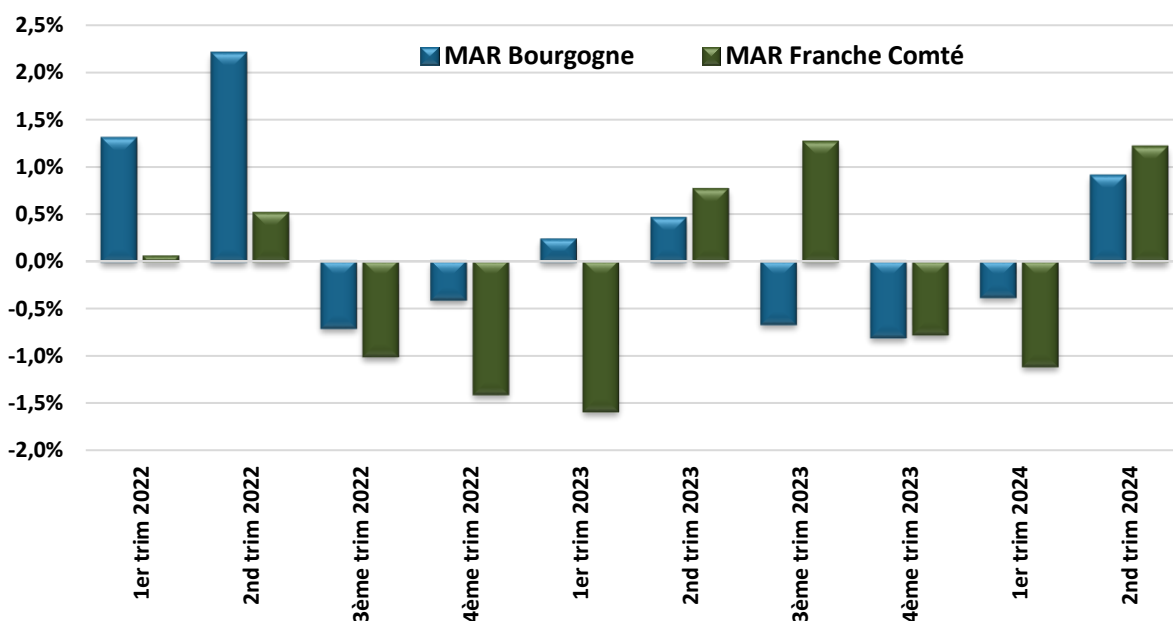
Le graphique ci-dessous, qui reprend les éléments du tableau précédent, met bien en évidence la rupture qui s'est produite au 4^{ème} trimestre 2023 dans l'évolution des effectifs de la branche.



Si l'on regarde ces évolutions par « anciens territoires » Bourgogne et Franche Comté, on note des disparités importantes selon les territoires et selon les secteurs d'activité :

Les graphiques montrant l'évolution de l'emploi par « anciens territoires » et par secteur sont présentés sur une période plus longue que 2023 et 2024, puisqu'ils indiquent l'évolution des effectifs depuis début 2022.

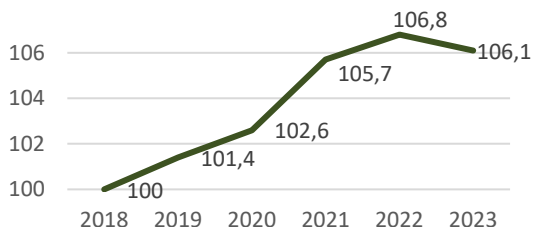
MARCHANDISES



Source URSSAF Service statistique Bourgogne-Franche-Comté, ajusté au champ de la CCN

Pour rappel ci-dessous, l'évolution des effectifs du secteur Marchandises en BFC (base 100 en 2018).

Marchandises



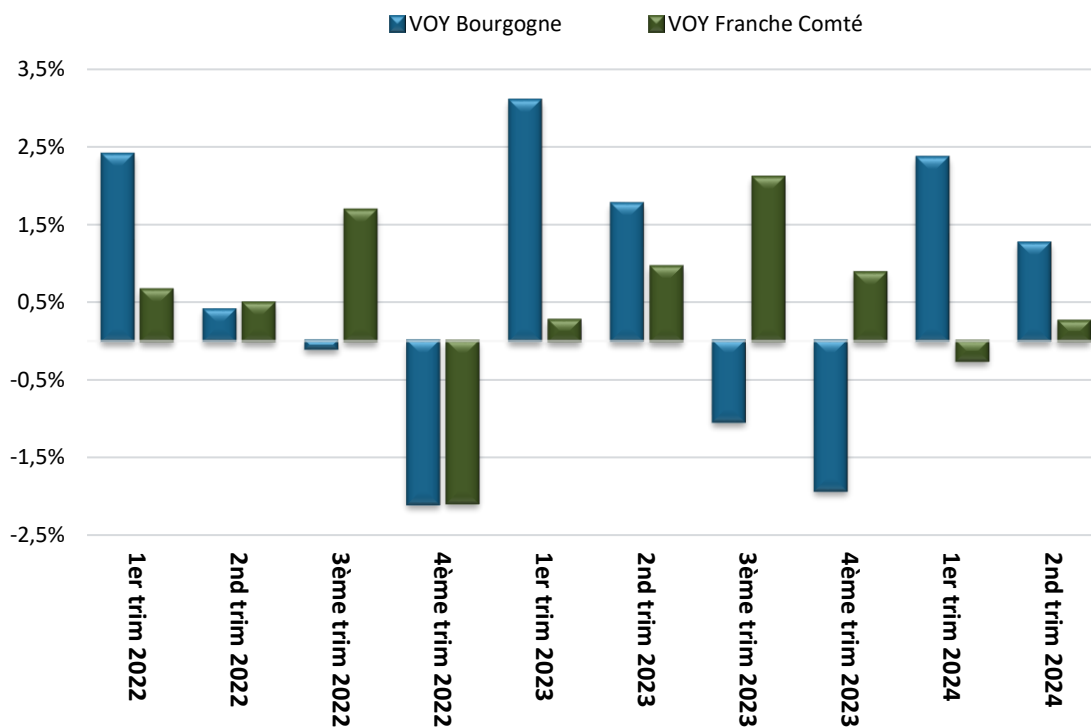
Même si globalement les effectifs ont progressé en 2022 (+1.1%), on voit bien l'inflexion à partir du 3^{ème} trimestre 2022 dans l'évolution des effectifs **pour l'ensemble** du secteur Marchandises, qui est reprise dans le graphique ci-dessus, et qui se confirme ensuite en 2023.

Le tableau ci-dessus permet de montrer cependant que cette évolution n'est pas la même selon les territoires B et FC et selon les trimestres.

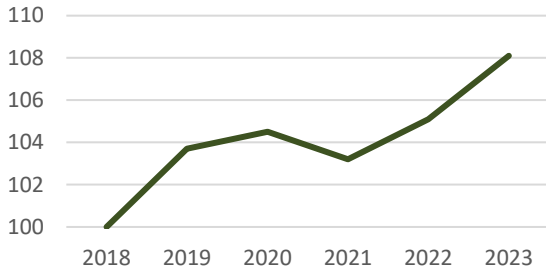
Si pour l'ensemble de la région BFC, le secteur des transport de marchandises a vu croître ses effectifs de +0.4% au cours du premier semestre 2024, on constate que cette progression s'est surtout produite sur le 2^{ème} trimestre après une diminution des effectifs entre janvier et mars 2024.

On note également que le territoire franc-comtois a fortement compensé la baisse de ses effectifs du 1^{er} trimestre (-1.1%) au cours des 3 mois suivants (+1.2%). Le territoire bourguignon a été un peu moins dynamique au cours de la même période (-0.4% de baisse d'effectifs entre janvier et mars 2024 puis +0.9% sur les 3 mois suivants)

VOYAGEURS



Voyageurs



Là encore, les effectifs pour l'ensemble du transport de voyageurs sont en croissance depuis 2021, cependant dans le détail des territoires et des évolutions trimestrielles, on note de périodes de rupture de cette croissance, principalement en Bourgogne et dans une moindre mesure en Franche Comté, mais qui n'impactent pas la croissance globale des effectifs du secteur.

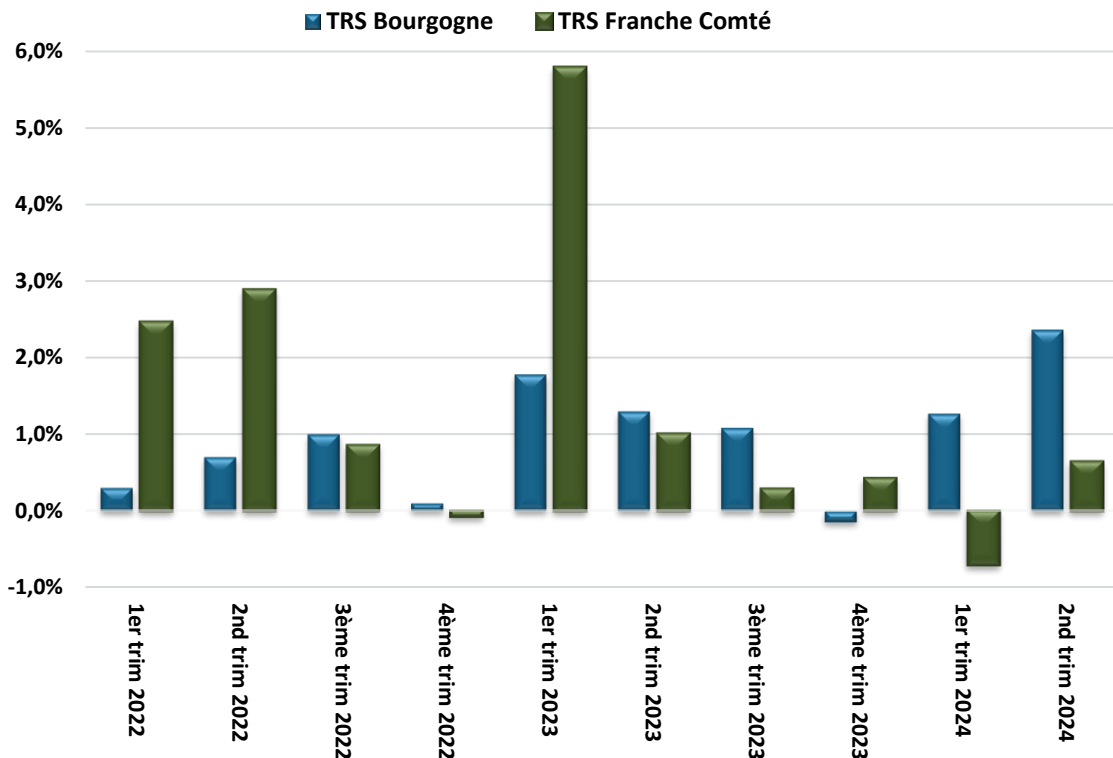
Ainsi on peut constater une grande différence de l'évolution des effectifs entre les territoires bourguignons et francomtois pour le premier trimestre 2024.

Sur cette période, l'évolution des effectifs du transport de voyageurs en Bourgogne est plus dynamique (+3.6%) que celle constatée pour le territoire de Franche-Comté. On a vu ci-dessus que dans le passé c'était plutôt l'inverse.

Les effectifs du TRV pour le territoire franc-comtois restent finalement stable pour ce semestre 2024 puisque la faible augmentation des effectifs au cours des 3 derniers mois (d'avril à juin 2024) n'a fait que compenser la diminution du premier trimestre 2024.

Notons toutefois un ralentissement de la croissance entre avril et juin 2024 coté bourguignon.

SANITAIRES



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

On note cependant une différence importante du taux de croissance des effectifs du transport sanitaire au sein de la région, entre le territoire de Franche Comté et le territoire de Bourgogne.

En effet durant le premier semestre 2024, le taux de croissance des effectifs du secteur sanitaire en Franche Comté reste stable, à l'instar de ce que l'on a vu pour le secteur du transport de voyageurs, du fait d'une compensation de la baisse des effectifs du premier trimestre au cours du 2^{ème} trimestre 2024

Coté bourguignon, le taux dévolution est positif sur les 2 premiers trimestres 2024 avec +3.7% d'augmentation.

Pour l'ensemble de la branche professionnelle, tous secteurs d'activité confondus, les effectifs ont eu un acquis de croissance sur le premier semestre 2024, selon les données Urssaf de +1.3% en Bourgogne (dopé par le transport de personnes) et de +0.1% soit une stabilité pour la Franche comté.

Prévision pour l'ensemble de l'année 2024

La situation rencontrée au cours de l'année 2023 et début 2024 en BFC est un peu différente selon les anciens territoires bourguignons et franc-comtois comme nous l'avons montré précédemment.

Prévisions pour le secteur MARCHANDISES

Sur le territoire bourguignon, l'année 2023 a été marquée par une tendance à la baisse des effectifs en MAR de -0.8%. cette tendance baissière s'est encore confirmée durant le premier trimestre 2024 (-0.4% d'effectifs) pour ensuite repartir sur une légère augmentation des effectifs au cours de 2^{ème} trimestre 2024 avec +0.9%. **Ainsi sur le premiers semestre 2024, les effectifs ont eu un acquis de croissance global de +0.5% ce qui représente en valeur absolue 80 salariés.**

En conséquence, la tendance proposée par l'OPTL régional pour ce territoire, serait la prudence compte tenu d'une économie au ralentie depuis plusieurs mois. Comme par la passé, les membres remarquent que les entreprises font ce qui est leur en pouvoir pour maintenir les effectifs malgré une baisse importante des volumes à transporter (estimée de moitié) : non renouvellement des départs, de moins en moins de CDD et d'intérimaires, on commencerait même à entendre parler de licenciements, tout en réduisant la voilure de certaines activités par la vente de matériels (par exemple dans la benne ou le TP) pour maintenir une capacité financière.

Selon l'OPTL, les dernières évolution de juin 2024, ainsi que l'évolution de 2023, pourraient être préfigurateurs de ce que l'on peut attendre pour fin 2024 : **les prévisions à fin 2024 resteront donc basées sur l'acquis de croissance constaté déjà en juin 2024 (sans diminution)**

La situation semble un peu différente sur le territoire francomtois du fait de l'activité de Stellantis sur ce territoire qui se porte relativement bien avec le développement de nouveaux modèles électriques. Cependant les évolutions au cours de l'année 2023 et au premier trimestre 2024 ont été

négatives (-0.4% sur l'année 2023 et -1.1% sur le premier trimestre 2024). C'est à partir du 2ème trimestre 2024 que la croissance est revenue avec +1.2% des effectifs. Il faut cependant voir cette évolution de manière modérée puisqu'elle ne permet que de revenir au niveau antérieur, soit une **stabilité des effectifs constatée sur le premier semestre 2024. L'OPTL propose donc de rester sur cette tendance haussière pour ce territoire**, même si en valeur absolue les prévisions restent faibles (prévisions de +0.3% sur l'année soit une vingtaine de salariés seulement, ce qui équivaut à une quasi-stabilité). Notons également que le territoire franc-comtois compte moitié moins de salariés en MAR que le territoire bourguignon, d'où un impact moindre sur les évolutions globales de la région.

En conclusion pour l'ensemble de la BFC, la prudence reste de mise et il faudra attendre début de 2025 pour voir les conséquences de cette activité au ralenti avec la crainte d'une augmentation des défaillances d'entreprises.

Prévisions pour le secteur VOYAGEURS

L'activité du secteur voyageur en BFC est essentiellement orientée en transport scolaire et transport interurbain. Ainsi en fonction des années, les besoins de conducteurs d'autocar sont liés aux appels d'offres et à ce qui en découle quant à l'organisation des services de transports. Les appels d'offre peuvent ainsi avoir un impact sur les évolutions de l'emploi (*voir précédemment chapitre sur la répartition par département*).

Concernant ces évolutions d'emploi dans le secteur voyageurs, là encore nous notons des divergences entre les anciens territoires de la région.

Pour le territoire franc-comtois, l'évolution constatée des effectifs au cours de l'année 2023 est de +4.3 % avec des variations au cours de chacun des trimestres : on note un pic d'évolution au 3ème trimestre 2023 qui s'est un peu maintenu au cours du 4ème trimestre. Ce qui correspond aux besoins en recrutement pour la rentrée scolaire. **Ce territoire semble connaître peu ou prou les mêmes variations 2023 pour l'année 2024** : les deux premiers trimestres ne montrent pas d'évolution d'effectifs mais les besoins de la rentrée scolaire ont bien été là, avec un peu moins de difficultés dans les recrutements.

Par conséquent, l'OPTL prévoit que l'évolution des effectifs du secteur « Voyageurs » en FC va connaître en 2024 la même évolution qu'en 2023 et que l'on peut donc espérer une nette augmentation en cette fin d'année. **Sur cette tendance, les effectifs pourraient croître de +3% sur l'année 2024 en Franche Comté**

Côté bourguignon, l'évolution est différente. A l'inverse du territoire francomtois on note une importante augmentation des effectifs au cours du premier trimestre 2024 (+100 salariés, +3.8%), comme cela avait été le cas au cours du premier trimestre 2023. Cette augmentation semble n'être que le résultat d'une régulation des personnes prérecrutées avant formation en 2023 et qui sortent de formation début 2024. Les stages étant généralement prévus au cours de l'automne/hiver avec des pré-sélections par les entreprises avant formation, l'intégration se fait donc directement à l'obtention des diplômes en janvier/février. A cela s'ajoute également les variations issues des appels d'offres décrites ci-dessus.

Ainsi pour **les prévisions du 2ème semestre 2024, l'OTL privilégie également une évolution conforme à celle connue en 2023**, les conditions étant relativement similaires à l'année dernière.

En conclusion, l'Observatoire émet ainsi l'hypothèse d'une évolution globale des effectifs en transport de voyageurs pour la région BFC conforme à celle connue pour l'année 2023, avec un ralentissement en fin d'année 2024, ce qui amène à une augmentation globale estimée de +1.5% soit 75 salariés en plus pour l'année 2024.

Prévisions pour le secteur SANITAIRE

Compte tenu des évolutions régulières d'effectifs que connaît le secteur du transport sanitaire depuis de très nombreuses années, compte tenu du fait que les organisations des transports sanitaires d'urgences se reportent maintenant des pompiers vers les ambulanciers, compte tenu de la concentration des services de santé, **l'OPTL propose de rester sur la tendance actuelle de croissances des effectifs de ce secteur et estime donc le niveau d'emploi à fin 2024 à +3% par rapport à fin 2023, soit un peu plus d'une centaine de conducteurs ambulanciers durant l'année 2024**

Prévisions pour l'ensemble de la branche professionnelle à fin décembre 2024

Le taux d'évolution sur l'année 2023 pour l'ensemble de la branche professionnelle en BFC prévoyait une augmentation de +1.2% soit 390 salariés au total, avec un transport sanitaire qui reste le secteur ayant eu la plus forte progression. La réalité a été moindre puisque le secteur du transport de marchandises (qui dicte la tendance globale compte tenu de son poids) a connu une variation négative (-0.6%) alors que nous avons opté pour une légère augmentation (+0.2) préférant rester optimiste

Aussi, pour l'année 2024, c'est avec une grande prudence que l'OPTL, compte tenu des incertitudes de l'environnement économique actuel, table sur un maintien de croissance des effectifs dans la branche, que l'OPTL a qualifié de « stabilité positive », celle-ci restant très modérée avec +0.9% (soit +287 salariés) et se basant essentiellement sur les acquis de croissance déjà constatés au 30 juin 2024

Éléments de prospectives pour les années 2024 – 2025

Compte tenu des éléments énoncés ci-dessus par l'OPTL régional BFC et en tenant compte des évolutions antérieures des effectifs selon les secteurs, les prévisions d'évolution à fin 2025, voire fin 2026 seraient les suivantes :

La projection des emplois et des besoins s'établit sur une ancienneté moyenne dans le métier de 19 ans en Marchandises, 12 ans en Voyageurs et 9 ans en Sanitaire.

Ces prévisions nous donnent le nombre de besoins en personnel qu'il faudrait satisfaire, aussi bien pour renouveler les départs de fin de carrière (les plus importants) que pour faire face à la croissance des effectifs (création nette d'emploi).

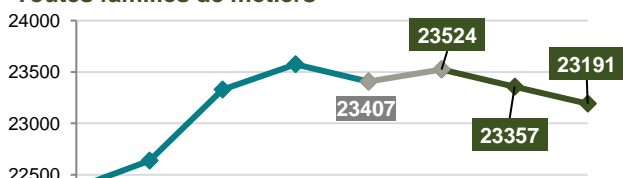
Pour information, l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi n'est pas « modélisée » ici, c'est-à-dire non prise en compte des éventuelles pénuries de main d'œuvre.

Note du rédacteur : les graphiques suivants n'expriment qu'une projection des effectifs et des besoins en personnel en fonction des évolutions passées, des prévisions de départ à la retraite et de l'estimation des membres de l'OPTL régional pour l'année 2024.

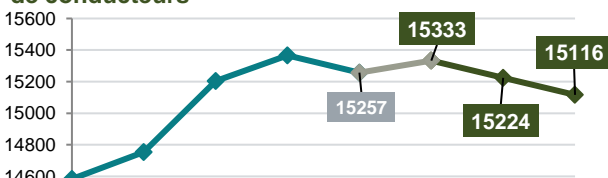
Évolutions prévisionnelles des effectifs

Transport de marchandises

Projection des effectifs
Toutes familles de métiers



Projection des effectifs
de conducteurs

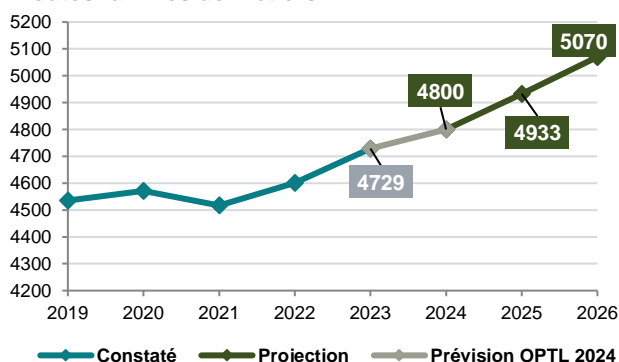


Les prévisions des effectifs en transport de marchandises à fin 2026, en tenant compte des variations antérieures, **mettent en avant une diminution de 1.4% des effectifs sur les 2 prochaines années**, ce taux étant identique à la diminution prévue pour l'évolution du nombre de conducteurs (-1.4%)

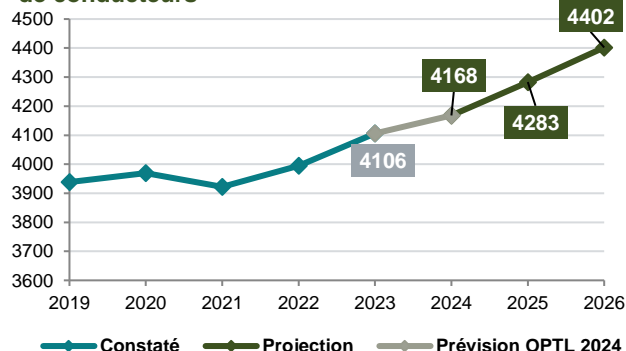
Même si ces estimations mettent en évidence une baisse du nombre de salariés estimé dans la branche professionnelle, des besoins de recrutement seront toujours présents pour le remplacement des départs en retraite. Nous verrons par la suite, à partir de ces données, ce que cela va induire comme besoins de recrutement par secteur.

Transport de voyageurs

Projection des effectifs
Toutes familles de métiers



Projection des effectifs
de conducteurs



Les projections des effectifs du secteur de voyageurs, en tenant compte des variations antérieures, poursuivent la tendance des années antérieures et **prévoient une augmentation des effectifs du secteur et par voie de conséquence des effectifs de conducteurs, pour les 2 années à venir de +5.6%**.

Transports sanitaires

Projection des effectifs
Toutes familles de métiers



Projection des effectifs
de conducteurs



Nous l'avons déjà constaté dans les chapitres précédents, le secteur du transport sanitaire reste le secteur de la branche professionnel qui connaît au cours des différentes années, des croissances de ses effectifs les plus fortes. **Il semble donc possible de prévoir une poursuite de cette tendance pour les 2 prochaines années soit une augmentation d'effectifs du secteur (et par la même du nombre de conducteurs) de 11,3%.**

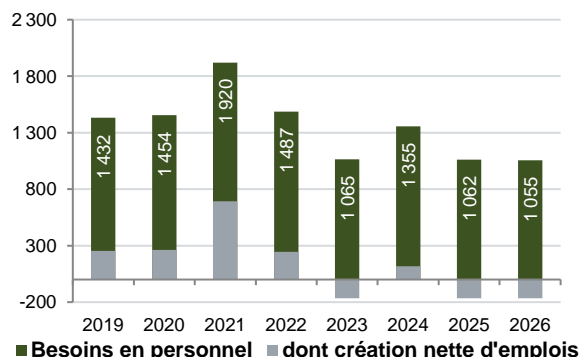
Ces prévisions d'évolution des effectifs des trois grands secteurs de la branche professionnelle nous amènent à prévoir les besoins en recrutement qui devraient en découler.

Evolutions prévisionnelles des besoins en recrutements

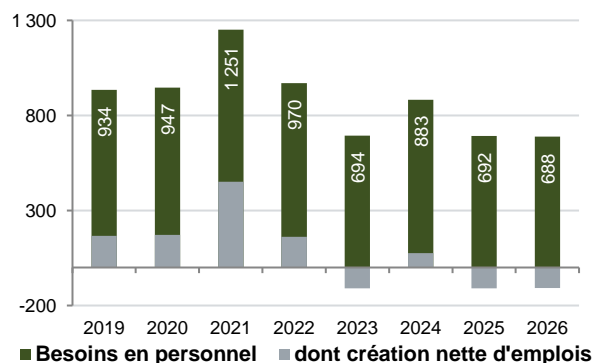
À la vue des évolutions d'effectifs estimées ci-dessus, et en tenant compte des paramètres définis précédemment, les besoins de recrutements de la branche professionnelle à horizon 2026 seraient les suivants, selon les secteurs d'activités :

Transport de marchandises

Besoins annuels de nouveaux entrants
Toutes familles de métiers



Besoins annuels de nouveaux entrants
Conducteurs



Rappelons que les conducteurs routiers du transports de marchandises ne représentent que 47% du total des conducteurs routiers, tous secteurs d'activités confondus, branche professionnelle des transport et hors branche.

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

CONDUCTEURS	2024	2025	2026
Besoin annuel global de nouveaux entrants	883	692	796
dont créations d'emplois	76	-109	0
dont renouvellement*	807	801	796

EXPLOITANTS	2024	2025	2026
Besoin annuel global de nouveaux entrants	137	107	106
dont créations d'emplois	12	-17	-17
dont renouvellement*	125	124	123

LOGISTIQUE	2024	2025	2026
Besoin annuel global de nouveaux entrants	196	154	153
dont créations d'emplois	17	-24	-24
dont renouvellement*	179	178	177

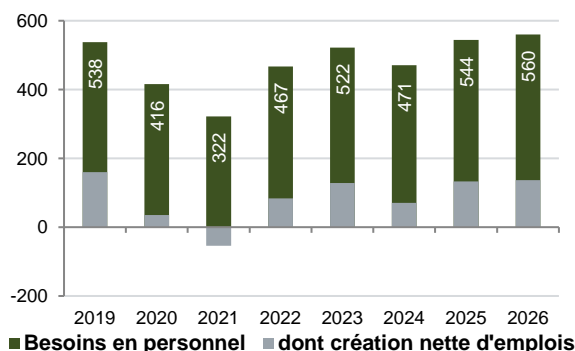
*renouvellement : remplacement annuel des départs prévus en tenant compte d'une ancienneté moyenne des salariés du secteur de 19 ans.

Nous sommes globalement sur **un volume d'environ 800 besoins de recrutement par an de conducteurs sur les 2 ans** à venir pour le secteur du transport routier de marchandises, ces recrutements étant liés uniquement aux besoins de **remplacements de salarié** car, comme nous l'avons vu précédemment, l'OPTL prévoit une baisse globale des effectifs de ce secteur pour les 2 années à venir. Habituellement, les besoins en conducteurs au sein de la branche atteignent 80 à 84% pour le seul motif de remplacement annuel des départs (cf. chapitre démographie).

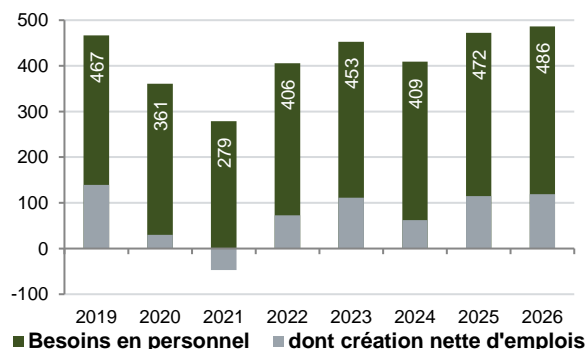
Notons que les besoins régionaux en formation pour les métiers de la conduite et de la logistique doivent s'entendre de façon plus large afin de satisfaire aussi les autres secteurs d'activité n'entrant pas dans le périmètre de notre champ conventionnel mais qui ont aussi des besoins de recrutement

Transport de voyageurs

Besoins annuels de nouveaux entrants
Toutes familles de métiers



Besoins annuels de nouveaux entrants
Conducteurs



Rappelons que les conducteurs routiers du transports de voyageurs représentent que 67% du total des conducteurs voyageurs

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

CONDUCTEURS	2024	2025	2026
Besoin annuel global de nouveaux entrants	409	472	486
dont créations d'emplois	62	115	119
dont renouvellement*	347	357	367

EXPLOITANTS	2024	2025	2026
Besoin annuel global de nouveaux entrants	11	14	14
dont créations d'emplois	1	4	3
dont renouvellement*	10	10	11

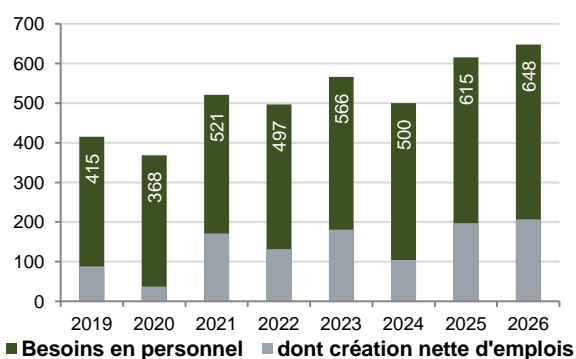
*renouvellement : remplacement annuel des départs prévus en tenant compte d'une ancienneté moyenne des salariés du secteur de 12 ans.

75% des besoins de recrutement à prévoir pour les 2 années à venir visent le recrutement pour le remplacement des départs en retraite des salariés et presque exclusivement des salariés conducteurs.

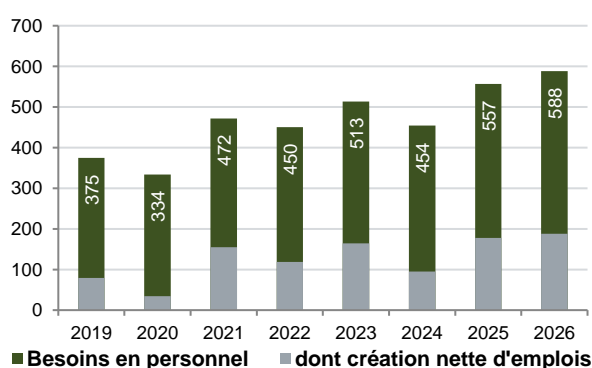
Selon les variations et évolutions antérieures des effectifs, **les prévisions des recrutements dans le secteur du transport de voyageurs sont de l'ordre de 470 personnes par an entre 2025 et 2026**

Transports sanitaires

Besoins annuels de nouveaux entrants
Toutes familles de métiers



Besoins annuels de nouveaux entrants
Conducteurs



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

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

CONDUCTEURS	2024	2025	2026
Besoin annuel global de nouveaux entrants	454	557	588
dont créations d'emplois	95	178	188
dont renouvellement*	359	379	400

EXPLOITANTS	2024	2025	2026
Besoin annuel global de nouveaux entrants	3	4	4
dont créations d'emplois	1	1	1
dont renouvellement*	2	3	3

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

Comme nous l'avons dit précédemment le secteur des transports sanitaires a toujours montré une progression de ses effectifs au cours des exercices passés. Ceci nous amène donc à prévoir des besoins en recrutement relativement importants en proportion de la population du secteur, puisque **nous prévoyons environ 550 et 580 recrutements par an entre 2025 et 2026 dont 1/5 serait dû à des créations nettes d'emplois.**



Conclusion

Cette nouvelle édition du rapport OPTL a permis de mettre en lumière un ensemble d'indicateurs relatifs à l'évolution de l'emploi au sein des entreprises de la branche professionnelle au cours de l'année 2023. Ce rapport présente également les estimations de l'OPTL BFC en termes d'emploi à fin 2024 et propose une projection des emplois à horizon 2026.

Face à un contexte économique de 2023 difficile qui tend à se prolonger au cours de l'année 2024, les entreprises de la branche professionnelle ont su maintenir leurs emplois particulièrement au sein du transport de marchandises, fortement impacté au cours de la période concernée. Les effectifs de ce secteur d'activité, s'ils n'ont pas progressé autant que l'OPTL BFC l'avait prévu en novembre 2022, se sont toutefois accrus légèrement de +0.9%. Parallèlement à cela, nous n'avons pas constaté de défaillances d'entreprise, à l'exception de celles des entreprises individuelles de courses et livraisons (relevant du code NAF 5320Z) ce qui n'a pas eu d'impact sur l'emploi.

Les secteurs relatifs aux transports de personnes ont également montré qu'ils avaient pu maintenir voire développer leurs effectifs au cours de l'année 2023. Si les transports de voyageurs ont su faire croître le nombre de leurs salariés de +0.5%, c'est le secteur du transport sanitaire qui reste le secteur le plus dynamique dans sa progression d'emplois, avec une augmentation de +4.1% du nombre de ses salariés.

Dans le contexte actuel, il est difficile d'anticiper les évolutions de l'emploi dans la branche, sachant que ce secteur vient en appui des autres secteurs économiques pour lesquels beaucoup d'incertitudes demeurent en ce début d'année 2025. Cependant, la branche professionnelle a déjà, par le passé, su prouver qu'elle avait une grande capacité d'adaptation pour maintenir ses emplois.

Ainsi les projections d'emploi et de besoins de recrutement dans la branche professionnelle veulent rester résolument optimistes aux vues des évènements passés et prévoient des évolutions positives du nombre de salariés dans les 2 années à venir : plus de 1000 recrutements par an pourraient être envisagés en transport de marchandises dont les $\frac{3}{4}$ pour des postes de conducteurs, entre 500 et 550 personnes par an pour chacun des secteurs voyageurs et sanitaires.

Cependant la branche professionnelle va immanquablement être confrontée, dans les prochaines années à venir, à de nombreux nouveaux défis liés aux évolutions technologiques et sociétales, à la transition et mixité énergétique dont nul ne sait si le niveau d'investissement attendu ne sera pas un frein pour l'emploi et surtout et encore au manque d'attractivité de ses métiers risquant de créer encore une pénurie sur le marché du travail. Ces interrogations donnent tout leur sens aux travaux de veille de l'OPTL qui offrent le moyen d'analyser finement les tendances du marché du travail et les besoins en compétences.

Mais au-delà des statistiques et du contexte économique et géopolitique, le personnel reste le bien le plus précieux d'une entreprise. Il est garant de la création de valeur et de la satisfaction des clients. Et pour assurer la pérennité de nos entreprises dans un monde incertain, il est essentiel de donner la priorité aux collaborateurs, poursuivre l'attractivité de nos métiers, former sans cesse les professionnels de demain, les fidéliser et rester créatif et innovant.

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



Organisations syndicales



Organisations patronales

