



RAPPORT 2022

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



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





RAPPORT 2022

Sommaire

Édito	5
Contexte économique général	6
Bilan 2022 des activités de la CPNEFP	9
Bilan 2022 des activités de l'OPTL	10
Champ d'application et d'observation	12
Entreprises et établissements	18
Effectifs	24
Rémunération	41
Démographie	44
Santé au travail	48
Mouvements de main-d'œuvre	52
Intérim	60
Marché du travail	62
Formation	74
Insertion professionnelle	90
Prospective	98

Édito



L'année 2021 a été rythmée par une reprise de l'activité post-Covid-19 dans tous les secteurs.

Cette reprise d'activité a accentué les tensions sur le recrutement car bien qu'identifié comme un secteur indispensable pendant la période de la crise sanitaire, le secteur du transport et de la logistique peine à recruter en nombre suffisant.

Dans cette présente édition, les représentants de la Branche du transport et de la logistique ont souhaité explorer les raisons des difficultés de recrutement afin de nourrir les débats sur les différents leviers d'amélioration adaptés à chaque secteur d'activité.

Dans ce contexte de tension sur les recrutements, il paraît d'autant plus important d'anticiper les événements futurs qui pourraient aggraver les difficultés de recrutement. En 2024, la France accueillera 10 millions de spectateurs rien qu'à Paris dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques. Le secteur des transports et de la logistique est appelé à jouer un rôle clé dans la réussite de l'évènement, c'est la raison pour laquelle les partenaires sociaux ont souhaité, au fil des pages de cette édition du rapport, éclairer l'impact d'un tel évènement sur les entreprises du secteur, leur activité et les formations nécessaires.

Parallèlement, cet évènement fera gagner la France en visibilité et engendrera un afflux touristique. Or l'activité du transport touristique a été fortement touchée par les mesures de restriction, encore en vigueur en début d'année 2021, et liées à la pandémie Covid-19. Le rapport 2022 de l'OPTL revient sur la manière avec laquelle le transport touristique a traversé cette crise.

La présente édition s'est également enrichie de nouveaux indicateurs, comme ceux permettant de mieux appréhender les Obligations d'Emploi des Travailleurs Handicapés. La richesse des indicateurs exposés dans l'édition 2022 du rapport OPTL traduit bien l'étendue des enjeux auxquels la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport s'efforce de répondre.

Les turbulences de l'année 2022 (guerre en Ukraine, crise énergétique, difficultés d'approvisionnement...), et les incertitudes qui entourent 2023, donnent tout leur sens aux travaux de veille de l'OPTL qui permettent de suivre au plus près les tendances du marché du travail et des besoins en compétences. À cet égard, nous profitons de cet éditto pour remercier chaleureusement l'AFT et OPCO Mobilités pour leurs contributions qui rendent possibles la réalisation et la diffusion de ces travaux.

Bruno LEFEBVRE

Président

Michel CHALOT

Vice-Président

Contexte économique général

Rebond du PIB en 2021

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

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

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

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

Une reprise en demi-teinte

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

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

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

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

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



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

Développement des motorisations au gaz

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

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

Hausse du prix de l'énergie

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



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

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

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

Une vague de démissions

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

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

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

Sources :

Les Comptes de la Nation en 2020, INSEE Première, mai 2022

Bilan annuel des transports en 2021, Datalab, octobre 2022

Observatoire du transport sanitaire 2022, septembre 2022

L'activité de transport rebondit au deuxième trimestre 2022, Datalab, octobre 2022

Poursuite de la hausse de l'activité de transport au quatrième trimestre 2021, Datalab, Avril 2022

Hausse de l'activité de transport au deuxième trimestre 2021, Datalab, octobre 2021

Prêt Garanti par l'Etat, situation au 31 juillet 2022, Ministère de l'économie des finances et de la Relance

Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021, juin 2022

La France vit-elle une « Grande démission » ?, Direction de l'Animation de la Recherche, des Etudes et des Statistiques, octobre 2022



Bilan 2022 des activités de la CPNEFP

(Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle)

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

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

Dans ce cadre, les partenaires sociaux ont pris plusieurs décisions au cours de sept réunions qui se sont déroulées en 2022 :

- Rejet de l'appel à projets sur les Métiers émergents proposé par France compétences.
 - Suivi des travaux sur le référentiel TPMR.
 - Validation du dossier d'opportunité du CQP Maintenance Transport de voyageurs (avec élargissement du périmètre à la Branche du Transport Urbain de Voyageurs pour un CQPI) et lancement des groupes de travail paritaires.
 - Validation du dossier d'opportunité du CQP Opérateur de messagerie et lancement des groupes de travail paritaires.
 - Validation des travaux de mise à jour des CQP Transport de fonds et valeurs (expiration des agréments actuels des 3 CQP TFV le 31/12/2022) et inscription au RNCP.
 - Validation du financement des contrats d'apprentissage et des contrats de professionnalisation du titre professionnel de Technicien froid embarqué routier sous réserve d'éléments complémentaires (évolution dans l'emploi, technologie existante, tarification).
 - Validation de la prise en charge des contrats d'apprentissage pour la formation « Agent supérieur en transports maritimes, portuaires et activités douanières ».
 - Validation en l'état de la liste des experts sur la base du volontariat pour les audits dans les CFA.
- Approbation des niveaux de prise en charge de l'apprentissage par les commissions paritaires pour les formations des organismes de Branche.
 - Validation des travaux Axes 1&2 de l'EDEC Mobilité portés par OPCO Mobilités et co-financé par l'État. L'action sur le socle statistique s'est appuyée, à la demande de la CPNE, sur les chiffres issus des enquêtes AFT utilisés pour l'OPTL.
 - Validation de l'ensemble des travaux et livrables finaux Axe 3 de l'EDEC Mobilité porté par l'AFT et co-financé par l'État, dont une étude pour la création d'une application mobile de remontée des « signaux faibles » des salariés en termes de compétences (en respectant certains points de vigilance), et validation des dépenses réalisées.
 - Validation du diagnostic Sortie de crise sanitaire réalisé entre décembre et mars 2022. Ce diagnostic a été co-financé par OPCO Mobilités et l'État dans le cadre d'un appel à projets dédié pour accompagner les branches professionnelles.
 - Suivi de l'avancée des travaux sur le Contrat de professionnalisation expérimental, CQP « Technicien expert cars et bus ».

Bilan 2022 des activités de l'OPTL

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

Le présent rapport annuel, et la conférence de presse au cours de laquelle il a été présenté, ont été préparés grâce à quatre réunions des membres de l'OPTL national en 2022.

Dans chacune des douze régions métropolitaines continentales, deux réunions des membres régionaux des OPTL se sont tenues en 2022 en présentiel et/ou visioconférence, en vue d'élaborer notamment les rapports régionaux OPTL.

L'ensemble de ces rapports fait l'objet de présentations dans les territoires auprès des acteurs de l'emploi et de la formation.





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

L'AFT :

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

OPCO Mobilités :

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

Champ d'application et d'observation

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

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

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

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

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

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

En outre, dans chaque région administrative de métropole, un bilan annuel régional de même nature que celui préparé au niveau national est présenté par les représentations régionales de l'Observatoire national prospectif des métiers et des qualifications.





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

Ce rapport concerne les entreprises du champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

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

Terminologie utilisée dans le présent document

NAF REV. 2 *Intitulé du poste*

Transport routier de marchandises (TRM)

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

Transport routier de voyageurs (TRV)

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

Déménagement (DEM)

- 49.42Z *Déménagement*

Location (LOC)

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

Auxiliaires de transport (AUX)

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

Prestataires logistiques (PRL)

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

Transport sanitaire (TRS)

- 86.90A *Ambulances*

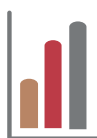
(*) Ces codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la Convention collective transport nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. En conséquence, pour les activités partiellement couvertes, les ajustements nécessaires sont opérés 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 52.10B de l'Entreposage non frigorifique.

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

loueurs (LOC) et prestataires logistiques (PRL), ainsi que l'expression « **transport routier de personnes** » qui recouvre le transport routier de voyageurs (TRV) et le transport sanitaire (TRS).

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



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

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

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

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

La méthode d'échantillonnage repose sur des quotas par région, taille d'établissement et secteur d'activité. Pour le présent bilan, 2 607 questionnaires recueillis en 2022 auprès d'autant d'établissements ont été exploités, représentant 78 316 salariés. La statistique Urssaf Caisse nationale (anciennement Agence centrale des organismes de sécurité sociale - Acooss) ajustée au champ conventionnel sert cette année de pierre angulaire au calcul des pondérations statistiques pour redresser les données. L'enquête porte ainsi sur plus de 6 % des établissements et 10 % des salariés de la Branche.

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

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

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

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

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

Remerciements

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



Les familles professionnelles de la Branche

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

● Méthodologie de l'édition 2022

Ajustement au champ de la CCNTR

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

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

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

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

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

« Calage » des données d'enquête sur les statistiques Urssaf Caisse nationale

Les résultats de l'enquête Tableaux de bord menée par les délégations régionales de l'AFT auprès des entreprises étaient jusqu'en 2011 calés sur les statistiques 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.

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

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

Mise à jour des statistiques Urssaf Caisse nationale 2012-2020

Les séries ACOSS pour les années 2012 à 2020 précédemment diffusées ont par ailleurs fait l'objet d'actualisations par l'Urssaf Caisse nationale.





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

L'exploitation du recensement de population 2016 de l'INSEE permet d'identifier le nombre de conducteurs, repérés par des Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS), par secteur d'activité.

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

- 641a Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)
- 643a Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)
- 644a Conducteurs de véhicule de ramassage des ordures ménagères

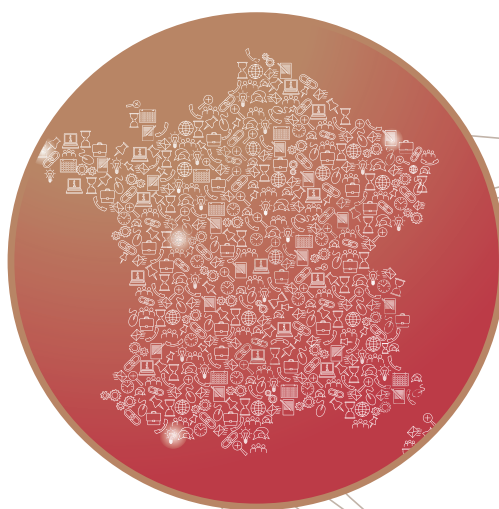
Pour la conduite de véhicules de transport routier de voyageurs :

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

Pour la conduite de véhicules de transport sanitaire :

- 526e Ambulanciers (salariés)

Au niveau national, on met en évidence que 52% des emplois de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont exercés dans la Branche des transports routiers (au sens de la Convention collective), qui concentre quasiment l'ensemble des conducteurs de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui. En fait, la Branche concentre 60% des conducteurs routiers et grands routiers et 32% des conducteurs livreurs, tandis que d'autres conventions collectives s'appliquent aux conducteurs de véhicules de ramassage des ordures ménagères. 50% des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la Branche, contre 38% exerçant dans le transport urbain, et près de 12% dans des établissements de l'administration publique centrale ou territoriale, agences de voyages et autres (ces ratios sont stables depuis plusieurs années). La Branche rassemble la majorité des conducteurs de véhicules de transport sanitaire, les autres étant principalement des agents de la fonction publique (hôpitaux, SDIS, SMUR...).



Entreprises et établissements

Une entreprise est constituée d'autant d'établissements qu'il y a de lieux différents où elle exerce son activité.

Selon les définitions de l'INSEE, une entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché. Il existe deux grandes catégories (ou familles) :

- l'entreprise individuelle qui ne possède pas de personnalité juridique distincte de celle de son exploitant (commerçant, artisan, profession libérale) ;
- l'entreprise dite personne morale : société anonyme (SA), société à responsabilité limitée (SARL).

Un établissement est une unité d'exploitation ou de production localisée géographiquement, individualisée, mais dépendant juridiquement d'une entreprise. C'est le lieu où est effectivement exercée l'activité (magasin, atelier).

Entreprises sans salarié au 31 décembre

	2018*	2019*	2020
TRM	53 930	71 439	100 931
TRM sans 5320Z	20 311	22 147	24 797
TRV	3 702	3 820	4 101
DEM	1 232	1 351	1 461
LOC	867	878	924
AUX	2 119	2 246	2 505
PRL	529	563	610
TRS	1 167	1 269	1 256
Total sans 5320Z	29 927	32 274	35 654
Total	63 546	81 566	111 788

Source : INSEE

Le 5320Z correspond aux autres activités de poste et de courrier.

Les chiffres présentés regroupent les entreprises sans salarié et celles dont l'effectif est inconnu

Données ajustées au champ conventionnel

*Les données du rapport OPTL 2020 ont été corrigées

En 2020, le nombre d'entreprises sans salarié de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport a drastiquement augmenté. En effet, on note une hausse de 37 % du nombre d'entreprises et jusqu'à +41 % dans le secteur du transport routier de marchandises. Ce secteur d'activité représente plus de 90 % du nombre d'entreprises de la Branche. Cette

augmentation s'explique par l'essor des sociétés de livraison à domicile de l'activité 5320Z « Autres activités de postes et de courrier » (+54 % en un an). Il est intéressant de voir que sans cette activité, la hausse du nombre d'entreprise au niveau de la Branche entière n'est plus que de +10,5 %, et de +12 % pour le transport routier de marchandises.



Établissements sans salarié au 31 décembre

	2011	2015	2018	2019	2020
TRM	18 491	24 157	57 157	75 681	105 947
TRM sans 5320Z	17 428	20 074	23 116	25 439	27 936
TRV	2 773	4 764	4 489	4 727	4 908
DEM	1 080	1 623	1 936	2 076	2 166
LOC	1 349	1 169	1 236	1 225	1 400
AUX	1 898	2 529	3 286	3 248	3 628
PRL	680	911	1 136	1 112	2 352
TRS	1 736	2 120	2 281	2 323	2 279
Total sans 5320Z	26 944	33 190	37 480	40 150	44 669
Total	28 007	37 273	71 521	90 392	122 680

Source : INSEE

Le 5320Z correspond aux autres activités de poste et de courrier.

Les chiffres présentés regroupent les établissements sans salarié et celles dont l'effectif est inconnu

Données ajustées au champ conventionnel

Parallèlement, le nombre d'établissements sans salarié de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport a augmenté de 36 % en 2020. 64 % de cette augmentation est attribuable à l'évolution du nombre d'établissements sans salarié dans l'activité 5320Z (+55 %). Cette explosion des indépendants de la

livraison urbaine est en lien avec la crise Covid-19. En effet, la fermeture des magasins et la limitation des déplacements ont favorisé les achats sur internet (et par conséquent la livraison à domicile) via des plateformes qui s'appuient sur des indépendants.

Entreprises avec salariés au 31 décembre

	2018*	2019*	2020
TRM	20 720	21 385	21 336
TRV	2 493	2 391	2 050
DEM	1 184	1 189	1 178
LOC	833	839	827
AUX	2 477	2 471	2 437
PRL	619	644	638
TRS	4 503	4 421	4 376
Total	32 829	33 340	32 842

Source : INSEE

*Les données du rapport OPTL 2021 ont été corrigées

Contrairement à ce que l'on observait en 2019 (hausse de 1,5%), en 2020 le nombre d'entreprises avec salariés s'est replié de 1,7%. Symbole de cette baisse, le transport de voyageurs (qui avait déjà vu son

nombre d'entreprises avec salariés baisser l'année précédente) enregistre une baisse de près de 15% du nombre d'entreprises avec salariés. Cependant, tous les secteurs sont concernés par cette tendance.

Établissements avec salariés au 31 décembre

	2011	2015	2019	2020	2021
TRM	22 367	21 839	23 230	24 057	25 369
TRV	3 127	3 412	2 857	2 721	2 729
DEM	1 397	1 317	1 321	1 328	1 362
LOC	1 252	1 163	1 153	1 135	1 139
AUX	4 479	4 481	4 499	4 496	4 602
PRL	1 173	1 285	1 492	1 520	1 595
TRS	5 086	5 107	4 982	4 945	4 926
Total	38 881	38 604	39 534	40 202	41 722

Source : URSSAF Caisse nationale

Données ajustées au champ conventionnel

*Les données du rapport OPTL 2021 ont été corrigées

Après une hausse de 1,7% en 2020, le nombre d'établissements avec salariés a connu une plus forte progression en 2021 (+3,8%). Celle-ci est notamment due à l'augmentation du nombre d'établissements avec salariés dans le transport de marchandises, qui a enregistré une hausse de plus de 1 300 établissements (soit 5,5% d'employeurs supplémentaires dans les transports routiers de fret interurbains ou de proximité). Après une baisse de 20% depuis 2015, le nombre d'employeurs dans le transport de voyageurs

se stabilise. A l'inverse, depuis 2015, le nombre d'employeurs dans le transport sanitaire continue de baisser légèrement (-3,5% sur la période).

L'écart entre le nombre d'indépendants et le nombre d'employeurs continue de se creuser, puisqu'on compte désormais plus de 3 fois plus d'indépendants dans la Branche que d'employeurs, alors que six ans auparavant le nombre d'indépendants était en-deçà du nombre d'employeurs.



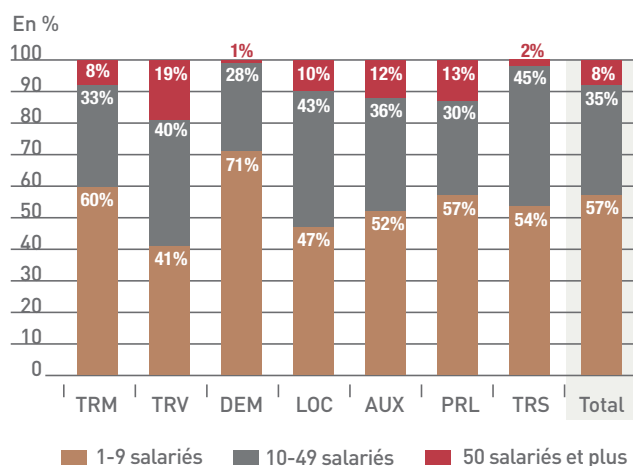
Créations d'établissements en 2021 et évolution en %

	2021	Évolution 2021/2020
TRM	97 567	35 %
TRM sans 5320Z	6 353	44 %
TRV	241	84 %
DEM	214	0 %
LOC	111	73 %
AUX	388	22 %
PRL	106	43 %
TRS	122	-8 %
TOTAL hors 5320Z	7 535	41 %
Total	98 749	35 %

Source : Ellisphère
Données ajustées au champ conventionnel

En 2021, près de 100 000 établissements ont été créés dans la Branche, ce qui représente une hausse de 35 % par rapport à 2020. Pour rappel, on avait observé une hausse de 28 % entre 2018 et 2019 et de 40 % entre 2019 et 2020. 99 % des créations d'établissements sont recensées dans le secteur du transport de marchandises, notamment pour le code APE 5310Z, à l'image des précédentes années. On compte en effet pas moins de 92 % des créations d'établissements dans la Branche qui se rapportent à ce code APE «Autres activités de poste et de courrier». La plupart des créations de ce secteur sont le fait de micro-entrepreneurs, notamment avec l'essor des livraisons à domicile.

Répartition des établissements par secteur et taille



Source : INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

Les établissements employant moins de 10 salariés représentent 57 % des établissements de la Branche, une proportion stable par rapport à l'année dernière, mais en baisse de 3 points sur 4 ans. La proportion de ces établissements est la plus élevée dans les secteurs du déménagement et du transport de marchandises (respectivement 71 % et 60 %). Pour ce qui est des établissements employant de 10 à 50 salariés, leur proportion est la plus élevée dans le transport sanitaire (45 %, +1 point par rapport à 2020) et la location (43 %, stable).

Défaillances d'entreprises et cessations d'activité en 2021

	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total
TRM	17 812	1 452	16 326	35 590
TRM sans 5320Z	1 357	1 390	1 045	3 792
TRV	358	176	81	615
DEM	97	81	55	233
LOC	43	37	17	97
AUX	182	126	80	388
PRL	21	28	13	62
TRS	110	165	30	305
Total hors 5320Z	2 168	2 003	1 321	5 492
Total	18 623	2 065	16 602	37 290

Source : Ellisphère

NC : Non Communiqué

Données ajustées au champ conventionnel

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

Si la reprise de l'activité post crise sanitaire a été globalement bénéfique pour l'ensemble de l'économie, elle s'est malgré tout accompagnée d'une hausse importante des défaillances d'entreprises dans la Branche. On compte plus de 37 000 défaillances d'entreprises en 2021 dans la Branche (après 5 340 en 2020), dont 95% dans le secteur du transport routier de marchandises. Dans 98% des cas, il s'agit de cessations d'activités. Cette explosion des cessations volontaires d'activités (qui ne sont d'ailleurs pas des défaillances au sens légal du terme) concerne essentiellement le NAF 5320Z «Autres activités de poste et de courrier» (85% des cessations de la Branche) où se trouve la majeure partie des livreurs à domicile, ainsi que dans une

moindre mesure sur le NAF 4941A Transports routiers de fret interurbain et 4941B Transport routiers réguliers de fret de proximité. Ces cessations d'activités s'inscrivent dans un contexte Covid-19 car de nombreuses mesures de fermetures ont perduré dans des secteurs, dont la distribution et la restauration. Par ailleurs, de nombreux professionnels ayant moins de 3 ans d'existence n'ont pu accéder aux prêts proposés et le soutien étatique s'est progressivement réduit en 2021 (activité partielle, fonds de solidarité...). Une activité insuffisante à générer des revenus, des trésoreries inexistantes, ont poussé nombre de petits intervenants à cesser volontairement leur activité sans passer par la case cessation de paiements.



Défaillances d'entreprises par cause



Part des liquidations judiciaires en %

	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total
En 2021	1 %	22 %	1 %	2 %
En 2020	4 %	46 %	1 %	10 %

Part des redressements judiciaires en %

	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total
En 2021	0,1 %	6 %	0,1 %	0,5 %
En 2020	1 %	14 %	0 %	3 %

Source : Ellisphere

NC : Non Communiqué

Données ajustées au champ conventionnel

Alors que les cessations d'activités volontaires ont explosé, le nombre de liquidations et de redressements judiciaires est en recul en 2021, ce qui conduit à une

baisse de la part des liquidations et redressements judiciaires dans l'ensemble des cessations (respectivement 2 %, -8 points, et 0,5 %, -2,5 points).

Nombre de salariés concernés par les redressements et liquidations judiciaires

Liquidation judiciaire



Redressement judiciaire



	2020	2021	2020	2021
TRM	3 538	2 504	1 280	1 020
TRV	120	82	1 024	70
DEM	95	83	83	44
LOC	81	87	38	39
AUX	62	202	291	280
PRL	17	28	41	0
TRS	70	91	95	72
Total	3 983	3 077	2 852	1 524

Source : Ellisphere

Données ajustées au champ conventionnel

La diminution du nombre de redressements et liquidations judiciaires est également associée en 2021 à une baisse du nombre de salariés concernés par ces événements (respectivement, -47 % et -23 %).

Les salariés sous le coup d'une liquidation judiciaire sont 2 fois plus nombreux que ceux concernés par un redressement judiciaire (en 2020 ils étaient 1,4 fois plus nombreux).

Effectifs

777 718 salariés dans la Branche au 31 décembre 2021

Répartition des salariés par secteur d'activité détaillé au 31.12.2021

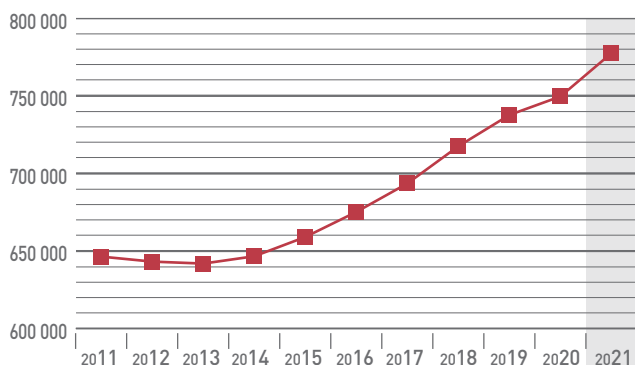
NAF REV-2	Total	%
Transport routier de marchandises (TRM)		
● 49.41A	217 252	27,9%
● 49.41B	180 344	23,2%
● 53.20Z	10 111	1,3%
● 80.10Z	10 231	1,3%
Total	417 938	53,7%
Transport routier de voyageurs (TRV)		
● 49.39A	68 177	8,8%
● 49.39B	29 585	3,8%
Total	97 762	12,6%
Déménagement (DEM)		
● 49.42Z	11 265	1,4%
Location (LOC)		
● 49.41C	19 600	2,5%
● 77.12Z	5 500	0,7%
Total	25 100	3,2%
Auxiliaires de transport (AUX)		
● 52.29A	39 464	5,1%
● 52.29B	71 570	9,2%
Total	111 034	14,3%
Prestataires logistiques (PRL)		
● 52.10B	52 749	6,8%
Transport sanitaire (TRS)		
● 86.90A	61 870	8,0%
Ensemble des activités		
Total	777 718	100,0%

Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel



L'effectif salarié a augmenté de **3,7%** par rapport à 2020

Évolution des effectifs d'emploi au 31 décembre



Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

La Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport a créé près de 28 000 emplois salariés en 2021, cela représente plus de 4 % de l'ensemble des créations d'emplois du secteur privé en France, ce qui porte le nombre de salariés à environ 777 718 salariés au 31 décembre 2021.

Les effectifs salariés de la Branche ont progressé de 3,7 %. Cette augmentation est la plus forte de ces sept dernières années. En comparaison, dans l'ensemble de l'économie les effectifs salariés ont augmenté de 3,6 % par rapport à 2020.

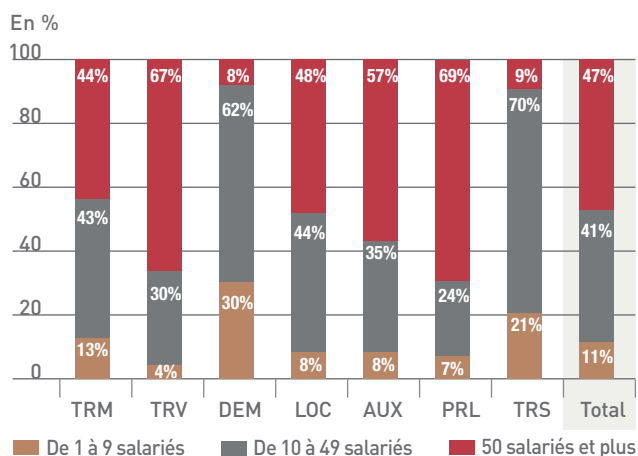
À noter que l'an dernier, et en s'appuyant sur les estimations de l'emploi au premier semestre 2021, ainsi que sur les prévisions des partenaires sociaux, l'Observatoire Prospectif des emplois et des qualifications dans les Transports et la Logistique avait estimé pour 2021 une progression sensiblement proche (+ 3,4%).

Effectifs et évolution par secteur d'activité au 31 décembre 2021

Activités	Secteurs							TOTAL
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	
2021	417 938	97 762	11 265	25 100	111 034	52 749	61 870	777 718
2020	400 062	97 916	11 109	25 212	107 151	48 586	59 748	749 784
Taux d'évolution en 2021	4,5%	-0,2%	1,4%	-0,4%	3,6%	8,6%	3,6%	3,7%

Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des effectifs par secteur et taille d'établissement



Source : INSEE

En 2021, la part des effectifs salariés des établissements de 1 à 9 salariés de la Branche augmente de 1 point et diminue proportionnellement pour les établissements de 10 à 49 salariés.

Par rapport à 2020, les secteurs des auxiliaires du transport et des prestataires logistiques concentrent davantage de salariés dans les établissements de plus de 50 salariés (la part des effectifs salariés dans les établissements de plus de 50 salariés augmente respectivement de 2 points et 1 point dans ces secteurs). Parallèlement, la tendance est inverse pour le secteur du déménagement, qui voit la part des effectifs salariés employés par des établissements de moins de 50 salariés augmenter par rapport à 2020 (+4 points).

La répartition des effectifs par taille d'établissement des secteurs du transport routier de marchandises et du transport sanitaire est similaire à celle de 2020.

Évolution 2020/2021 par secteur d'activité

Activités



	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Variation des effectifs en 2021	17 876	-154	156	-112	3 884	4 163	2 122	27 934
Taux d'évolution en 2021	4,5 %	-0,2 %	1,4 %	-0,4 %	3,6 %	8,6 %	3,6 %	3,7 %
Taux d'évolution en 2020	4,0 %	-3,2 %	0,4 %	-0,6 %	-0,9 %	1,8 %	-0,1 %	1,6 %

Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

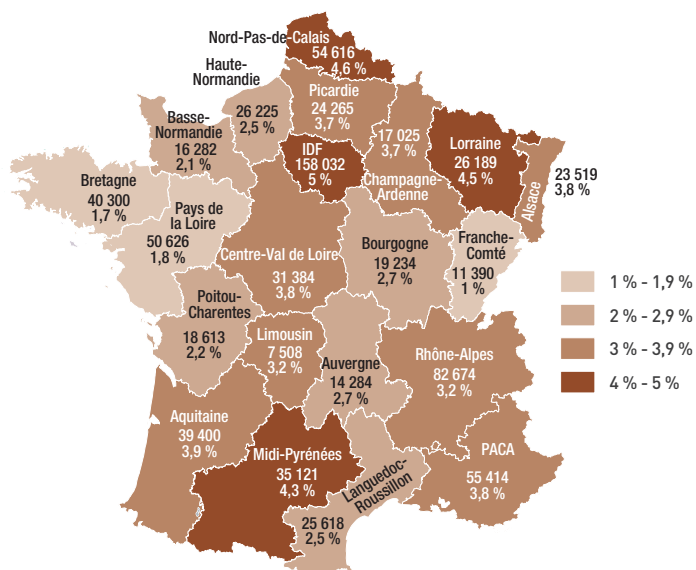
La croissance des effectifs salariés de la Branche s'accélère en 2021 (+3,7% contre +1,6% en 2020).

En 2021, le secteur du transport routier de marchandises crée plus de 17 800 emplois salariés, ce qui représente plus de 63 % des créations d'emplois salariés de la Branche. Le nombre de créations d'emplois salariés du secteur des prestataires logistiques est multiplié par plus de 5 par rapport à l'année précédente.

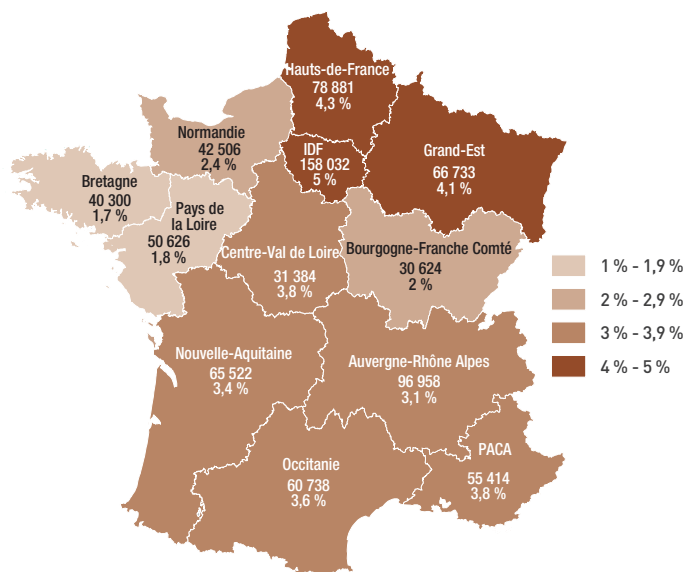
La diminution du nombre de salariés du transport routier de voyageurs et de la location ralentit en 2021 (soit respectivement -0,2 % et -0,4 % en 2021 contre -3,2 % et -0,6 % en 2020). Le nombre de salariés des secteurs des auxiliaires du transport et du transport sanitaire augmente de 3,6% en 2021, après une diminution en 2020 (respectivement -0,9 % et -0,1 %).

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

Anciennes régions



Nouvelles régions depuis le 1^{er} janvier 2016



Source : Urssaf Caisse nationale
Données ajustées au champ conventionnel

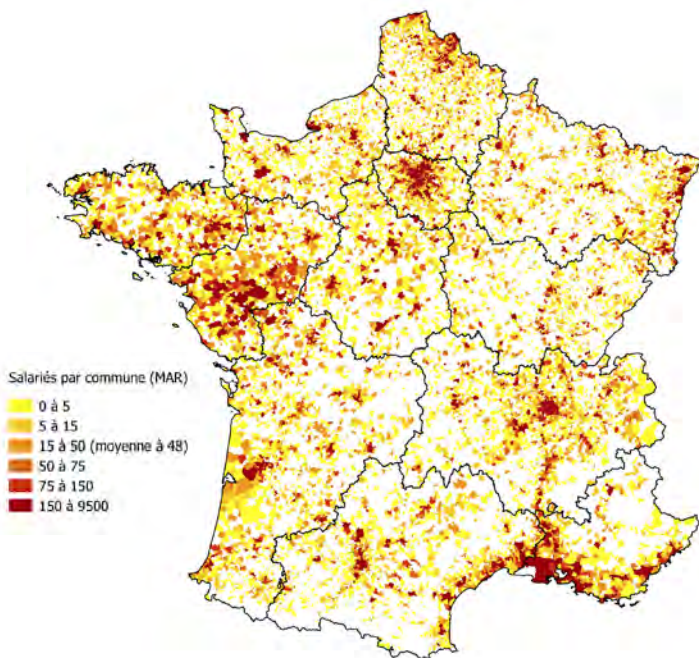
Toutes les régions (et tous les anciens territoires) ont gagné des emplois en 2021, les croissances les plus marquées étant constatées en Île-de-France (+5 %), en Hauts-de-France (+4,3 % et jusqu'à +4,6 % sur l'ancien

territoire du Nord-Pas-de-Calais), et en Grand-Est (+4,1% et jusqu'à +4,5 % sur l'ancien territoire de la Lorraine).

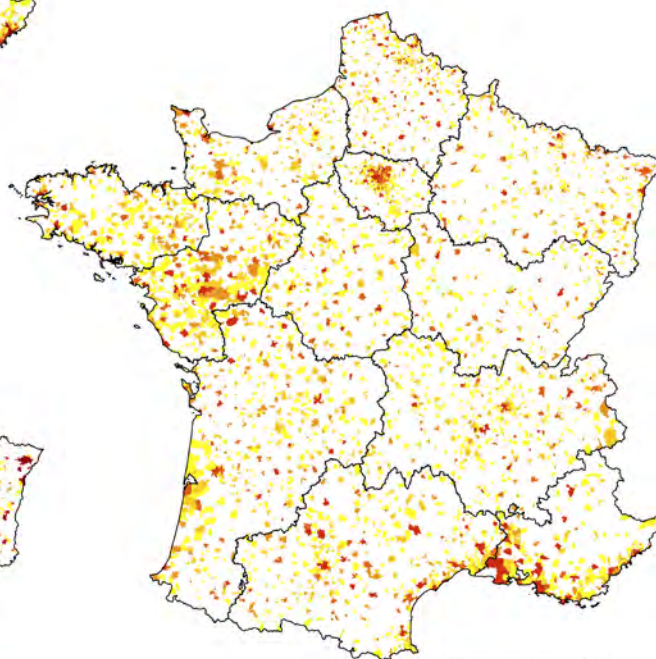


Répartition de l'emploi salarié de la Branche par activité et commune

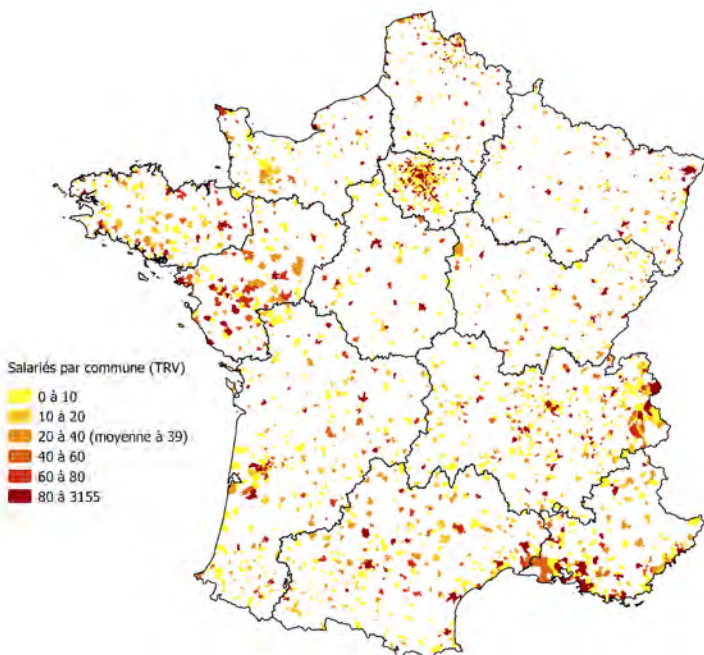
Activités Marchandises



Transport sanitaire (TRS)



Transport routier de voyageurs (TRV)



Augmentation de 4 % du nombre de conducteurs

Estimation de la répartition des salariés par famille professionnelle au 31.12.2021

	Total	%	Évolution 2021/2020	Écart entre 2020 et 2021
Direction	18 925	2%	-4%	-886
Gestion	37 313	5%	0%	79
Ventes / Achats	9 002	1%	12%	999
Exploitation transport	57 310	7%	5%	2 636
Manutention / Magasinage	104 914	13%	5%	4 712
Conduite	527 346	68%	4%	19 798
Maintenance	14 419	2%	13%	1 651
Interprofessionnel*	8 489	1%	-11%	-1 056
Total	777 718	100%	4%	27 934

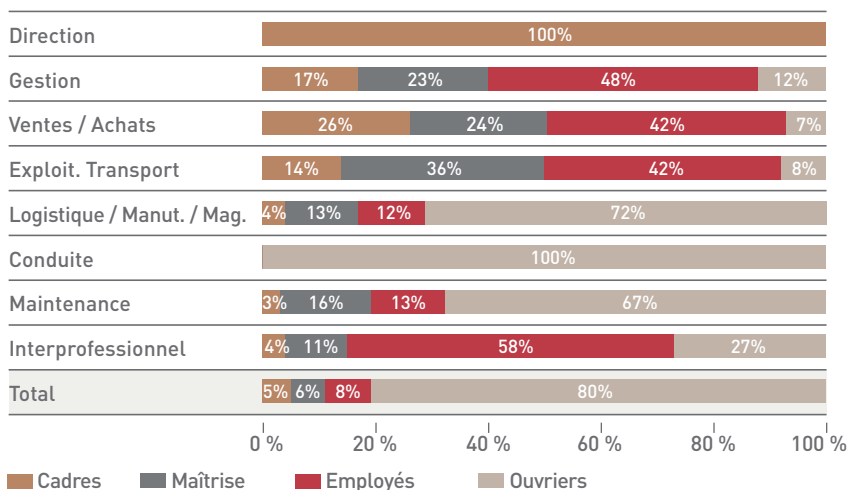
Source : Enquête Tableau de bord AFT

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

Les emplois créés en 2021 l'ont été majoritairement dans la famille professionnelle Conduite (près de 20 000 emplois supplémentaires).

En 2021, les familles professionnelles Maintenance, Ventes / Achats et Exploitation transport ont progressé (respectivement +13%, +12% et +5%) et compensé la diminution de l'année précédente (respectivement de -11%, -13%, -1% en 2020). Les métiers qui relèvent de l'Interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc.) comptent moins d'effectifs cette année (-11% par rapport à 2020).

Répartition des salariés par famille professionnelle et catégorie socioprofessionnelle (CSP) en 2021

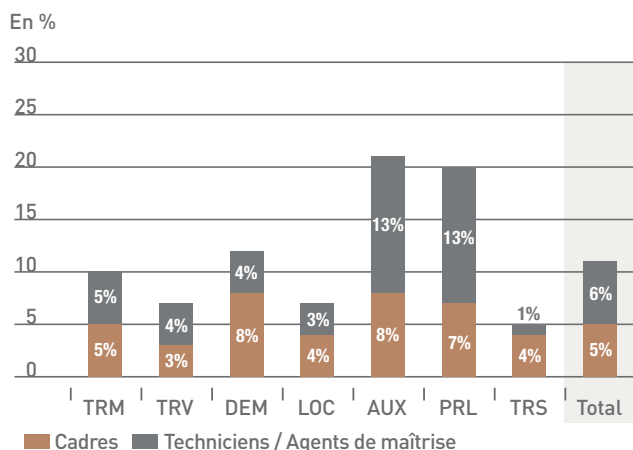


Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, les ouvriers représentent plus de huit salariés sur dix. Outre les conducteurs routiers, la grande majorité des salariés des familles professionnelles Logistique / Manutention / Magasinage (72%) et Maintenance (67%) ont ce statut.



Part du personnel d'encadrement par secteur d'activité en 2021

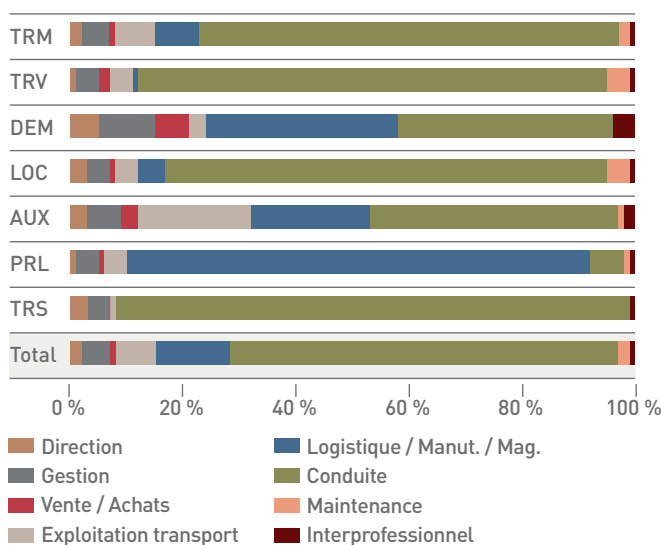


Source : Enquête Tableau de bord AFT

La part des effectifs salariés de la Branche ayant le statut de cadre ou technicien/agent de maîtrise est stable depuis 4 ans (11 %). Selon les secteurs, la représentation des cadres et techniciens/agents de maîtrise est disparate.

En 2021, cette proportion est de 21 % chez les auxiliaires de transport et de 20% chez les prestataires logistiques. A contrario, ces catégories socio-professionnelles ne représentent que 7 % (+1 point par rapport à l'an passé) des effectifs du transport routier de voyageurs et 5 % des effectifs du transport sanitaire.

Répartition des salariés par secteur d'activité et famille professionnelle en 2021



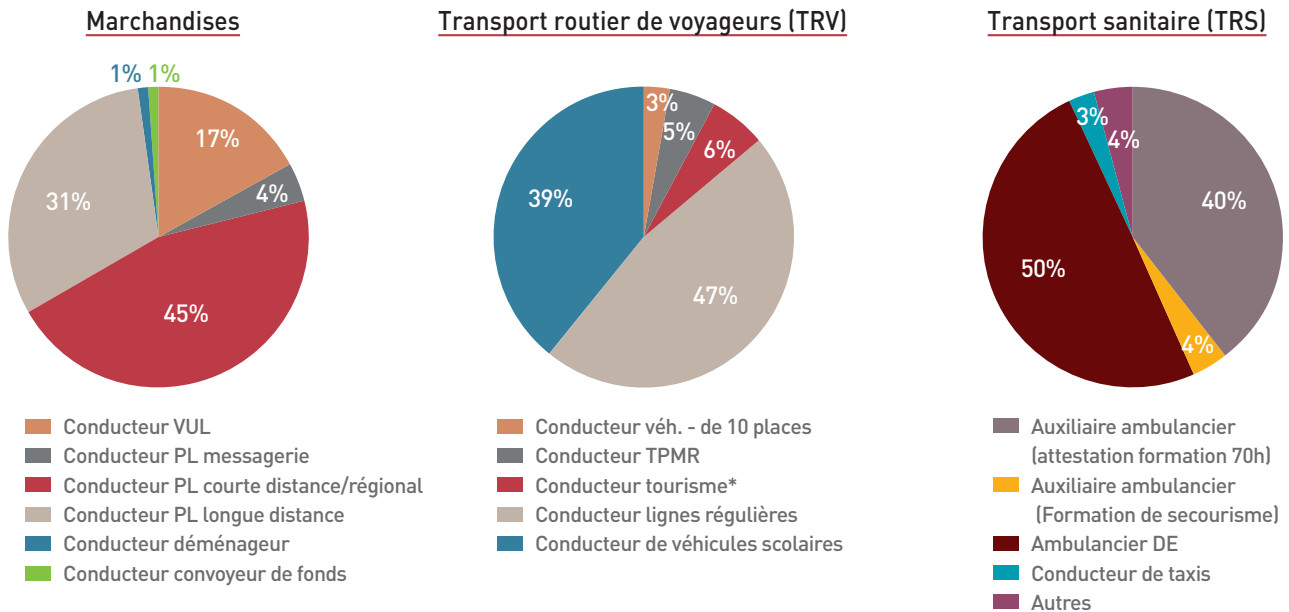
Le transport routier de personnes emploie une forte proportion de salariés de la famille professionnelle conduite : 90% des effectifs du transport sanitaire et 83% de ceux du transport routier de voyageurs, sont des roulants. A titre de comparaison, ils sont 75% dans le transport routier de marchandises au sens strict (TRM), qui inclut les transports routiers de fret de proximité ou interurbains, les activités de poste et de courrier par des entreprises opérant en dehors de l'obligation de service universel et le transport de fonds et valeurs.

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS
Direction	2%	1%	5%	3%	3%	1%	3%
Gestion	5%	4%	10%	4%	6%	4%	4%
Ventes / Achats	1%	2%	6%	1%	3%	1%	0%
Exploitation transport	7%	4%	3%	4%	20%	4%	1%
Logistique / Manut. / Mag.	8%	1%	34%	5%	21%	82%	0%
Conduite	75%	83%	38%	79%	44%	6%	90%
Maintenance	2%	4%	0%	4%	1%	1%	0%
Interprofessionnel*	1%	1%	4%	1%	2%	1%	1%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

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

Répartition des salariés en Conduite par sous-famille et activité en 2021



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

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

Plus de 527 300 conducteurs sont comptabilisés dans la Branche en 2021, dont 15% exercent dans le secteur du transport routier de voyageurs (près de 81 600 salariés) et 11% dans le transport sanitaire (plus de 55 400 salariés).

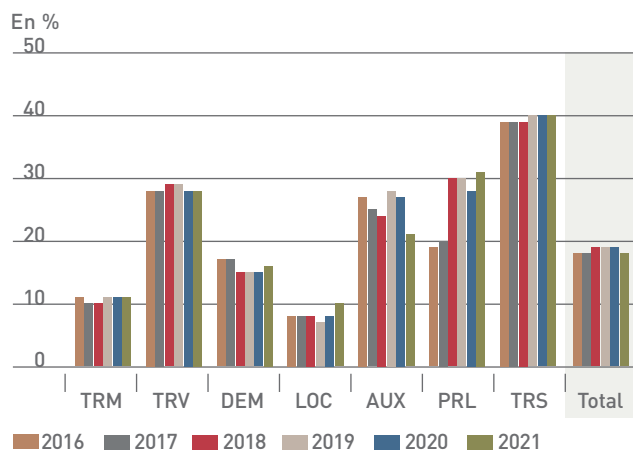
Dans le transport routier de voyageurs, 47% des conducteurs exercent principalement une activité de conduite sur des lignes régulières et 39% conduisent à titre principal des véhicules scolaires. Le tourisme est l'activité principale de 6% des conducteurs de véhicules de transport en commun de la Branche.

Une majorité de conducteurs dans le transport sanitaire est titulaire du Diplôme d'État d'Ambulancier (50%). Les auxiliaires ambulanciers ayant suivi une formation de 70h représentent 40% des effectifs de conduite du secteur.

Parmi près de 390 300 conducteurs routiers de la Branche qui exercent leur métier dans le transport de marchandises, quatre conducteurs sur cinq conduisent des poids-lourds. Une majorité opère en courte distance et en régional.



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

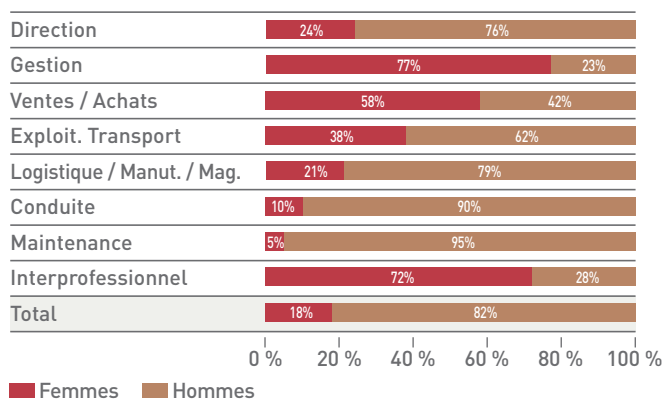


Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les 143 700 femmes salariées des entreprises de la branche représentent 18,5 % des effectifs en 2021 (proportion stable par rapport à 2020). En volume, le nombre de femmes salariées a augmenté de 2 % en un an.

Le secteur du transport sanitaire affiche le taux de féminisation le plus élevé de la Branche (40 % en 2021). Depuis cinq ans, les prestataires logistiques se sont fortement féminisés (19 % de femmes en 2016, 31 % en 2021). À noter que dans le transport de fonds et valeurs, un quart des salariés sont des femmes.

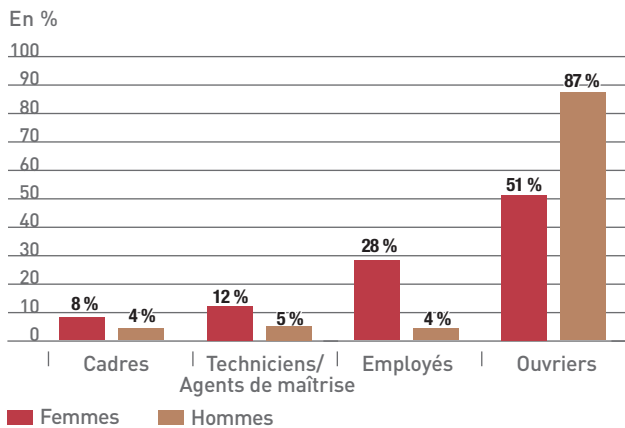
Répartition des femmes par famille professionnelle



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les familles professionnelles les plus féminisées sont la famille Gestion, avec 77 % des postes occupés par des femmes, la famille interprofessionnelle, avec 72 % de femmes salariées, et la famille Ventes/Achats, où plus d'un salarié sur deux est une femme. A l'opposé, les femmes sont sous-représentées en Logistique/manutention/ magasinage (21 %), Conduite (10 %) et Maintenance (5 %).

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

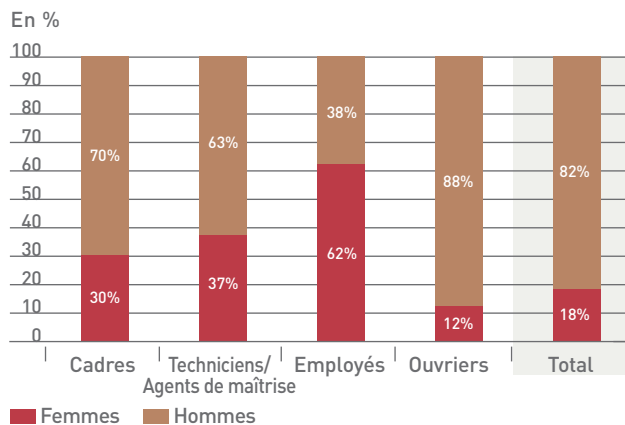


Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, 87 % des hommes ont le statut d'ouvrier, contre 51 % des femmes. En revanche, celles-ci ont une plus forte probabilité que les hommes d'avoir le statut d'employé (28 % des femmes ont le statut d'employé, contre 4 % des hommes), ainsi que le statut de cadre ou technicien / agent de maîtrise (20 % des femmes ont ce statut, contre 9 % des hommes).

À titre de comparaison, dans l'économie française, 41,1 % des femmes en emploi ont le statut d'employé en 2021, contre 11,8 % des hommes ; ces derniers ont davantage de probabilité que les femmes d'avoir le statut d'ouvrier (30 % des hommes en emploi sont ouvriers contre 7,6 % des femmes), et 18,7 % des femmes sont cadres, contre 24,3 % des hommes.

Répartition des salariés par CSP selon leur sexe



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Si les femmes sont majoritaires parmi les employés (62 % des salariés de statut employé sont des femmes), elles restent minoritaires dans les autres catégories socio-professionnelles, en particulier parmi les ouvriers (12 % des ouvriers sont des femmes), mais aussi parmi les cadres et techniciens / agents de maîtrise (moins de 40 % de femmes à ces fonctions).

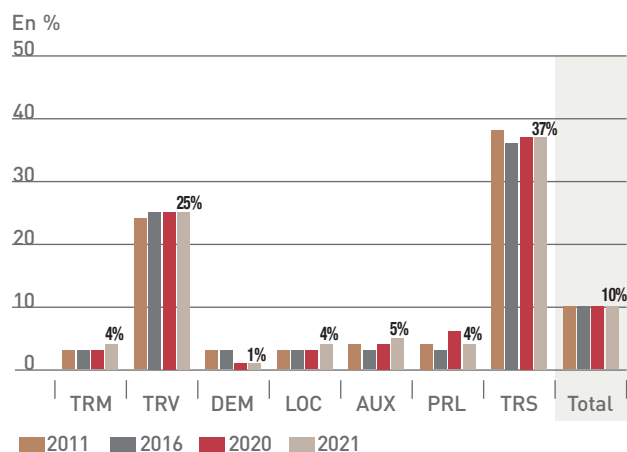
À noter que dans le reste de l'économie, tous métiers confondus, les femmes représentent 75,1 % des employés, 42,6 % des cadres, et 19,9 % des ouvriers.





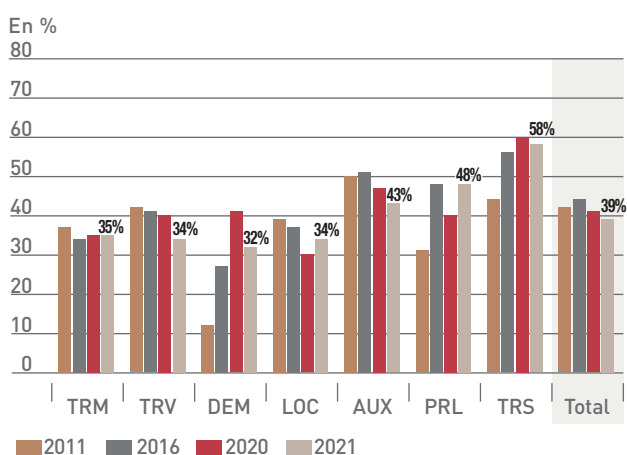
10 % des postes en conduite exercés par des femmes

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



Plus de 54 800 femmes exercent dans la Branche un emploi de conduite, soit 38 % des femmes salariées des entreprises de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport. Les femmes représentent ainsi 10 % des effectifs de la famille professionnelle Conduite, ratio stable depuis de nombreuses années. Dans le transport routier de voyageurs, près d'un quart des postes de conduite sont occupés par des femmes (soit plus de 20 500 salariées) et jusqu'à 37 % dans le secteur du transport sanitaire (plus de 20 300 conductrices). Près de 11 000 femmes conduisent des véhicules de transport routier de marchandises (3 % des effectifs de conduite en transport routier de marchandises).

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

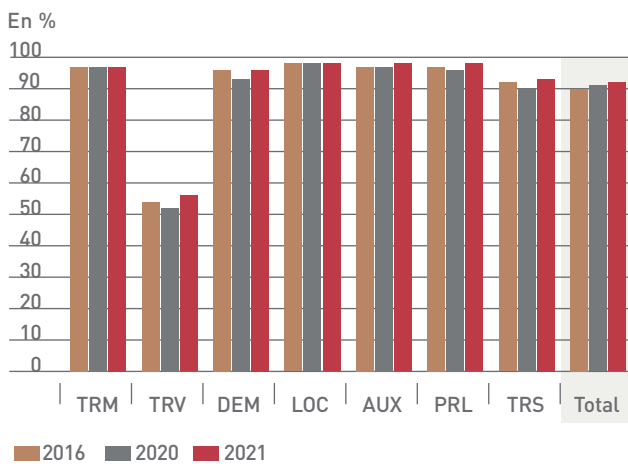


La proportion de femmes dans la famille professionnelle Exploitation Transport de la Branche tend à se replier (39 % en 2021 soit -3 points en dix ans). Parmi tous les secteurs, cette proportion est la plus faible dans le déménagement (32 % en 2021).

Avec une majorité de femmes dans les services d'exploitation des entreprises du transport sanitaire (58 % en 2021), et presque autant de femmes que d'hommes dans les services d'exploitation des entreprises des prestataires logistiques (48 % de femmes, +18 points par rapport à 2011), ces deux secteurs peuvent être considérés comme mixtes à l'exploitation.

92 % des salariés de la Branche travaillent à temps complet

Évolution de la part des effectifs à temps complet par secteur

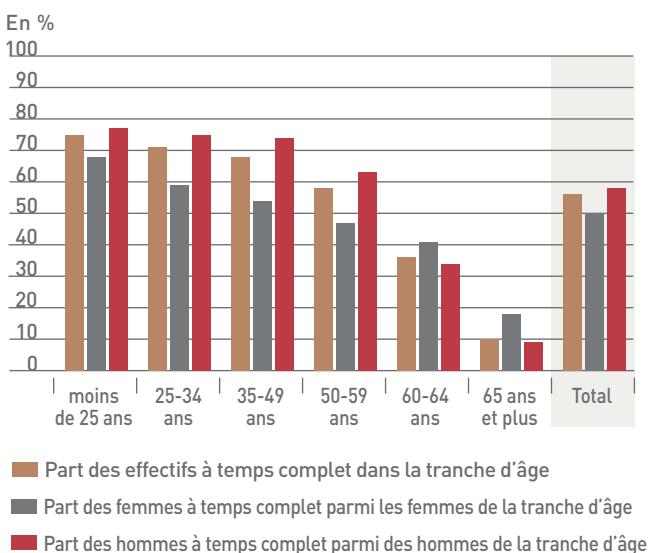


Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, plus de neuf salariés sur dix sont à temps complet. Le recours au temps complet est la norme dans la majorité des secteurs. C'est nettement plus que dans le reste de l'économie, où 17,6 % des postes sont à temps partiel.

Cependant, dans la Branche, seulement un salarié sur deux du transport de voyageurs est à temps complet.

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



Source : Enquête Tableau de bord AFT

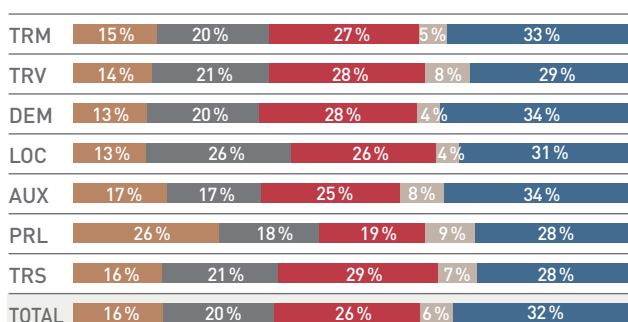
Dans le transport routier de voyageurs, la part des effectifs à temps complet diminue graduellement avec l'âge et ce, quel que soit le sexe. La part des salariés à temps complet des moins de 60 ans est supérieure ou égale à 58 % (contre 36 % pour les 60-64 ans et 10 % pour les plus de 65 ans). Cependant, à partir de l'âge légal de départ en retraite, les hommes sont moins souvent à temps complet que les femmes (sur la tranche 60-64 ans, 34 % des hommes contre 41 % des femmes).

Dans le reste de l'économie, tous secteurs confondus, la proportion de femmes travaillant à temps partiel est plus de trois fois plus élevée que la proportion d'hommes à temps partiel (27,5 % contre 8,4 %), soit un différentiel beaucoup plus élevé que dans le transport routier de voyageurs (50 % contre 42 %).



L'ancienneté moyenne est de **8 ans et demi** au sein du même établissement

Répartition des salariés en fonction de leur ancienneté dans l'établissement en 2021



■ < 1 an ■ 1 à 3 ans ■ 4 à 7 ans ■ 8 à 10 ans ■ > 10 ans

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Un tiers des salariés de la Branche travaille dans le même établissement depuis plus de dix ans. Chez les prestataires logistiques, la part des salariés qui ont moins d'un an d'ancienneté est de 26% (contre 8% en 2020), en lien avec la forte augmentation du nombre des créations de postes observée (hausse de 8% des effectifs salariés des prestataires logistiques en 2021).

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

	Marchandises (hors dem)	DEM	TRV	TRS	TOTAL
2011	8,6	9,2	8,0	6,5	8,3
2016	9,5	9,8	7,7	7,5	9,1
2020	9,0	9,0	7,3	7,3	8,7
2021	8,8	9,0	8,3	7,8	8,6

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, un salarié passe en moyenne plus de 8 ans et demi dans le même établissement.

L'ancienneté moyenne est la plus élevée dans le secteur du déménagement (9 ans).

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


	Direction	Gestion	Vente / Achats	Exploit.	Manut. Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof	TOTAL
Femmes	16,7	11,5	9,8	9,0	8,2	7,2	10,3	10,7	9,0
Hommes	18,7	9,8	9,9	9,4	8,7	8,0	9,8	11,4	8,5
Total	18,3	11,1	9,9	9,3	8,6	7,9	9,8	10,9	8,6

Source : Enquête Tableau de bord AFT

L'ancienneté moyenne des femmes dans le même établissement est supérieure à celle des hommes (9 ans contre 8 ans et demi). Les conducteurs présentent

l'ancienneté moyenne la plus basse (moins de 8 ans dans le même établissement).

Entreprises employant du personnel handicapé par activités en 2021



	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Entreprises assujetties à la contribution OETH	2 906	392	93	219	562	145	517	4 834
Entreprises assujetties qui emploient des travailleurs handicapés	2 034	358	48	169	408	114	336	3 467
Entreprises assujetties qui emploient des travailleurs handicapés (en %)	70%	91%	52%	77%	73%	78%	65%	72%

Source : données DSN

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

Dans la Branche, en 2021, 72% des entreprises assujetties emploient des travailleurs handicapés. Toutes les formes d'emploi sont ici prises en compte : CDI, CDD, contrats en alternance, contrats de mise à disposition par une entreprise de travail temporaire ou par un groupement

d'employeurs, stages et périodes de mise en situation en milieu professionnel. Cette part est plus élevée dans le transport de voyageurs où 91% des entreprises assujetties emploient du personnel handicapé et plus basse (52%) dans le déménagement.

Pour la 1^{ère} fois dans ce rapport, nous présentons ici des données issues de la DSN transmises à l'AFT par l'Agefiph. En effet, depuis 2020, toutes les entreprises, y compris celles de moins de 20 salariés, doivent déclarer dans la déclaration sociale nominative (DSN) leurs salariés handicapés dans leur effectif. La déclaration sociale nominative (DSN) s'est substituée à la déclaration papier ou à la télédéclaration à l'Agefiph.



Entreprises ayant une contribution autre que l'emploi direct à l'OETH en 2021

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Recours à la sous-traitance	14%	9%	24%	15%	32%	28%	9%	16%
Dépenses déductibles	5%	3%	8%	3%	8%	8%	2%	5%
Accord agréé	3%	2%	1%	0%	5%	8%	1%	3%

Source : données DSN

Des actions peuvent être valorisées dans le cadre de l'obligation d'emploi, comme déclarer l'achat de produits ou de services auprès d'un ESAT, d'une entreprise adaptée ou d'un travailleur indépendant handicapé. L'emploi dit « indirect » (achats de biens et services auprès des secteurs adaptés et protégés et des travailleurs indépendants handicapés) n'est plus pris en compte dans le calcul du taux d'emploi, mais il reste encouragé sous la forme d'une déduction appliquée au montant de la contribution. 16% des entreprises de la Branche ont déclaré avoir eu recours à ce type de sous-traitance en 2021. Les secteurs des auxiliaires de transport, des prestataires logistiques et des déménageurs en ont le plus recours (respectivement 32%, 28% et 24% des établissements assujettis).

L'employeur peut également, dans une certaine limite, déduire des dépenses directes telles que la réalisation

de travaux favorisant l'accessibilité des locaux de l'entreprise aux travailleurs handicapés, la mise en œuvre de moyens compensatoires au handicap pour le maintien dans l'emploi ou pour la reconversion professionnelle de salariés handicapés, l'organisation d'actions de formation, de sensibilisation des salariés et de prestations d'accompagnement de travailleurs handicapés.

L'employeur peut aussi s'acquitter de son obligation d'emploi en faisant application d'un accord agréé prévoyant la mise en œuvre d'un programme pluriannuel en faveur des travailleurs handicapés, pour une durée maximale de trois ans, renouvelable une fois. La part des entreprises assujetties de la Branche ayant déclaré des dépenses déductibles ou avoir un accord agréé s'établit respectivement à 5% et 3%.



Emplois des travailleurs handicapés par activités en 2021



Travailleurs handicapés employés en ETP (y compris ETP majoré*)

TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
8 457	2 628	81	619	3 015	2 063	593	17 457

Emplois exigeant des Conditions d'Aptitude Particulières (ECAP en %)

TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
49 %	76 %	30 %	78 %	20 %	2 %	86 %	43 %

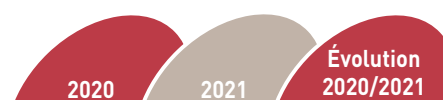
*ETP prend en compte la survalorisation des bénéficiaires de l'OETH âgés de 50 ans ou +
Source : données DSN

Les entreprises de la Branche emploient près de 17 500 bénéficiaires de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés, mutilés de guerre et assimilés (BOETH) en 2021. À noter que dans ce calcul, un coefficient de valorisation de 1,5 est appliqué à chaque travailleur handicapé d'au moins 50 ans, conformément au calcul des bénéficiaires de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés.

On note la présence de 43 % d'ECAP parmi les effectifs salariés totaux des entreprises de la Branche assujetties

à l'OETH. Les ECAP (Emplois exigeant des Conditions d'Aptitude Particulières) sont des emplois pour lesquels la loi dispose que l'entreprise n'est pas tenue de les proposer à des salariés reconnus handicapés. Les faibles taux d'ECAP dans le déménagement et chez les prestataires logistiques s'expliquent par le fait que les métiers de la conduite sont considérés comme des ECAP, contrairement à ceux de la manutention et de la logistique (qui constituent la majorité des emplois dans ces deux secteurs).

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



Entreprises assujetties

2020	2021	Évolution 2020/2021
5 062	4 834	-4,50 %

Entreprises qui emploient des travailleurs handicapés

2020	2021	Évolution 2020/2021
3 431	3 467	1,05 %

Travailleurs handicapés employés en ETP (y compris ETP majoré*)

2020	2021	Évolution 2020/2021
17 395	17 457	0,36 %

*ETP prend en compte la survalorisation des bénéficiaires de l'OETH âgés de 50 ans ou +
Source : données DSN

Le nombre d'entreprises de la Branche assujetties à l'OETH a diminué de 4,5 % en 2021, passant à moins de 5 000 entreprises assujetties. Cependant, le nombre

d'entreprises qui emploient des travailleurs handicapés, et le nombre de travailleurs handicapés en ETP, ont augmenté (respectivement +1 % et +0,4 %).



ZOOM SUR L'IMPACT DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024

Un évènement de taille comme les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024 requiert une organisation précise. En effet, il est attendu autour de 10 millions de spectateurs quotidiennement, principalement à Paris. Le village olympique et paralympique sera en effet situé à 7 km au nord du cœur de Paris et à moins de 2 km du Stade de France. Dans la capitale, on dénombre 15 sites de compétition pour les Jeux Olympiques et 11 pour les Jeux Paralympiques. Les Jeux de Paris 2024 seront particulièrement compacts puisque 24 sports olympiques (sur 32) se dérouleront dans un rayon de 10 kilomètres autour du Village

Paris 2024, ce sont aussi les Jeux de toute la France. Le tournoi de football se joue dans six stades de province : Bordeaux, Nantes, Lyon, Saint-Etienne, Nice, Marseille. L'intégralité des matchs de handball se dispute sur la Métropole Européenne de Lille et la voile vogue sur la Méditerranée, à Marseille. Pour la première fois dans l'histoire, les Jeux profitent même à l'outremer, avec le site de Teahupo'o à Tahiti, théâtre de la compétition olympique de surf.

Le secteur des transports et de la logistique est appelé à jouer un rôle clé dans la réussite de l'évènement. Il faudra notamment compter sur une organisation parfaite du transport de personnes, notamment dans Paris. Pour ne pas créer l'embolie dans les transports en commun franciliens, Île-de-France Mobilité (IDFM) compte renforcer son réseau et affréter des bus supplémentaires pour desservir des sites excentrés. IDFM prévoit à cette occasion d'affréter pas moins de 1 400 bus – électriques ou au biogaz – qu'il faudra prélever sur la flotte existante.

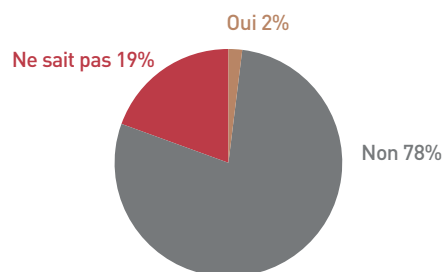
L'enjeu logistique est également fort pour bien organiser, gérer et maintenir une efficacité logistique pour le fret.

Dans ce contexte, un questionnaire spécifique a été adossé cette année à l'enquête Tableau de bord de l'AFT pour mesurer l'impact des JOP 2024 sur les établissements de la Branche et anticiper ainsi les besoins en recrutement et en formation nécessaires au bon déroulement de cet évènement. Ce questionnaire a été adressé aux établissements de tous les secteurs d'activité de la Branche.

Parmi les répondants, 78% estiment que leur activité ne sera pas impactée par les JOP, 2% prévoient d'être impacté et 19% ne savent pas, ce qui montre une forte incertitude des chefs d'établissements quant aux

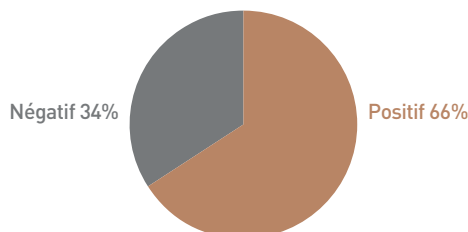
retombées dont ils pourraient bénéficier des JOP 2024. On remarque que plus de 60% des établissements se sentant impactés ont plus de 10 salariés, alors que 58% des répondants ont moins de 10 salariés. Les établissements qui anticipent un impact des JOP sur leur activité sont donc principalement des grosses structures.

Votre activité est-elle susceptible d'être impactée par les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 ?



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Cet impact sera-t-il ?



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Deux tiers des établissements qui prévoient que les Jeux Olympiques et Paralympiques auront un impact sur leur activité pensent que cet impact sera positif, grâce notamment au surcroît d'activité induit, en particulier dans les secteurs du transport touristique (à l'image de l'Euro de football en 2016), du transport de marchandises ou de matériaux en lien avec la construction de nouvelles infrastructures et de la location de véhicules. Près de la moitié des établissements qui prévoient un impact positif des JOP 2024 sur leur activité exercent dans le secteur du transport routier de marchandises, soit potentiellement 220 établissements environ de ce secteur au plan national. Ils seraient environ 150 établissements dans le transport routier de voyageurs et autant dans la logistique. Le nombre d'établissements du transport sanitaire qui anticipe un impact positif sur leur activité est marginal.

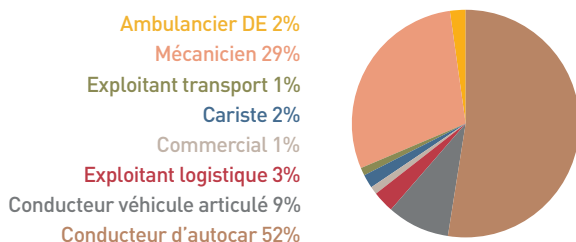
Un tiers des établissements qui estiment que l'impact sera positif se trouvent en Île-de-France où la majorité des épreuves auront lieu, ainsi qu'en Nouvelle-Aquitaine.

Les établissements qui ont répondu anticiper des impacts négatifs des JOP 2024 sur leur activité évoquent principalement comme explication des difficultés de circulation (près de 9 fois sur 10), notamment dans Paris où la possible fermeture de certains axes routiers et la saturation du trafic routier inquiètent les professionnels de la route. En région parisienne, une partie de l'A1, de l'A13, les deux tiers nord du boulevard périphérique entre les portes de Sèvres et de Bercy, ainsi que la pénétrante dans Paris jusqu'à l'Arena de Bercy, seront réservés à la circulation des véhicules des personnes accréditées par Paris 2024 et aux véhicules de secours et de sécurité, du 1^{er} juillet au 15 septembre 2024. Ces itinéraires pourraient être problématiques pour les transporteurs qui ne sont pas accrédités par Paris 2024. Ainsi, près de 30 % des établissements qui estiment que l'impact des JOP sera négatif sur leur activité sont situés en Île-de-France. Parallèlement, plus de 70 % des établissements qui prévoient un impact négatif sur leur activité sont des établissements du secteur du transport routier de marchandises.

Moins d'1 % des répondants envisagent de recruter spécifiquement dans la perspective des JOP 2024, ce qui représenterait en France une centaine d'établissements de la Branche.

Au total, 600 nouveaux recrutements ont été prévus dans la Branche.

Répartition des projets de recrutement

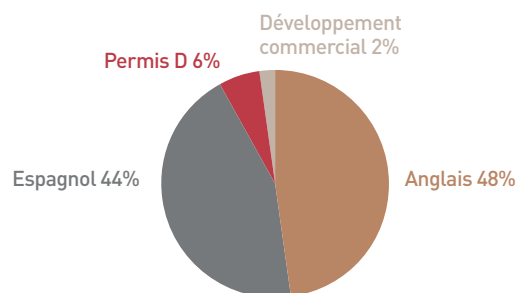


Source : Enquête Tableau de bord AFT

Parmi les recrutements prévus par les entreprises interrogées, plus de 50 % (312 recrutements au sein de la Branche) de ceux-ci concernent des conducteurs d'autocars. Les autres recrutements prévus concernent notamment les mécaniciens (175 recrutements soit près de 30 %), des conducteurs de véhicules articulés (54 recrutements, soit près de 10 %). Les embauches sont majoritairement prévues en Île-de-France où l'on dénombre 60 % des besoins en recrutement.

Au niveau de la Branche, une cinquantaine d'établissements auraient des besoins particuliers de formation continue pour leurs salariés en lien avec les JOP 2024. Ainsi, 420 salariés seraient concernés pour des formations en anglais, 380 en espagnol, 50 pour une formation permis D et 15 pour du développement commercial.

Part des formations nécessaires



Source : Enquête Tableau de bord AFT



Rémunération

Rémunération moyenne annuelle par équivalent temps plein selon les secteurs d'activité en 2020 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
Rémunération moyenne Brute	29 786	30 146	29 118	31 193	37 469	32 110	26 123	30 817
Hommes	29 658	30 448	28 583	30 852	37 586	32 916	26 411	30 699
Femmes	30 899	29 216	32 298	34 844	37 198	30 433	25 594	31 354
Rémunération moyenne Nette	23 289	23 151	22 991	24 449	28 742	24 853	20 773	23 994
Hommes	23 226	23 362	22 631	24 251	28 928	25 487	21 043	23 953
Femmes	23 838	22 501	25 213	26 585	28 307	23 532	20 279	24 183

Source : DSN INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

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

En moyenne, un salarié de la Branche a perçu en 2020 une rémunération brute en équivalent temps plein de

30 817 € par an et une rémunération nette en équivalent temps plein de 23 994 €. Le transport sanitaire comporte les moyennes de rémunération les plus faibles de la Branche (la rémunération brute y est 14 % plus basse que la moyenne de la Branche, tous sexes confondus).

En équivalent temps plein, on observe une rémunération nette supérieure de 1 % chez les femmes, liée au fait que la proportion de salariés ayant le statut cadres est plus élevée parmi les femmes que parmi les hommes.

Rémunération annuelle d'un conducteur longue distance à temps plein

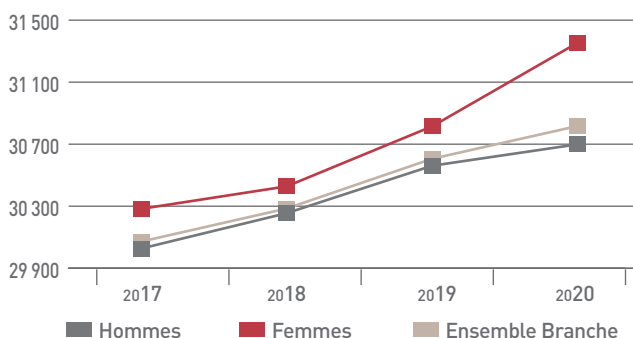
	2019*	2021	Évolution
Rémunération moyenne annuelle	31 056	31 906	2,70 %
dont salaire annuel	29 892	30 694	2,70 %
dont primes	1 164	1 212	4,10 %

Source : Enquête longue distance, Comité National Routier

* Annulation de l'enquête 2020

A partir de l'analyse des bulletins de salaire, le Comité National Routier a observé que le salaire moyen des conducteurs longue distance employés à temps plein a augmenté de 2,7 % en 2021 par rapport à 2019.

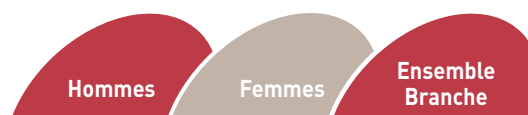
Évolution de la rémunération brute moyenne annuelle par sexe (en €)



En 2020, la rémunération brute moyenne des salariés de la Branche en équivalent temps plein a augmenté de 0,7%. Les femmes ont davantage bénéficié de cette progression avec une hausse de 1,7% contre 0,5% pour les hommes par rapport à 2019.

Source : DSN INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

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



Conduite			
	Hommes	Femmes	Ensemble Branche
641a Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	29 321	26 602	29 242
643a Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	23 108	22 554	23 131
641b Conducteurs de véhicule routier de transport en commun (salariés)	29 395	27 383	28 970
526e Ambulanciers salariés (du secteur public ou du secteur privé)	25 739	24 707	25 393
Logistique-manutention-magasinerie			
653a Magasiniers qualifiés	28 880	26 189	28 083
652a Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	27 472	25 498	27 243
487a Responsables d'entrepôt, de magasinage	38 922	37 941	38 209
487b Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	37 038	35 002	36 417
676a Manutentionnaires non qualifiés	26 713	25 990	26 252
676c Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	27 073	26 132	26 795
676b Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	24 149	23 676	23 747
Exploitation			
389a Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	64 413	54 843	61 627
466b Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	40 463	38 138	39 136
466c Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	39 315	36 898	38 713
546c Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	31 222	29 260	30 178
655a Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	29 215	27 411	28 846
676d Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	26 955	24 137	26 581

Source : DSN INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

Les rémunérations moyennes par Professions et Catégories Sociales (nomenclature INSEE) sont ici données sur le périmètre des entreprises qui relèvent

de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport.



Parmi les professions cœur de métier du transport et de la logistique, les ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports ont les rémunérations en équivalent temps plein les plus élevées (61 627 € brut par an en moyenne pour l'ensemble de la Branche). Pour les métiers de la conduite, les salariés les mieux rémunérés sont les conducteurs routiers et grands routiers avec en moyenne 29 242 € brut par an. Cependant, ce chiffre est à nuancer avec le temps de

travail moyen des conducteurs routiers. En effet, en 2021, la durée hebdomadaire moyenne de service des conducteurs de poids lourds salariés du secteur du transport routier de marchandises est de 45 heures et 44 minutes, en hausse de 18 minutes par rapport à 2020, et près de six conducteurs grands routiers sur dix effectuent un service hebdomadaire de 48 heures ou plus (source datalab 22/11/22).

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

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
CDI	30 124	30 506	31 010	31 556	38 281	32 585	26 185	31 257
Hommes	29 920	30 805	30 506	31 262	38 263	33 400	26 430	31 075
Femmes	31 643	29 573	33 494	35 954	38 327	30 874	25 736	32 047

Source : DSN INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
CDD	24 115	26 105	23 018	25 117	25 544	24 453	23 626	24 322
Hommes	24 132	26 475	23 144	24 156	25 264	24 385	23 948	24 352
Femmes	23 837	25 315	23 772	26 187	25 773	24 394	23 063	24 212

Source : DSN INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

En équivalents temps plein, les CDI ont une rémunération brute 1,3 fois supérieure à celle des CDD. Il y a cependant assez peu de CDD dans la Branche. Les

femmes perçoivent une rémunération brute supérieure aux hommes en CDI, à l'inverse des CDD.

Rémunération brute moyenne par durée de travail en 2020 (en €)

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
Temps complet	29 815	31 958	29 230	31 097	37 495	31 941	25 979	30 959
Hommes	29 639	32 241	28 693	29 664	37 904	32 905	26 223	30 749
Femmes	31 056	31 440	32 630	32 509	37 481	30 292	25 514	31 694

Source : DSN INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble Branche
Temps partiel	26 029	25 350	26 728	29 398	36 400	35 491	25 157	26 701
Hommes	24 623	25 356	26 884	26 863	34 801	40 453	25 408	25 564
Femmes	28 549	25 667	31 991	22 391	39 207	33 419	25 088	27 343

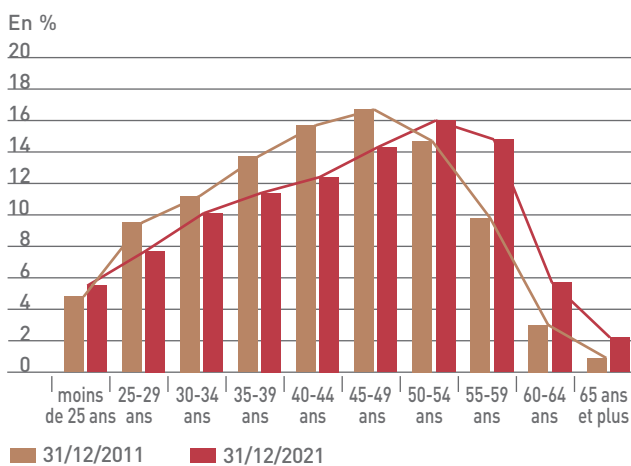
Source : DSN INSEE
Données ajustées au champ conventionnel

Les salariés à temps complet ont une rémunération brute en équivalent temps plein 1,2 fois supérieure aux salariés à temps partiel. Il est intéressant de noter que dans le secteur des prestataires logistiques, les salariés

à temps partiel ont une rémunération brute supérieure à celle des salariés à temps complet en équivalent temps plein.

Démographie

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

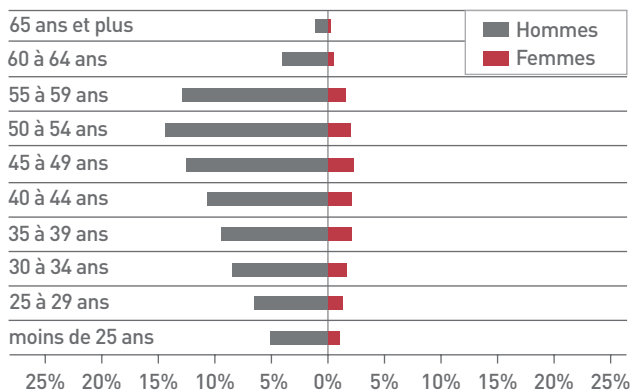


Source : Enquête Tableau de bord AFT

La comparaison à dix ans d'intervalle des pyramides des âges des salariés de la Branche met en évidence un glissement des effectifs vers les tranches d'âges supérieures. En effet, alors que les moins de 45 ans représentaient 55 % des effectifs en 2011, leur proportion est descendue à 47 % en 2021. De manière symétrique, les plus de 50 ans représentaient 28 % des effectifs salariés en 2011, contre 39 % en 2021.

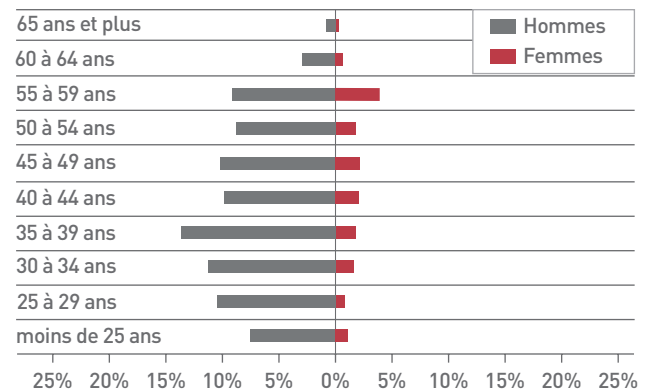
Pyramides des âges en 2021 (ensemble des familles professionnelles)

Marchandises (hors déménagement)



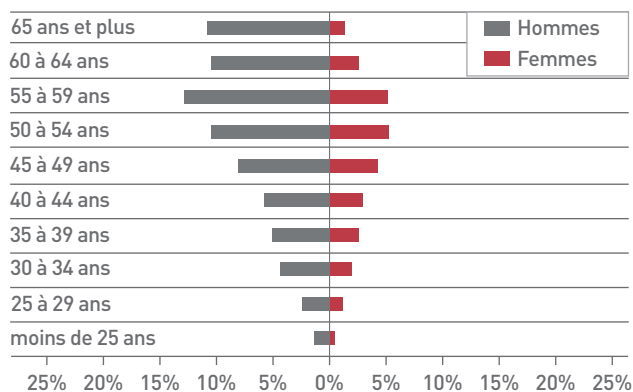
Source : Enquête Tableau de bord AFT

Déménagement





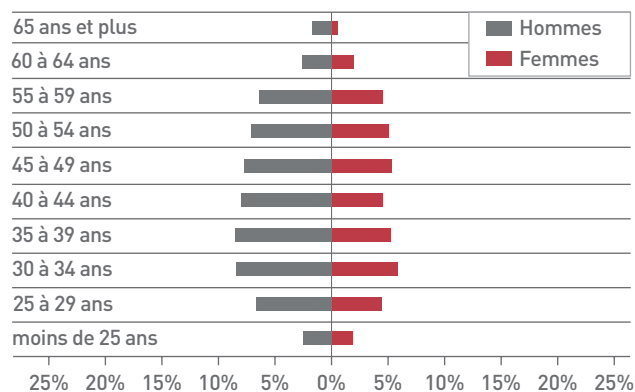
Transport routier de voyageurs



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans l'activité Marchandises au sens large, mais hors déménagement, on compte 24% de salariés de moins de 35 ans pour 20% de salariés de 55 ans et plus en 2021. En revanche, dans le déménagement et le transport sanitaire, les salariés de moins de 35 ans

Transport sanitaire



(respectivement 33% et 30%) sont plus nombreux que ceux de plus de 55 ans (respectivement 17% et 18%). Le transport de voyageurs ne compte que 12% de salariés de moins de 35 ans, mais 44% de salariés de 55 ans et plus.

Estimation des effectifs en conduite par tranche d'âge

	18-20 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-44 ans	45-49 ans	50-57 ans	58-62 ans	63-67 ans	67 ans et plus	TOTAL
Transport routier de marchandises et activités auxiliaires	6 727	11 734	27 030	37 420	43 072	48 878	59 921	111 496	34 863	6 887	2 249	390 279
Transport routier de voyageurs	133	838	2 596	4 898	6 004	7 300	10 358	23 323	14 785	7 133	4 215	81 584
Transport sanitaire	288	2 083	6 858	7 981	7 876	7 460	6 663	10 268	4 011	1 297	696	55 483
Branche	7 149	14 656	36 485	50 299	56 953	63 639	76 942	145 087	53 659	15 318	7 160	527 346

Source : Enquête Tableau de bord AFT

NS : Non significatif

En moyenne les salariés sont âgés de **44 ans et demi**

L'âge d'entrée dans le métier de conducteur routier est encadré par des textes réglementaires qui prévoient deux schémas de qualifications possibles :

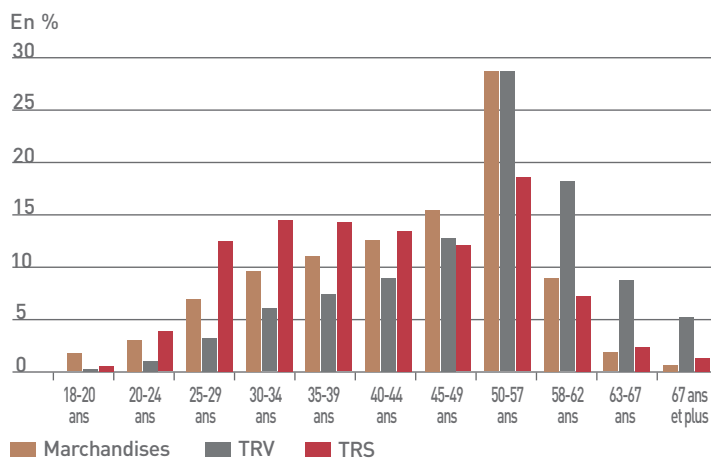
- Une qualification initiale, via les titres professionnels délivrés par le ministre du Travail (titres professionnels de conducteur de transport en commun sur route et du transport routier de marchandises sur porteur et sur tous véhicules) et les diplômes de conducteur routier délivrés par le Ministère de l'Éducation Nationale (CAP CRM et BAC pro CTRM) ; par cette voie, l'accès au métier est possible à partir de 18 ans pour le transport routier de marchandises, et de 21 ans pour le transport routier de voyageurs.
- Une qualification initiale accélérée, la FIMO (Formation initiale minimale obligatoire), qui s'accompagne d'une condition d'âge plus élevée pour entrer dans le métier de conducteur : 21 ans pour la conduite de véhicules lourds du transport de marchandises et (jusqu'en 2021) 23 ans pour celle du transport de voyageurs (ou 21 ans en cas d'affectation sur un service régulier national de moins de 50 km). Pour le transport sanitaire, les candidats au Diplôme d'État d'Ambulancier ne peuvent pas intégrer la formation tant qu'ils sont soumis au permis probatoire : le permis B doit être obtenu depuis au moins 3 ans, ou 2 ans en cas de conduite accompagnée.

Toutes ces raisons expliquent que seulement 4 % des effectifs de la famille professionnelle Conduite ont moins de 25 ans et 11 % moins de 30 ans. Dans le transport routier de

voyageurs, on compte même seulement 1 % des conducteurs ayant moins de 25 ans et 4 % moins de 30 ans. A l'inverse, 61 % des effectifs de la famille professionnelle Conduite du transport routier de voyageurs ont plus de 50 ans.

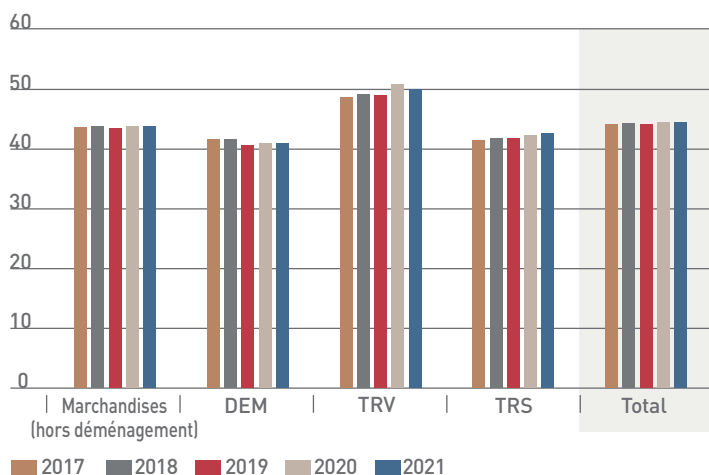
Toutefois, un décret du 2 mai 2021 est venu abaisser l'âge minimal pour la conduite de certains véhicules lourds de transport en commun par des personnes ayant bénéficié d'une formation longue de plus de 280 heures (titre professionnel ou CAP). La conduite pourra ainsi s'effectuer dès l'âge de 18 ans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

Structure par âge dans la conduite en 2021



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Âge moyen par secteur (ensemble des familles professionnelles)



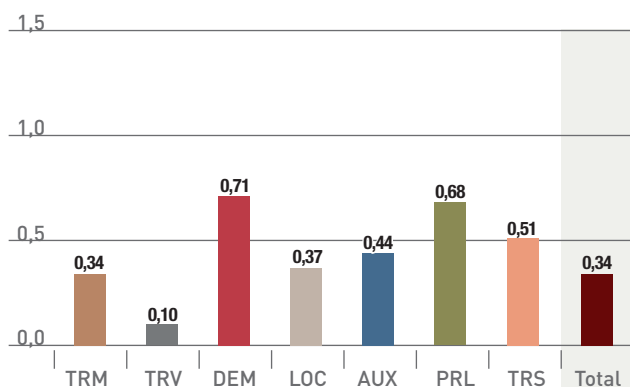
L'âge moyen des salariés de la Branche est sensiblement le même qu'en 2020, soit 44 ans et demi. Il est le plus faible dans le déménagement (41 ans en moyenne), tandis qu'il avoisine les 50 ans dans le transport de voyageurs. On observe une baisse de l'âge moyen de 1 an dans le secteur du transport de voyageurs, évolution à suivre dans les années futures.

Source : Enquête Tableau de bord AFT



Indicateurs démographiques

Taux de relève

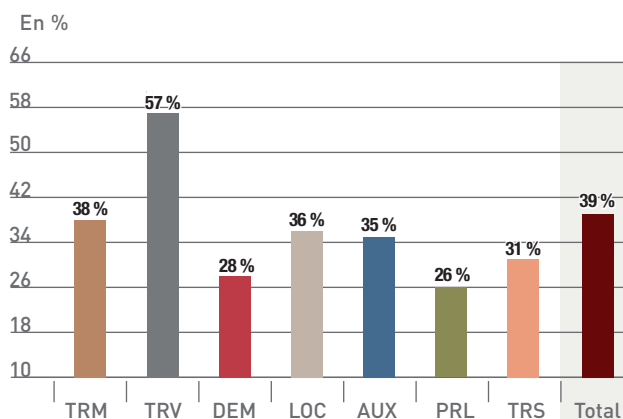


Source : Enquête Tableau de bord AFT

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

Au niveau de l'ensemble de la Branche, les plus de 50 ans sont 3 fois plus nombreux que les moins de 30 ans, avec toutefois des disparités d'un secteur à l'autre : les plus de 50 ans sont de 1,4 fois plus nombreux que les moins de 30 ans dans le déménagement à 10 fois plus nombreux dans le transport de voyageurs.

Taux de renouvellement

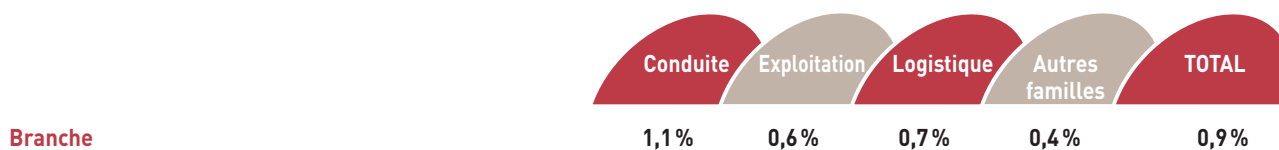


Le taux de renouvellement se calcule comme le ratio du nombre de salariés de plus de 50 ans sur le nombre total de salariés (x100). Il reflète habituellement les départs en retraite théoriques potentiels dans les dix années à venir, et depuis la réforme des retraites, les douze années à venir. La proportion de salariés de la Branche de plus de 50 ans est stable par rapport à 2020 (39%). Le secteur du transport routier de voyageurs est le seul qui voit la part des plus de 50 ans baisser légèrement : 59 % en 2020 contre 57 % en 2021.

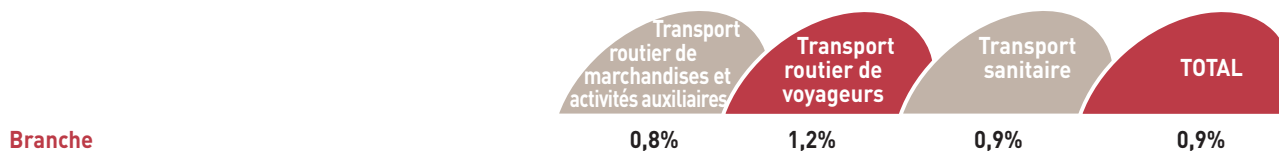


Santé au travail

Taux d'inaptitude en 2021 par famille professionnelle et activité



Source : Enquête Tableau de bord AFT

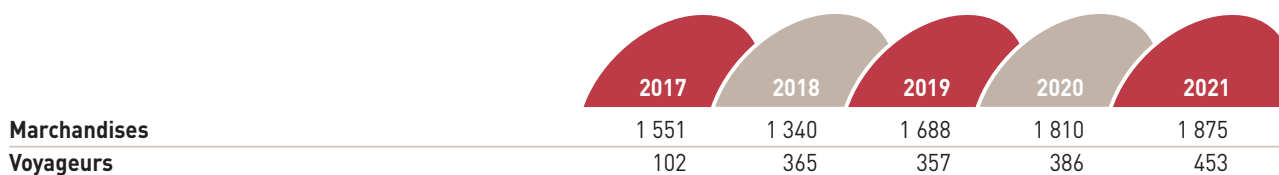


Source : Enquête Tableau de bord AFT

L'inaptitude médicale au travail peut être prononcée par le médecin du travail lorsque l'état de santé (physique ou mental) du salarié est devenu incompatible avec le poste qu'il occupe. En 2021, 0,9% des salariés de la Branche ont fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude (après 0,7% en 2020). La famille professionnelle tirant

ce chiffre à la hausse est la Conduite, avec 1,1% des salariés ayant fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude. On observe par ailleurs que le transport routier de voyageurs est le secteur ayant le taux d'inaptitude le plus élevé dans la Branche (1,2%), comme en 2020.

Nombre de bénéficiaires du dispositif IPRIAC au 31.12.2021



Source : IPRIAC

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

Au 31 décembre 2021, 2 328 conducteurs de la Branche bénéficient du dispositif IPRIAC (+6% en un an) dont 81% de salariés d'entreprises de l'activité Marchandises. L'avenant n°7 du 20 avril 2016 (applicable depuis le 1^{er} janvier 2017) a supprimé :

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



Risques professionnels par secteur d'activité en 2020

Code NAF	Accidents du travail	Taux d'évolution 2020/2019	Accidents de trajet	Taux d'évolution 2020/2019	Maladies professionnelles	Taux d'évolution 2020/2019
TRM						
4941A	12 500	-10,9%	555	-8,3%	334	-11,4%
4941B	11 072	-10,4%	494	-17,5%	238	-17,6%
5320Z	339	0,0%	45	0,0%	8	0,0%
8010Z	31	-1,6%	4	2,5%	2	-22,5%
TRV						
4939A	1 799	-25,1%	268	-19,8%	62	-8,8%
4939B	665	-29,9%	83	-34,6%	30	11,1%
DEM						
4942Z	1 154	-15,1%	32	-30,4%	33	17,9%
LOC						
4941C	1 440	-15,0%	42	-42,5%	44	-6,4%
7712Z	234	-2,9%	21	-2,9%	10	-24,7%
AUX						
5229A	2 691	-13,6%	209	1,5%	87	-7,4%
5229B	2 089	-20,5%	263	-23,8%	79	-23,0%
PRL						
5210B	1 857	-21,1%	197	-16,3%	122	-20,2%
TRS						
8690A	3 968	2,5%	261	-6,8%	78	-17,0%
Total	39 839	-12,2%	2 475	-15,3%	1 126	-7,6%

Source : CNAM - Données ajustées au champ conventionnel

En 2020, la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (CNAM) enregistre une nette baisse de 12,2 % des accidents du travail mis en premier règlement dans la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport (après des augmentations de +7 % en 2018 et +4 % en 2019). Ils sont, comme toujours, la majorité des risques professionnels (92%).

On observe également de fortes diminutions dans les accidents de trajet et les maladies professionnelles (respectivement -15,3 % et -7,6 %), malgré leur faible représentation dans les risques professionnels (8 %).

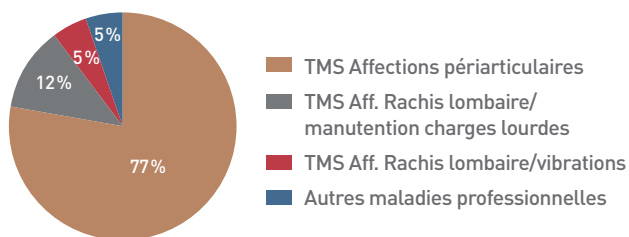
L'activité partielle et la baisse de l'activité durant la crise sanitaire sont la cause des chutes des risques professionnels.

Fréquence et gravité des accidents du travail

La caisse nationale de l'assurance maladie ne communique pas les indices de fréquence ainsi que les autres indicateurs (indice de gravité, taux de fréquence, taux de gravité) pour l'année 2020. Car pour rappel ces indices consistent à rapporter la sinistralité au temps d'exposition au risque, mesuré en temps normal par les effectifs ou les heures travaillées, issus des compilations des DSN. En 2020, l'épidémie « Covid-19 »

a eu pour conséquence un recours massif à l'activité partielle pour lequel ce sont les entreprises qui ont continué à rémunérer leurs salariés, les entreprises se faisant rembourser par ailleurs. Les sommes correspondantes ont été inscrites sur les bulletins de salaire et les traitements de la DSN les ont donc considérés comme des périodes d'emploi habituelles.

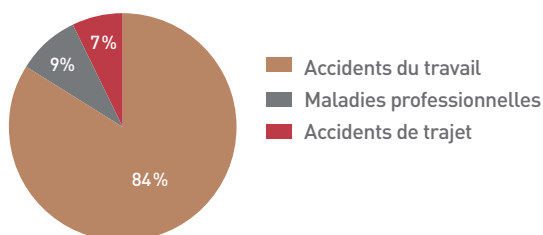
Nature des maladies professionnelles



Source : CNAM

Les maladies professionnelles de la Branche sont en grande majorité des troubles musculosquelettiques. En effet, ils représentent 95% des maladies professionnelles. Les affections périarticulaires et les affections des rachis lombaires en sont la cause dans, respectivement, 77% et 17% des cas.

Répartition du nombre de journées perdues par cause



Source : CNAM

Plus de 4,6 millions de journées de travail ont été perdues (reconnues et indemnisées par le régime d'assurance maladie) du fait d'accidents et maladies professionnelles en 2020. Les accidents du travail en sont la cause dans 84% des cas.



Taux collectif de cotisation AT/MP

Code risque

		Taux net 2020	Taux net 2021	Taux net 2022
602BD	Transport terrestre voyageur y compris taxis	3,5	3,4	3,6
602MG	TRM Loc véhicule avec chauffeur	5,6	5,2	5,28
602NA	Déménagement garde meubles	6,6	5,7	6,03
631EE	Entreposage et stockage non frigo non relié à voie d'eau. Entreposage de liquides en vrac	3,2	3,1	3,25
634AA	Groupage, messagerie Fret express	4,2	3,7	3,85
641CA	Autres activités de courrier que celles exercées par La Poste ; acheminement du courrier (lettre colis généralement en express) activités de coursiers urbains et taxis marchandises	3,6	3,6	3,93
746ZB	Transports de fonds et services sécurisés	4	4,3	4,35
851JA	Ambulances	3,9	3,8	4,07
MOYENNE NATIONALE		2,21	2,24	2,23

Source : CNAM

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

Ce taux est calculé sur les trois précédentes années, donc pour 2022, il est calculé en fonction des chiffres de 2019 à 2021.

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

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

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

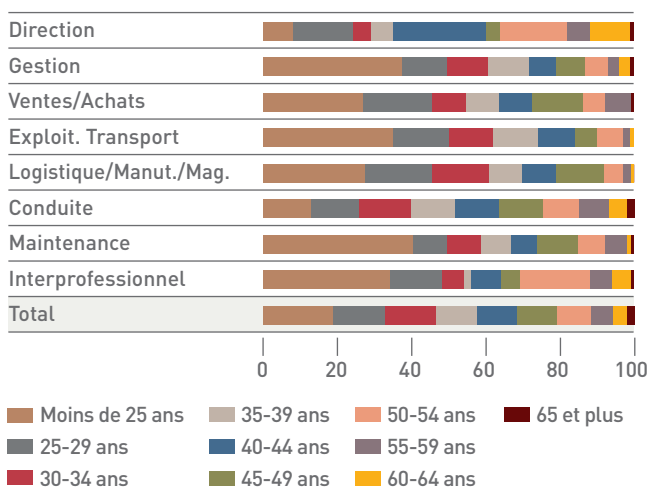
Les entreprises de 150 salariés et plus cotisent à l'assurance AT/MP selon un taux individuel. Le taux individuel est unique pour chaque entreprise. Il est d'autant plus bas que les risques de maladies ou d'accidents professionnels sont faibles.

En 2022, alors que l'on observe une baisse des taux collectifs en moyenne en France (2,23 contre 2,24 en 2021) c'est l'inverse que l'on constate dans tous les secteurs de la Branche. Le taux le plus faible reste dans le secteur de l'entreposage non frigorifique (3,25 en 2022, contre 3,1 en 2021) tandis que le plus élevé est dans le déménagement, avec un taux de 6 % qui reste néanmoins nettement plus faible qu'en 2020 (6,6 %), mais supérieur à 2021 (5,7 %).

70 % des embauches sont en CDI

Mouvements de main-d'œuvre

Embauches par âge et famille professionnelle

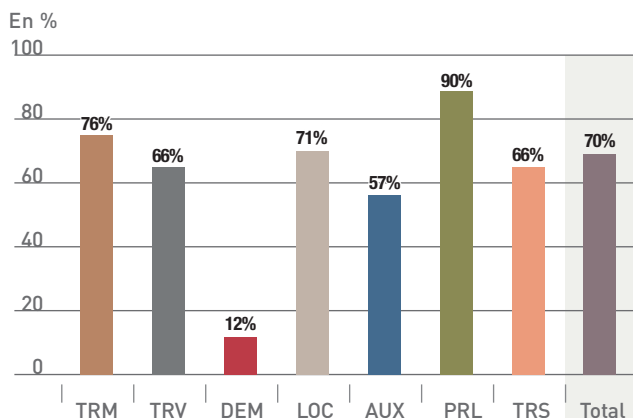


20% des recrues de la Branche ont plus de 50 ans alors que 33% ont moins de 30 ans. Excepté dans les familles professionnelles Conduite et Direction, quasiment un recrutement sur deux bénéficie à une personne de moins de 30 ans. Pour ce qui est de la famille professionnelle Direction, plus d'un tiers (35%) des personnes embauchées ont plus de 50 ans. En ce qui concerne la Conduite, la répartition des recrutements est plus homogène pour chaque tranche d'âges jusqu'à 50 ans (entre 12 et 14% par tranche de cinq ans).

Nota bene : Les recrutements sont ici assimilés à l'ensemble des salariés entrés dans les établissements de la Branche au cours de l'année.

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Part des embauches en CDI par secteur d'activité



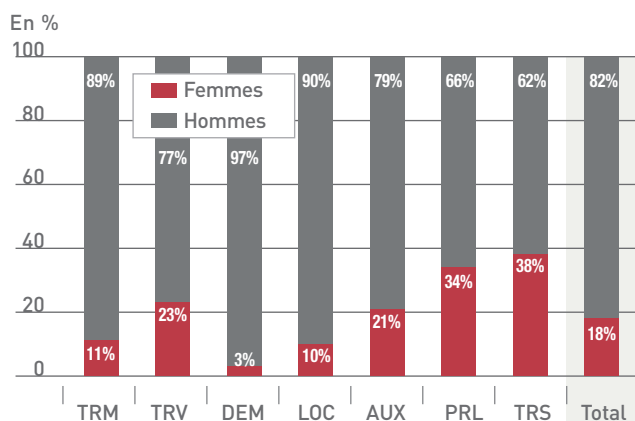
Source : Enquête Tableau de bord AFT

70% des embauches dans la Branche sont des CDI en 2021 (baisse d'1 point par rapport à 2020). On observe toutefois une forte diminution de 14 points dans le transport routier de voyageurs (66% d'embauches en CDI en 2021, comme en 2019, après 80% en 2020).



16 % des embauches sont des créations d'emploi

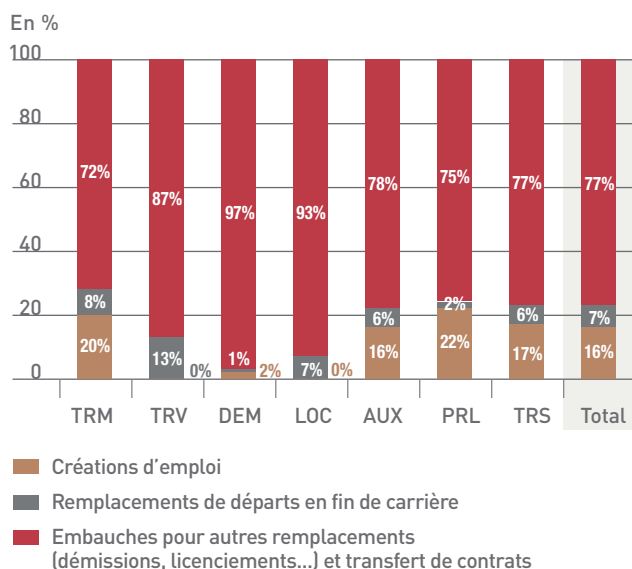
Embauches par sexe et activité en 2021



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les embauches des femmes sont nettement moins importantes que celles des hommes. En effet, elles ne représentent que 18 % des embauches en 2021, autant que la part de femmes salariées de la Branche. Comme les années précédentes, c'est dans le transport sanitaire que la part des recrues femmes est la plus forte. On décompte plus d'un tiers de femmes recrutées dans ce secteur.

Répartition des types d'embauche en 2021

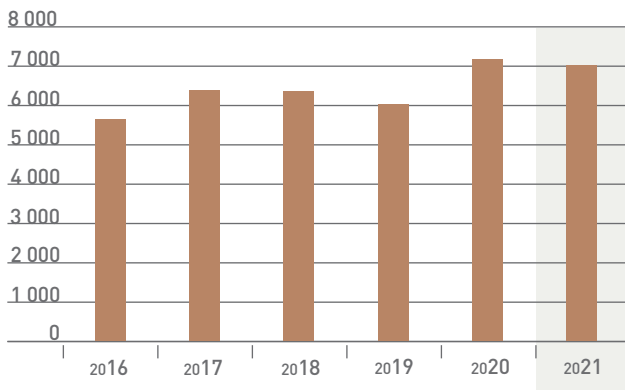


Source : Enquête Tableau de bord AFT

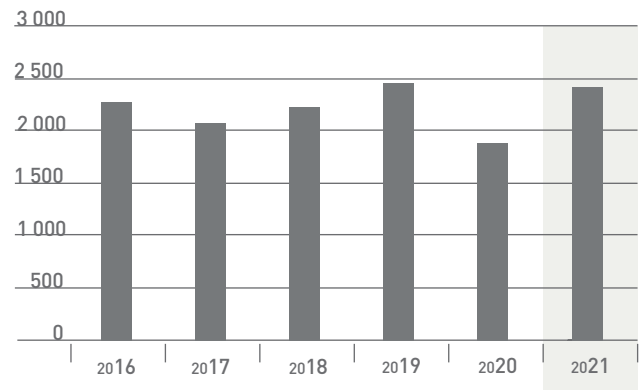
En 2021, les embauches dans la Branche destinées à accroître les capacités de production par création d'emploi, ont été plus nombreuses que celles motivées par le remplacement des départs en fin de carrière (respectivement 16 % et 7 %, après 12 % et 9 % en 2020). Le transport routier de voyageurs est le secteur concerné par la plus grande part d'embauches pour remplacement de départs en fin de carrière (13 %). Au niveau de l'ensemble de la Branche, plus des trois quarts des embauches sont le fait de remplacements pour autres motifs (démission, fin de CDD, rupture conventionnelle...).

Évolution des départs en fin de carrière par secteur

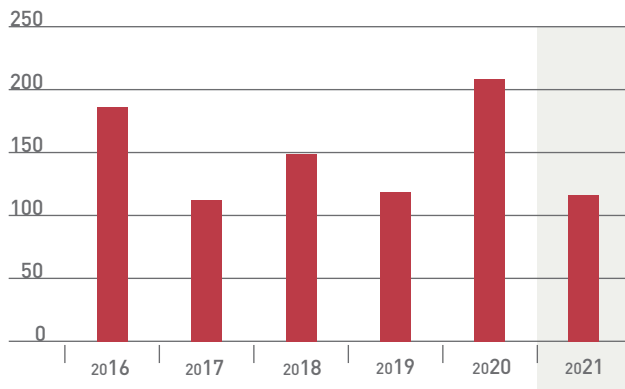
TRM



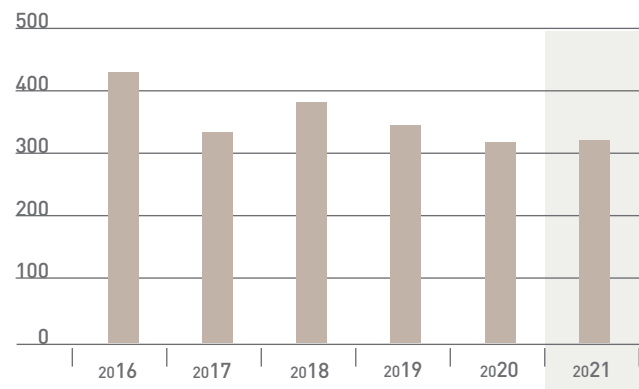
TRV



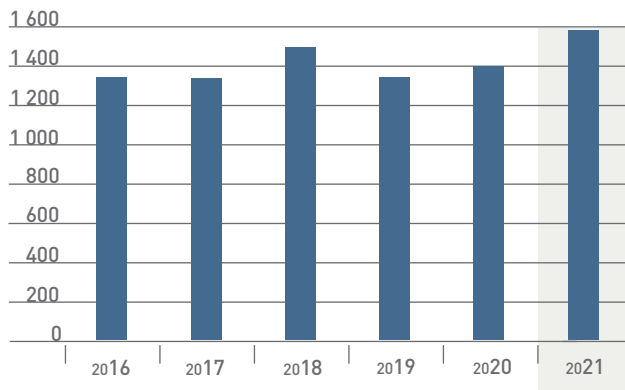
DEM



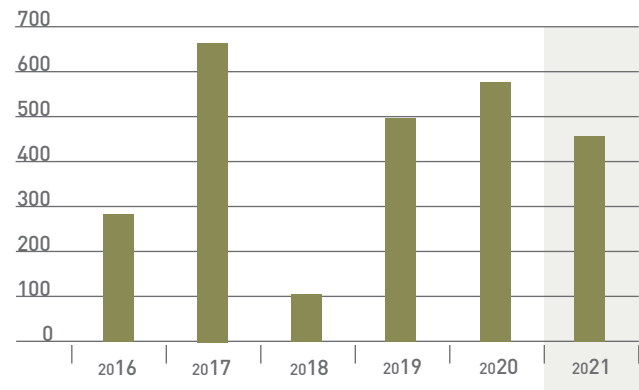
LOC



AUX



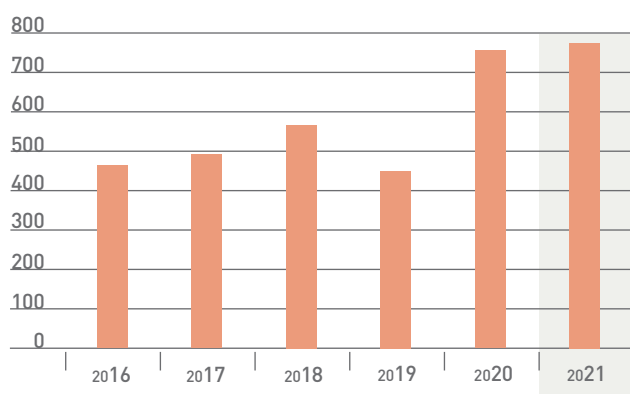
PRL





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

TRS



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les départs en fin de carrière sont constitués de la somme des départs en retraite et des congés de fin d'activité. En 2021, ces départs ont continué d'augmenter : +3%, après la hausse de 9% en 2020.

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

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

2006	1 771
2007	1 910
2008	1 582
2009	1 745
2010	1 705
2011	1 568
2012	962
2013	1 772
2014	633
2015	1 184
2016	2 104
2017	2 307
2018	2 051
2019	2 193
2020	1 966
2021	2 194

Source : FONGECFA-Transport

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

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

2006	188
2007	169
2008	157
2009	197
2010	209
2011	172
2012	142
2013	225
2014	131
2015	148
2016	224
2017	203
2018	187
2019	179
2020	152
2021	204

Source : AGECEFA-Voyageurs

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

Nombre total de bénéficiaires du CFA au 31/12/2021

TRM : 9 998

dont 359 en transport de fonds

TRV : 894

Source : FONGECFA-Transport et AGECEFA-Voyageurs

Le Congé de Fin d'Activité (CFA) est un dispositif de cessation d'activité qui permet le départ anticipé, avant l'âge légal de départ en retraite, des conducteurs routiers, sous certaines conditions d'âge et d'ancienneté, en contrepartie d'embauches en remplacement.

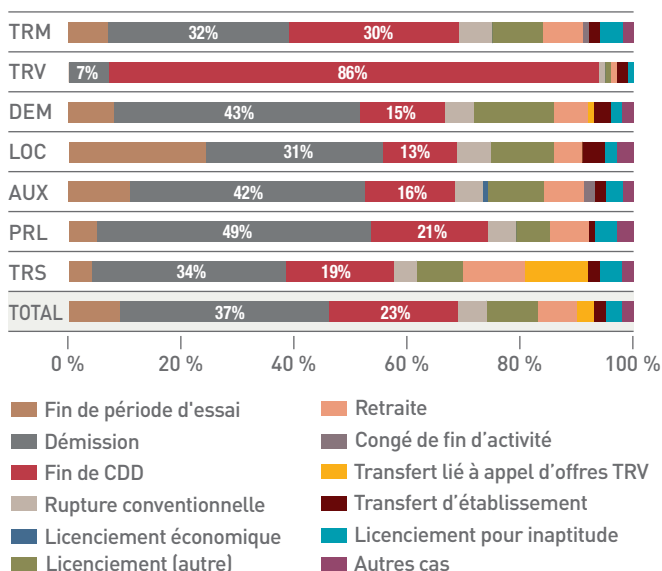
Le recul progressif de l'âge de la retraite a exigé une adaptation du dispositif. Les accords entre partenaires sociaux du 30 mai 2011 puis du 14 mars 2014 ont ainsi visé à préserver l'équilibre du CFA en adaptant certains critères d'accès.

Le nombre de dossiers CFA transférés en paiement a augmenté de 24 % en 2021 pour le transport routier de marchandises, alors qu'il avait diminué de 10 % en 2020. On retrouve cette tendance dans le transport de voyageurs (22 % après des baisses de 15 % en 2020 et 4 % en 2019).

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



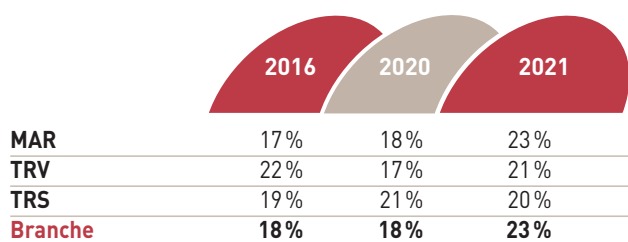
Répartition des flux de départs de l'établissement par motif et secteur en 2021 (ensemble des familles professionnelles)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans la Branche, les démissions sont la première cause de départ des établissements (37%). Les fins de CDD représentent la deuxième cause de départ des établissements de la Branche (23%).

Taux de rotation par secteur



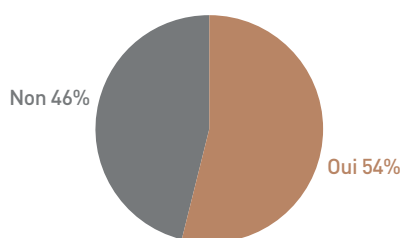
Source : Enquête Tableau de bord AFT

Le taux de rotation (ou turnover) est le rapport entre le nombre d'entrées et départs de l'établissement et l'effectif présent en début de période. Un taux de rotation de 0% signifie qu'il n'y a eu ni départ ni arrivée au cours de l'année. Un taux de 100% signifie en revanche que l'intégralité des postes a été renouvelée. Le taux de rotation de la Branche est de 23% en 2021 ; il a nettement augmenté par rapport à 2020 (+5 points). 23% des effectifs du secteur élargi Marchandises ont ainsi été renouvelés (contre 18% en 2020).

ZOOM SUR LE TRANSPORT TOURISTIQUE

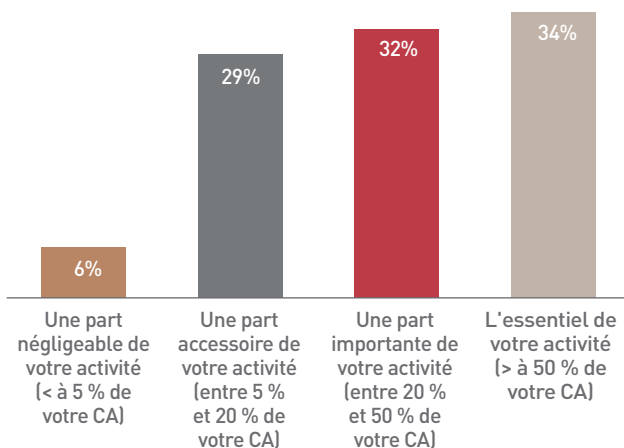
Cette année, l'enquête Tableau de Bord de l'AFT apporte un éclairage complémentaire sur l'activité et l'emploi des entreprises de transport touristique, qui ont subi de plein fouet la crise sanitaire Covid-19 et les restrictions de déplacement. Dans le cadre d'un questionnaire spécifique, des réponses ont été recueillies à cet effet auprès de 223 établissements du secteur transport de voyageurs ; ces données ont été extrapolées aux 2 729 établissements de transport de voyageurs comptabilisés dans la Branche au 31 décembre 2021.

Part des établissements ayant une activité de transport touristique (%)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Répartition du chiffre d'affaires de l'activité de transport de tourisme (%)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Un peu plus d'une entreprise de transport de voyageurs sur deux déclare avoir une activité de tourisme et parmi les deux tiers de celles-ci le tourisme représente une part importante ou essentielle de leur activité puisque le tourisme est à l'origine de plus de 20 % de leur chiffre d'affaires. En moyenne, cette activité représente 35 % du chiffre d'affaires des établissements ayant une activité de tourisme.

Il est à noter que les entreprises identifiées sous le code NAF 4939B « Autres transports routiers de voyageurs » (qui comprend, par opposition aux transports routiers réguliers de voyageurs : l'organisation d'excursions en autocars, la location d'autocars avec conducteurs à la demande, les circuits touristiques urbains par car, les autres services occasionnels de transports routiers à la demande) représentent 65 % des entreprises de transport routier de voyageurs, mais génèrent seulement 12 % du chiffre d'affaires total du transport routier de voyageurs (source: INSEE).

Les activités de transport touristique (visites touristiques, transfert aéroport / gare / hôtel, transports réceptifs, circuits en Europe...) et occasionnel (voyages scolaires, linguistiques, événementiels, conventions, salons, expositions, inaugurations...) se définissent par opposition aux services réguliers conventionnés (transports de clubs sportifs, sorties culturelles...). Les services touristiques et occasionnels ont pour principale caractéristique de transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même.

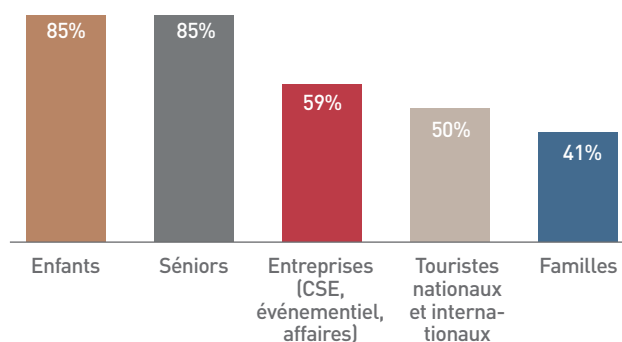
Répartition de l'activité du transport de tourisme % du CA total de l'établissement (en moyenne)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les services touristiques représentent en moyenne 34 % du chiffre d'affaires des établissements de transport routier de voyageurs ayant une activité de tourisme. Les services occasionnels représentent quant à eux en moyenne 25 % du chiffre d'affaires de ces établissements.

Nature du public pris en charge en tourisme (en %)



Source : Enquête Tableau de bord AFT



Les seniors et les enfants sont les publics les plus fréquemment pris en charge en tourisme (85 % des répondants les citent).

Vient ensuite la catégorie des entreprises (citée par 59 % des répondants), pour des comités d'entreprises, des événements, des affaires ainsi que les touristes nationaux et internationaux (50 %).

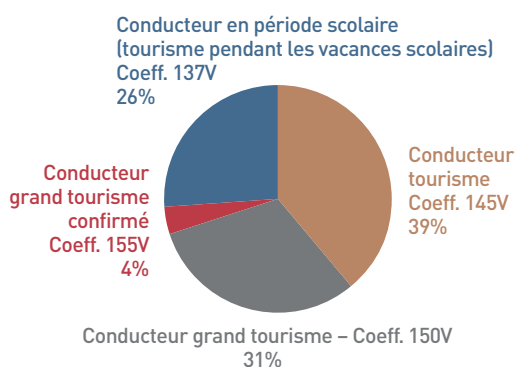
D'après les résultats de l'enquête, on estime qu'au niveau de l'ensemble des entreprises de transport de voyageurs de la Branche, 7 860 véhicules seraient dédiés à l'activité tourisme et que 92 % de ces véhicules seraient des autocars (véhicules de plus de 15 places).

13 % de l'ensemble des établissements du secteur du transport de voyageurs envisagent de développer leur activité de tourisme ; ils sont 23 % parmi ceux qui ont déjà une activité de tourisme.

Durement touché par la crise sanitaire Covid-19, le secteur du transport routier de voyageurs a été particulièrement impacté par les mesures de confinement et les suspensions induites des activités touristiques, culturelles et sportives, ainsi que par l'arrêt des sorties scolaires et des voyages linguistiques par exemple.

Aussi, 75 % des établissements de transport de voyageurs ayant une activité de tourisme déclarent avoir dû mettre en place du chômage partiel pour leurs conducteurs de tourisme depuis le début de la crise sanitaire. 45 % des établissements ayant une activité de tourisme déclarent également avoir replacé leurs conducteurs de tourisme vers d'autres métiers tels que le transport scolaire ou le transport de ligne régulière ; environ 3 350 conducteurs de tourisme auraient été concernés par ces réaffectations dans les entreprises de transport de voyageurs de la Branche.

Répartition des conducteurs qui interviennent sur l'activité tourisme (%)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Au 31 décembre 2021, la Branche comptabilise 4 970 conducteurs sur l'activité tourisme dans les entreprises de transport de voyageurs.

Les établissements de transport de voyageurs précisent que 39 % sont des conducteurs de tourisme au coefficient 145V, 31 % des conducteurs grand tourisme au coefficient 150V.

26 % sont des conducteurs en période scolaire (tourisme pendant les vacances scolaires) au coefficient 137V.

Pendant la crise sanitaire, le gouvernement a mis en place des mesures transversales pour soutenir l'ensemble des entreprises du pays quel que soit le secteur d'activité : exonération de cotisations sociales pour les TPE/PME, élargissement du dispositif d'activité partielle, engagement de la Banque publique d'investissement en matière de soutien à la trésorerie et de garantie pour des prêts bancaires... Il a également pris des mesures spécifiques au transport routier : remboursement partiel de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) au trimestre échu, assouplissement des règles de capacité financière à respecter pour être inscrit au registre des transporteurs, et plan de soutien renforcé pour certains secteurs liés au tourisme et dont l'activité économique a été touchée, plus durement et longtemps par l'épidémie de Covid-19.

Le bénéfice du plan tourisme a été élargi à l'ensemble des entreprises de transport public routier collectif de voyageurs, y compris à celles qui ont une activité mixte, dans la mesure où les entreprises de transport routier de personnes exercent régulièrement des activités multiples (transport conventionné avec les collectivités, services occasionnels notamment touristiques, services librement organisés « cars Macron »). Les autocaristes ont eu accès à l'activité partielle à un taux renforcé, au fonds de solidarité sans critère de taille, dès lors que la perte de chiffre d'affaires était d'au moins 50 %, et à des exonérations de charges. Il leur a également été possible de contracter un prêt garanti par l'État dit « saison », d'un plafond égal aux trois meilleurs mois de chiffre d'affaires de l'année 2019, avec un différé de remboursement.

29 % des établissements ont recours à l'intérim

Intérim

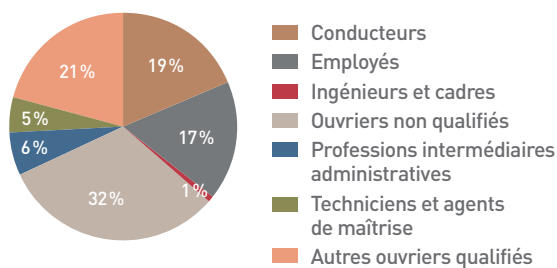
Établissements déclarant avoir recours à l'intérim

TRM	7 148	28 %
TRV	1 054	39 %
DEM	465	34 %
LOC	282	25 %
AUX	1 613	35 %
PRL	416	26 %
TRS	988	20 %
Total	11 946	29 %

29 % des établissements interrogés ont eu recours à du personnel intérimaire en 2021, après 27 % en 2020.

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Recours à l'intérim par Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) en 2022 (en % ETP)



Source : Baromètre Prism'emploi

Au premier semestre 2022, d'après le Baromètre Prism'emploi, le recours à des intérimaires par les entreprises du secteur agrégé des transports et de l'entreposage se concentre notamment sur les ouvriers non qualifiés (presque un tiers des intérimaires, 32%), les « autres ouvriers qualifiés » (21 %) et les conducteurs (19 %). À noter que les « autres ouvriers qualifiés » comprennent notamment les ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport (qui représentent 87 % de cette catégorie).



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

	2020	2021	Évolution 2021/2020
TRM	17 114	20 831	22%
TRV	1 447	1 711	18%
DEM	516	661	28%
LOC	1 189	1 456	22%
AUX	19 228	22 331	16%
PRL	15 593	17 610	13%
TRS	106	131	24%
Total	55 193	64 731	17%

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

En 2021, le nombre d'intérimaires en équivalents temps plein (ETP) dans les entreprises de la Branche augmente de 17%, après avoir reculé de 11% entre 2019 et 2020. Tous les secteurs affichent une augmentation, avec en tête le déménagement et le transport sanitaire (respectivement +28% et +24%), notamment grâce à la reprise de l'activité post crise sanitaire. Le transport

sanitaire est cependant le secteur qui compte le moins d'intérimaires (131 intérimaires en ETP, soit 0,2% des intérimaires de la Branche), tandis que le secteur des auxiliaires de transport est celui qui a le plus recours au travail temporaire, avec 22 331 intérimaires (35 % des intérimaires de la Branche).



Environ **79 460** offres d'emploi dans la Branche

Marché du travail

> Offres et demandes d'emploi

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

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

Codes		2019	2020	2021
NAF	Libellé			
Rév. 2				
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	9 170	6 060	8 110
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	6 020	3 710	4 680
4941A	Transports routiers de fret interurbains	20 680	14 840	22 600
4941B	Transports routiers de fret de proximité	17 230	13 010	19 690
4941C	Location de camions avec chauffeur	2 700	2 160	3 890
4942Z	Services de déménagement	1 650	1 030	1 380
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	3 363	1 545	2 520
5229A	Messagerie, fret express	1 920	1 340	1 670
5229B	Affrètement et organisation des transports	4 486	2 595	4 324
5320Z	Autres activités de poste et de courrier	730	560	1 200
7712Z	Location et location-bail de camions	486	276	327
8010Z	Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	1 718	1 426	1 719
8690A	Ambulances	5 830	5 000	7 350
TOTAL BRANCHE CCNTR		75 983	53 552	79 460
PART DE LA BRANCHE (CCNTR) PAR RAPPORT AU MARCHÉ DU TRAVAIL		2,3%	1,7%	3,5%

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

En 2021, le nombre d'offres d'emploi déposées par les entreprises de la Branche auprès de Pôle emploi a considérablement augmenté pour atteindre des niveaux qui sont même supérieurs à ceux constatés avant la crise sanitaire. Pôle emploi a ainsi collecté plus de 79 400 offres d'emploi en 2021, soit au moins 25 000 de plus que l'année précédente. Tous les secteurs de

la Branche sont concernés par cette augmentation, qui conduit globalement, au niveau de la Branche, à une hausse de 49 % des offres déposées auprès de Pôle emploi. A titre de comparaison, on observe sur la même période une augmentation de 40 % du nombre d'offres d'emploi sur l'ensemble du marché du travail de l'économie française, tous secteurs confondus.



Répartition des offres par emploi (code ROME) en 2021

Codes ROME V-3	Libellé	Nombre d'offres diffusées en 2021	Part des offres déposées par la Branche	Taux d'évolution 2021/2020 des offres diffusées
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	1 740	1%	81%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	47 530	0%	68%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	8 170	72%	50%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	97 560	1%	84%
N1102	Déménagement	3 680	27%	61%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	235 190	2%	66%
N1105	Manutention manuelle de charges	98 370	2%	107%
N1201	Affrètement transport	7 300	6%	55%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	12 260	5%	27%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	33 100	1%	15%
N1302	Direction de site logistique	8 010	2%	12%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	67 150	1%	55%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	170 860	15%	51%
N4102	Conduite de transport de particuliers	9 520	30%	40%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	27 820	33%	38%
N4104	Courses et livraisons express	5 320	8%	57%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	60 460	21%	54%
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	4 260	5%	81%
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	560	7%	-8%
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	13 830	14%	73%
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	4 530	10%	70%
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		917 220	8%	61%

Le volume d'offres d'emploi portant sur les professions «cœur de métier» du transport et de la logistique diffusées par Pôle emploi (les offres diffusées regroupent les offres collectées directement par Pôle emploi et les offres transmises par des sites partenaires), et émises par les entreprises de l'ensemble de l'économie française, augmente de 61 % en 2021, après avoir baissé de 10 % en 2020. Cette importante augmentation s'explique par la reprise d'activité post crise sanitaire. Plus du quart de ces offres se porte sur la profession magasinage et préparation

de commandes et près d'une offre sur cinq intéresse la conduite de transport de marchandises sur longue distance. 33 % des offres d'emploi pour les postes de conduite de transport en commun sur route, et 72 % des offres pour les postes de conduite de véhicules sanitaires, sont issues d'établissements de la Branche. La Branche est à l'origine de 8 % des offres diffusées par Pôle emploi pour les professions «cœur de métier» du transport et de la logistique, chiffre stable par rapport à l'année dernière.

Répartition des offres selon la nature et la durée du contrat en 2021 (tous secteurs, y compris compte propre et intérim)

Codes ROME V-3	Libellé	Part des offres en CDI	Part des offres < 1 mois (CDD ou intérim)
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	24 %	44 %
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	14 %	73 %
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	63 %	9 %
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	13 %	83 %
N1102	Déménagement	30 %	49 %
N1103	Magasinage et préparation de commandes	28 %	60 %
N1105	Manutention manuelle de charges	17 %	77 %
N1201	Affrètement transport	79 %	15 %
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	72 %	18 %
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	76 %	13 %
N1302	Direction de site logistique	84 %	11 %
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	51 %	37 %



Suite du tableau de la page 64

Codes ROME V-3	Libellé	Part des offres en CDI	Part des offres < 1 mois (CDD ou intérim)
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	42 %	51 %
N4102	Conduite de transport de particuliers	66 %	7 %
N4103	Conduite de transport en commun sur route	56 %	29 %
N4104	Courses et livraisons express	39 %	39 %
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	54 %	25 %
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	77 %	16 %
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	86 %	4 %
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	68 %	22 %
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	68 %	22 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		37 %	53 %
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL FRANCE		59 %	24 %

Source : Pôle emploi / DSEE / Département Marché du travail / Chaîne STMT

Plus de la moitié (53%) des offres d'emploi diffusées par Pôle emploi sur les professions « cœur de métier » du transport et de la logistique correspondent à des contrats de travail de moins d'un mois ou en intérim (99% d'entre eux sont des contrats spécifiques c'est-à-dire intérim, intermittent ou saisonnier), alors que sur l'ensemble du marché du travail, ces types de contrat représentent moins d'un quart des offres

diffusées. Même constat pour les offres en CDI qui représentent 59% des offres sur l'ensemble du marché du travail, mais seulement 37% des offres sur les professions « cœur de métier » du transport et de la logistique (-8 points par rapport à 2020). Le métier du déménagement est ainsi passé de 45% d'offres en CDI en 2020 à 30% en 2021, et de 33% de contrats de moins d'un mois proposés en 2020 à 49% en 2021.



621 480 demandeurs d'emploi se positionnent sur un des métiers du transport routier et de la logistique

Évolution des demandes en stock

Codes ROME	Libellé	Demandes en stock au 31.12.2020	Demandes en stock au 31.12.2021	Taux d'évolution 2021/2020
V-3				
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	7 120	6 350	-11 %
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	83 700	77 990	-7 %
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	10 620	9 580	-10 %
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	68 040	63 320	-7 %
N1102	Déménagement	2 940	2 730	-7 %
N1103	Magasinage et préparation de commandes	168 770	161 610	-4 %
N1105	Manutention manuelle de charges	79 530	73 070	-8 %
N1201	Affrètement transport	1 060	890	-16 %
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	2 360	1 980	-16 %
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	9 220	8 800	-5 %
N1302	Direction de site logistique	2 690	2 420	-10 %
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	15 450	14 110	-9 %
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	70 930	65 140	-8 %
N4102	Conduite de transport de particuliers	18 930	18 990	0 %
N4103	Conduite de transport en commun sur route	24 410	22 310	-9 %
N4104	Courses et livraisons express	3 110	3 070	-1 %
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	87 160	84 570	-3 %
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	1 320	1 250	-5 %
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	410	370	-10 %
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	2 720	2 360	-13 %
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	670	570	-15 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		661 160	621 480	-6 %

Source : Pôle emploi / DSEE / Département Marché du travail / Chaîne STMT

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

Contrairement aux offres diffusées par Pôle emploi, qui ont décollé en 2021 pour les professions spécifiques du transport et de la logistique (+61 %), le volume de personnes recherchant un emploi dans le transport et la logistique a diminué de 6 % en 2021. Alors que tous les métiers de la Branche connaissent une augmentation du nombre d'offres diffusées (hormis le métier de direction

d'exploitation des transports routiers de personnes), tous connaissent parallèlement une baisse du nombre de demandeurs d'emploi en 2021 (à l'exception de la conduite de transport de particuliers qui enregistre un nombre stable de demandeurs d'emploi). Cette situation a pour effet d'accroître les tensions sur les recrutements, d'autant que les demandeurs d'emploi inscrits auprès de Pôle emploi ne justifient pas nécessairement des prérequis indispensables pour exercer les métiers du transport et de la logistique (détenition des différents permis ou certificats), ce qui compromet leur employabilité immédiate.



Répartition des demandes d'emploi selon l'âge et le sexe en 2021

Codes ROME V-3	Libellé	Part des femmes	Part des - de 25 ans	Part des + de 50 ans
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	57%	8%	32%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	57%	13%	29%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	32%	8%	19%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	5%	9%	23%
N1102	Déménagement	0%	15%	17%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	25%	19%	19%
N1105	Manutention manuelle de charges	9%	20%	17%
N1201	Affrètement transport	31%	13%	31%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	47%	9%	25%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	26%	5%	33%
N1302	Direction de site logistique	16%	2%	45%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	30%	9%	28%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	4%	5%	29%
N4102	Conduite de transport de particuliers	17%	2%	44%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	20%	2%	41%
N4104	Courses et livraisons express	14%	15%	26%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	7%	12%	25%
N4201	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	18%	2%	46%
N4202	Responsable d'exploitation des transports routiers de personnes	22%	0%	46%
N4203	Technicien d'exploitation des transports routiers de marchandises	32%	13%	26%
N4204	Technicien d'exploitation des transports routiers de personnes	28%	7%	37%
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		20%	13%	24%

Source : Pôle emploi / DSEE / Département Marché du travail / Chaîne STMT

Dans les métiers du transport et de la logistique, 20 % des demandeurs d'emploi sont des femmes en 2021, soit 3 points de plus que l'année précédente. Les femmes sont majoritaires dans les recherches d'emploi, d'une part d'accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives et, d'autre part, d'opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage (57 % des personnes en recherche d'emploi sur chacun de ces deux métiers sont des femmes).

La part des demandeurs d'emploi de moins de 25 ans positionnés sur des emplois « cœur de métier » du transport et de la logistique (13 % en 2021) a chuté de plus de 10 points en un an. A l'inverse, sur la même période, la proportion de demandeurs d'emploi de plus de 50 ans est passée de 13 % à 24 %.





3 117 préparations opérationnelles collectives à l'emploi ont été financées en 2021

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

Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE) collectives financées par OPCO Mobilités en 2021

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	1 375	24	101	0	27	1 527	12%
Voyageurs	1 544	0	0	0	0	1 544	27%
Transport sanitaire	70	0	0	0	0	70	34%
Total	2 989	0	101	0	27	3 117	20%

Source : OPCO Mobilités

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

Le nombre de bénéficiaires de POE collectives a diminué de 17% en 2021 (après des hausses respectivement de 10% et 23% en 2019 et 2020). 96% des POE collectives

bénéficient à la famille professionnelle de la Conduite. Les secteurs Marchandises et Voyageurs représentent respectivement 49% et 50% des POE collectives de la Branche.

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

ZOOM SUR LES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT

Cette année, l'enquête Tableau de bord AFT apporte un éclairage complémentaire sur les difficultés de recrutement dans la Branche, grâce aux réponses

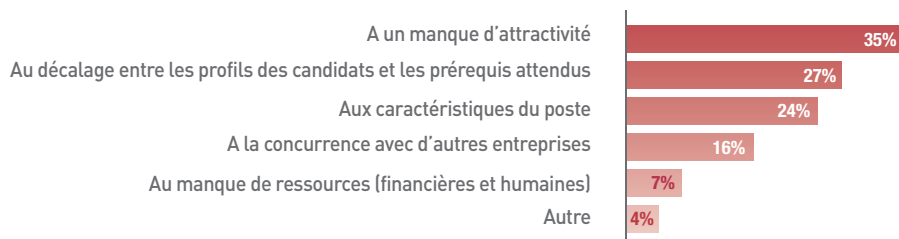
recueillies auprès de 2 607 établissements dont 1 267 établissements rencontrant des difficultés de recrutement.

> UNE PÉNURIE DE CANDIDATS ET UN MANQUE D'ATTRACTIVITÉ

D'après les entreprises de la Branche, la principale raison de leurs difficultés de recrutement est la pénurie

de candidats sur le marché du travail (réponse donnée par 84 % des établissements).

Selon vous, à quoi était due la difficulté à recruter pour le dernier poste à pourvoir ?



Source : Enquête Tableau de bord AFT

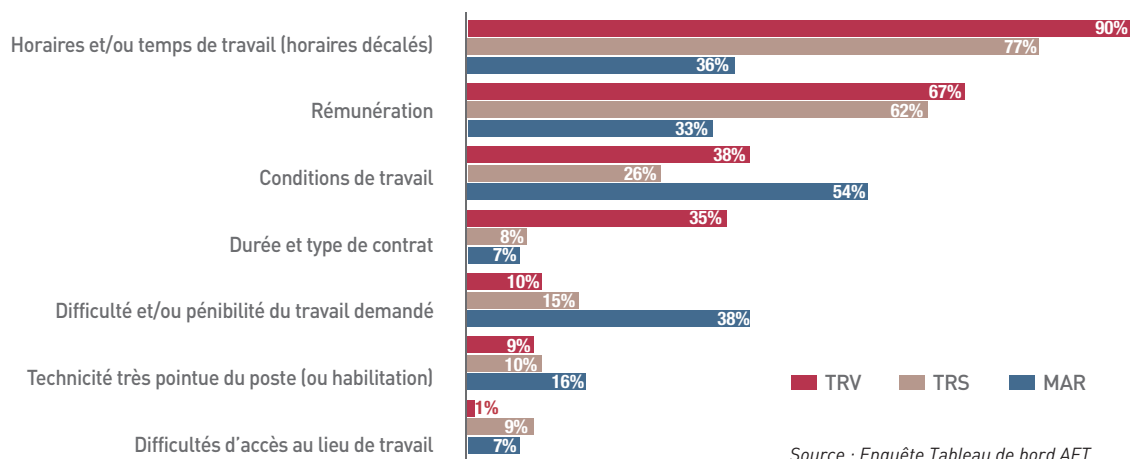
35% des établissements de la Branche expliquent leurs difficultés à recruter par un manque d'attractivité.

Toutefois, dans le transport routier de voyageurs et le transport sanitaire, les caractéristiques des postes proposés sont invoquées respectivement par 48 % et 34 % des établissements. Ce sont alors les horaires et/ou le temps de travail (horaires décalés et temps partiel) qui sont le plus fréquemment mis en cause (cités par 90 % des établissements du transport routier

de voyageurs - et 77 % des établissements du transport sanitaire - qui déclarent que les caractéristiques du poste constituent une difficulté pour recruter), devant la rémunération (citée plus de 3 fois sur 5).

Les conditions de travail, ainsi que la durée et le type de contrat, sont des caractéristiques du poste jugées problématiques par plus d'un tiers des établissements du transport routier de voyageurs.

Caractéristiques du poste qui rendent difficiles les recrutements dans le transport de personnes (en % de réponses)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Pour les établissements qui l'évoquent, ce manque d'attractivité porte à la fois sur les métiers (73 %) et sur le secteur (62 %).

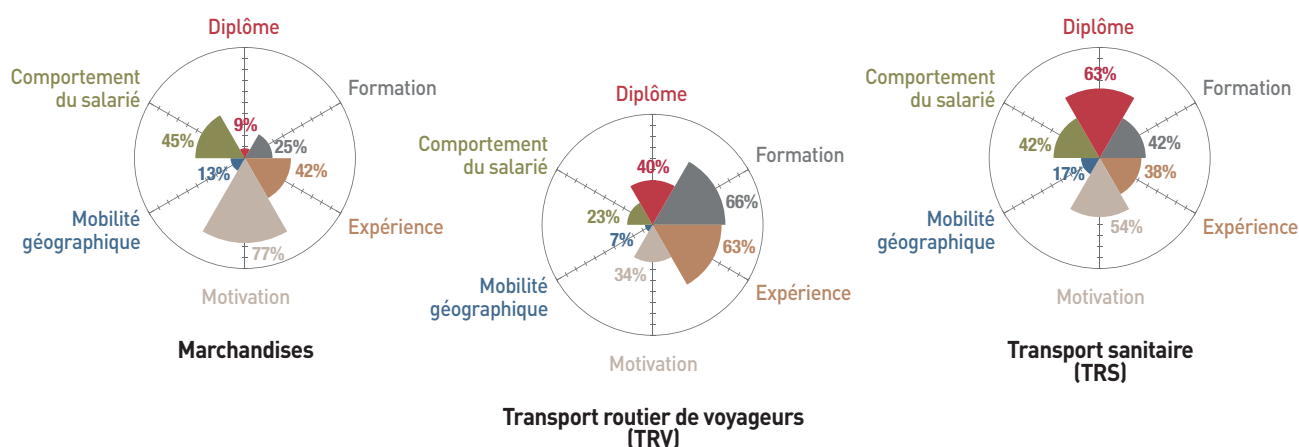


> UNE CAUSE D'INADÉQUATION DES PROFILS DIFFÉRENTE SELON LES ACTIVITÉS

Dans la Branche, plus d'un établissement sur cinq évoque l'inadéquation entre le profil du candidat et les prérequis attendus comme une des raisons de la difficulté à recruter. Parmi ces établissements, la

motivation est la principale source d'inadéquation (71%), devant l'expérience (44%) et le comportement du salarié (43%).

Répartition des causes d'écart entre les profils des candidats et les prérequis attendus (en % de réponses)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Cependant, des disparités s'observent selon les secteurs d'activité. Pour les établissements de l'activité Marchandises, la motivation est bien largement en cause (77%), devant l'expérience (45%) et le comportement du salarié (42%).

En revanche, les établissements du transport routier de voyageurs positionnent la formation (66%) et l'expérience (63%) comme les principaux motifs d'inadéquation des profils. Dans une moindre mesure, le

diplôme (40%) et la motivation (34%) sont des prérequis attendus et non satisfaits par les profils des candidats.

Les établissements du transport sanitaire précisent que l'inadéquation des profils se situe en majorité sur le diplôme (63%, en lien avec les difficultés à recruter des ambulanciers DE) et la motivation (54%). Les prérequis sur le comportement (42%), la formation (42%) et l'expérience (36%) expliquent dans une moindre mesure les insatisfactions dans ce secteur.

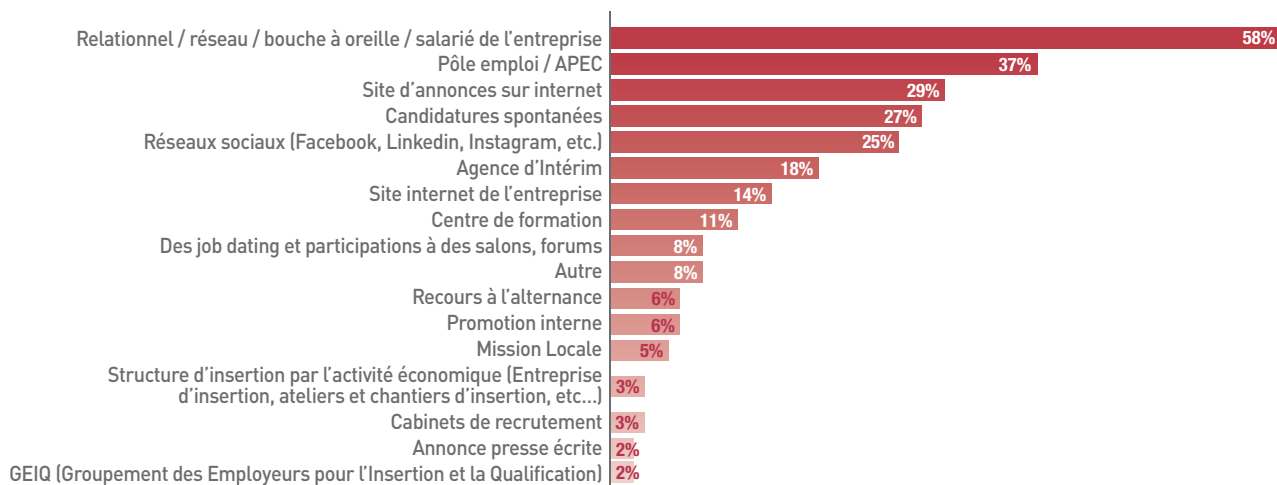
> LE RÉSEAU EST PRIMORDIAL DANS LA BRANCHE

Le canal de recrutement privilégié dans la Branche est le réseau : plus de 3 établissements sur 5 déclarent avoir utilisé leur réseau pour réaliser un recrutement. Ce vecteur est mobilisé par 58% des établissements du transport de marchandises et 60% des établissements du transport sanitaire. Le transport routier de voyageurs y a relativement moins recours (50% des établissements), car il s'adresse en priorité à des acteurs institutionnels du service public de l'emploi tels que Pôle emploi ou l'APEC (62%). Parmi l'ensemble des réponses, les canaux les moins utilisés (7% des réponses) sont les missions locales, les structures

d'insertion par l'activité économique (entreprises d'insertion, ateliers et chantiers d'insertion, etc...), les cabinets de recrutement, les annonces de presse écrite et les GEIQ (groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification).

Parmi les canaux utilisés, le recrutement en ligne prend une place non négligeable. Près de 28% des réponses portent sur des canaux de recrutement en ligne tels que des sites d'annonces sur internet, des réseaux sociaux (Facebook, LinkedIn, Instagram, etc.), et le site internet de l'entreprise.

Quels moyens avez-vous utilisés pour réaliser le dernier recrutement ?



Source : Enquête Tableau de bord AFT

> LE DÉVELOPPEMENT DE LA MARQUE EMPLOYEUR DANS LA BRANCHE

Pôle Emploi définit la « marque employeur » comme « l'ensemble des problématiques d'image de marque liées à la gestion des ressources humaines et au recrutement d'une entreprise ».

Faire découvrir son entreprise, optimiser ses recrutements et fidéliser ses salariés fondent les 3 axes du développement de la marque employeur. Plus d'un tiers des établissements de la Branche mènent au moins une action dans le cadre du développement de la marque employeur.

Quelles sont les mesures mises en place dans le cadre du développement de la marque employeur ?

Axes	Actions	Part des établissements de la Branche	Répartition des actions par axe
Axe 1 Faire découvrir son entreprise	Accueillir des demandeurs d'emploi en immersion professionnelle	17%	37%
	Accueillir des enseignants, conseillers emploi/insertion	4%	10%
	Accueillir des stages de découverte scolaire	19%	41%
	Participer à des salons d'orientation	6%	13%
	Favoriser la diversité dans l'entreprise (sexe, âge, origine, handicap)	10%	19%
	Favoriser la pluriactivité des salariés à temps partiel	2%	3%
Axe 2 Optimiser ses recrutements	Mettre en place un programme d'intégration (parcours d'intégration, livret d'accueil, parrainage, tutorat, référents) des nouvelles recrues	13%	24%
	Participation à des forums emploi	11%	20%
	Participation à des jurys d'examen	8%	14%
	Formaliser un processus de recrutement (réponses à toute candidature, process d'entretiens...)	10%	19%
	Accompagner les salariés dans leur montée en compétence (formation non obligatoire)	14%	19%
	Agir sur la transmission des savoirs dans l'entreprise	9%	12%
Axe 3 Fidéliser ses salariés	Avoir réduit le nombre d'accidents du travail et risques professionnels (nombre de chutes de manutention manuelles et mécaniques, nombre et de la durée des arrêts maladie...)	7%	10%
	Favoriser la mobilité professionnelle au sein de l'entreprise	7%	10%
	Mettre en place un management participatif (séminaire, boîte à idées...)	6%	8%
	Organiser des événements conviviaux (repas de Noël, journées familles etc)	15%	19%
	Soutenir une démarche individuelle ou collective de VAE (Validation des Acquis de l'Expérience) dans l'entreprise	3%	4%
Mettre en place une politique d'avantages sociaux (CE attractif, mutuelle...)	14%	19%	

Note de lecture : 41% des établissements ayant mis en place au moins une action de l'axe 1 déclarent accueillir des stages de découverte scolaire, cela représente 19% des établissements de la Branche



30 % des établissements de la Branche contribuent ainsi au développement de leur marque employeur en faisant découvrir leur entreprise.

A cet effet, près de 19 % des établissements de la Branche sont prêts à accueillir des demandeurs d'emploi en immersions professionnelles et 17 % des stagiaires de découverte scolaire.

Le développement de la marque employeur passe par l'optimisation du recrutement pour 26 % des établissements de la Branche. Parmi ces établissements, près d'un établissement sur cinq a mis en place un programme d'intégration (parcours d'intégration, livret d'accueil, parrainage, tutorat, référents) des nouvelles recrues. Environ un établissement sur quatre mène des actions pour favoriser la diversité dans l'entreprise (sexe, âge,

origine, handicap), participe à des forums emploi et formalise un processus de recrutement (réponses à toute candidature, process d'entretiens ...).

Dans le cadre du développement de la marque employeur, 29 % des établissements de la Branche agissent pour la fidélisation de leurs salariés. Parmi eux, environ 20 % organisent des événements conviviaux (repas de Noël, journées familles etc.), accompagnent les salariés dans leur montée en compétences (formation non obligatoire) ou mettent en place une politique d'avantages sociaux (CSE attractif, mutuelle...).

Certaines actions restent en revanche peu répandues dans la Branche: la pluriactivité des salariés à temps partiel (2 %), le soutien d'une démarche individuelle ou collective de VAE (3 %), ou encore l'accueil des enseignants, conseillers emploi/insertion.

> LA FIDÉLISATION, UN ENJEU POUR LES MÉTIERS DE LA CONDUITE DE POIDS LOURDS

15 % des établissements de la Branche rencontrent des difficultés de fidélisation. Cette proportion est la plus élevée en transport routier de voyageurs (31 %) et la moins élevée dans l'activité marchandises (13 %). Ces difficultés de fidélisation dans l'activité marchandises concernent largement les métiers de conducteur de véhicule articulé (62 %) et de conducteur

de véhicule porteur (43 %). Dans le transport routier de voyageurs, ces difficultés de fidélisation se focalisent entièrement sur le métier de conducteur d'autocar. Les établissements du transport sanitaire rencontrent davantage de problèmes de fidélisation des ambulanciers DE (95 %) que des auxiliaires ambulanciers (43 %).

Le taux de réussite aux titres professionnels transport-logistique est de **82 %**

Formation

> Formations réalisées

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

	2021	Taux de féminisation	Taux de réussite en 2021	Évolution 2021/2020	Part des organismes de Branche dispensateurs de formation
Direction-encadrement					
MTL - Manager Transports et Logistique (EST)	64	37%	78%	-47%	100%
Directeur des Transports et des Flux nationaux et internationaux (EST)	40	26%	95%	90%	100%
MTLCI Manager Transport Logistique et Commerce international (ISTELI - AFTRAL)	159	47%	82%	7%	100%
RPTL Responsable production transport logistique (ISTELI - AFTRAL)	335	30%	78%	268%	100%
RPTP Responsable production transport de personnes (ENSTV- AFTRAL)	17	5%	85%	-47%	100%
REL Responsable en logistique (AFTRAL)	319	26%	90%	226%	100%
RTM Responsable du transport multimodal (PROMOTRANS)	103	28%	71%	34%	100%
MOLI Manager des Opérations de Logistique Internationale (PROMOTRANS)	159	30%	87%	-10%	100%
Conduite					
Conducteur(trice) livreur(se) sur véhicule utilitaire léger	1 372	35%	85%	37%	18%
Conducteur(trice) de transport en commun sur route	5 572	26%	61%	-7%	69%
Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur porteur	12 203	9%	74%	-1%	61%
Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur tous véhicules	3 306	11%	69%	12%	52%
Exploitation-Gestion					
Exploitant(e) en transport routier de marchandises	42	30%	55%	27%	57%
Technicien(ne) en logistique d'entrepôt	677	22%	75%	58%	22%
Technicien(ne) supérieur(e) du transport terrestre de marchandises	72	18%	71%	-81%	0%
Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises	367	20%	74%	-	50%
Technicien(ne) supérieur(e) du transport aérien et maritime de marchandises	11	52%	41%	-91%	0%
Organisateur de transports aériens ou maritime de marchandises	88	42%	79%	-	ND
Technicien(ne) supérieur(e) en méthodes et exploitation logistique	841	22%	68%	23%	66%
Exploitant(e) régulateur en transport routier de voyageurs	69	32%	67%	1050%	55%
Vendeur(se) conseil en voyages d'affaires et de tourisme (AFTRAL)	34	59%	92%	-50%	100%
EMTR - École de Maîtrise du Transport Routier (PROMOTRANS)	583	16%	83%	5%	100%
RCL - Responsable de la Chaîne Logistique (PROMOTRANS)	12	14%	55%	-87%	100%
RSC-EC - Bachelor REsponsible Supply Chain E-Commerce (PROMOTRANS)	109	67%	89%	58%	100%
Déclarant en douane et conseil (ISTELI - AFTRAL)	124	32%	92%	82%	100%
Manutention-magasiner					
Cariste d'entrepôt	1 933	12%	86%	0%	16%
Agent(e) magasinier(ère)	2 621	19%	84%	21%	11%
Préparateur(trice) de commandes en entrepôt	7 139	24%	86%	27%	30%
TOTAL	38 371	18%	82%	9%	44%



Plus de 38 300 titres professionnels ont été délivrés en 2021, soit 3 000 de plus qu'en 2020 (+9%).

Les titres professionnels préparant aux métiers de la « Conduite » représentent 59% des titres délivrés en transport-logistique.

Le nombre de titres professionnels délivrés en « Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur porteur » est en légère baisse (-1%) passant de 12 377 titres délivrés en 2020 à 12 203 titres délivrés en 2021. Ils représentent toutefois près d'un tiers des titres professionnels délivrés en transport-logistique. A contrario, le nombre de titres professionnels délivrés en « Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur tous véhicules » est en progression (+12%). Avec 3 306 titres délivrés en 2021, ce titre représente près de 9% des titres professionnels délivrés en transport et logistique.

En parallèle, il est à noter une croissance du volume des titres délivrés sur le TP Conducteur(trice) livreur(se) sur véhicule utilitaire léger de 37% ; il représente désormais 6% des titres délivrés de la famille des métiers de la « conduite ».

Enfin, 5 572 titres professionnels Conducteur(trice) de transport en commun sur route ont été délivrés en transport de voyageurs en 2021 (en baisse de 7%).

Le volume des titres professionnels préparant à la famille des métiers « Direction-encadrement » (3% des titres délivrés en transport-logistique) a fortement progressé : +57%.

Cette évolution est attribuable à la forte croissance des formations de niveau 6 : Responsable en Logistique (REL)

Diplômes d'État délivrés

Le nombre de diplômés d'État en transport et logistique (toutes voies d'accès, y compris validation des acquis de l'expérience) est en baisse de 11% en un an.

Cette baisse est notamment liée à la suppression du CAP Conducteur Livreur de Marchandises comme certification intermédiaire du BAC Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises, suite au décret n° 2020-1277 du 20 octobre 2020. Les élèves et apprenants du BAC Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises n'ont donc plus la possibilité de se présenter à l'examen du CAP Conducteur Livreur de Marchandises, comme cela l'était auparavant, si ce n'est en tant de candidat libre.

Ainsi, le nombre de diplômés en CAP Conducteur Livreur de Marchandises passe de 1 466 en 2020 à 281 en 2021 (-81%).

Par ailleurs, alors qu'en 2020 il représentait 76% des diplômés des métiers de la famille « Manutention-

et Responsable Production Transport Logistique (RPTL).

Les titres professionnels préparant aux métiers de la famille « Exploitation-gestion » représentent, en 2021, 8% des titres délivrés en transport-logistique.

Les titres professionnels délivrés sur le « Technicien(ne) en logistique d'entreposage » progressent ainsi que sur le « Exploitant(e) régulateur en transport de voyageurs ». Il est en de même pour le titre privé « Déclarant en douane et conseil ».

Enfin, les titres professionnels préparant aux métiers de la famille « Manutention-magasinage » représentent 30% des titres professionnels transport-logistique et sont en progression.

7 139 titres professionnels « Préparateur(trice) de commandes en entrepôt » et 621 titres professionnels « Agent magasinier(ère) » ont été délivrés en 2021, soit respectivement +27% et +21%.

Le taux de féminisation des titres professionnels en transport-logistique est globalement de 18% (+8 points en un an grâce à la progression du taux de féminisation sur les titres professionnels de la conduite routière).

À noter :

Le titre professionnel Technicien(ne) supérieur(e) des transports terrestres de personnes est devenu le titre professionnel Exploitant(e) régulateur en transport de voyageurs et prépare à la conception et l'optimisation d'un réseau de lignes ponctuelles ou régulières d'autobus et d'autocars en veillant à garantir les niveaux de qualité de service et le respect des objectifs économiques de l'entreprise.

magasinage », le BEP Logistique et Transport a été supprimé et il ne constitue plus une certification intermédiaire du BAC Pro Logistique.

Les taux de réussite aux examens diminuent par rapport à 2020 (-4 points). Pour rappel, les conditions d'examen avaient été modifiées pendant la crise sanitaire avec le remplacement des épreuves sur table par l'évaluation en contrôle continu.

Le taux de féminisation des diplômés en transport logistique est globalement de 18% (+3 points) avec un taux plus élevé pour les formations préparant aux métiers des familles professionnelles « Exploitation-gestion » (26%).

43% des diplômés « cœur de métier » de la Branche ont été délivrés pour des certifications relatives aux métiers de la conduite.

	2021	Taux de féminisation	Taux de réussite en 2021	Évolution 2021/2020	Part des organismes de Branche
Direction-encadrement					
Mastère (*)	37	39%	100%	85%	
Master I et II (*)	178	ND	74%	36%	
Conduite					
CAP Conducteur Routier « Marchandises »	1 839	6%	93%	14%	85%
CAP Conducteur Livreur Marchandises	281	4%	76%	-81%	62%
CAP Déménageur sur VUL	40	0%	74%	14%	
CAP Agent d'Accueil et de Conduite Routière « Transport de Voyageurs »	47	15%	93%	57%	17%
BAC Pro Conducteur Transport Routier Marchandises	1 242	8%	86%	0%	93%
Diplôme d'État d'Ambulancier	3 476	34%	90%	9%	21%
Exploitation-gestion					
Bac Pro Transport	763	16%	79%	-7%	81%
BTS Gestion Transport et Logistiques Associés	1 625	23%	81%	-9%	63%
DUT Gestion Logistique et Transport (*)	964	26%	70%	-7%	
Licences (*)	89	10%	91%	-32%	
Manutention-magasinage					
CAP Opérateur/Opératrice Logistique	1 242	10%	90%	-1%	72%
Bac Pro Logistique	2 541	12%	81%	-8%	71%
Maintenance					
CAP Maintenance de véhicules option véhicules de transport routier	628	2%	87%	-58%	7%
Bac Pro Maintenance des véhicules option véhicules de transport routier	970	3%	84%	-1%	9%
BTS maintenance des véhicules option véhicule de transport routier	280	2%	84%	2%	11%
TOTAL	16 242	18%	86%	-11%	56%

Source : AFT, AFTRAL, Promotrans, Ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports, Ministère de la Santé et de la Prévention (Enquête Écoles)
 (*) pour ces filières : effectifs diplômés de l'enseignement supérieur soutenus par les seuls organismes de Branche
 ND : non disponible

Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) délivrés

	2018	2019	2020	2021	Évolution 2021/2020
CQP Métiers du Convoyage de Fonds et Valeurs	221	290	202	211	4%
CQP Métiers d'Opérateur de traitements de valeurs	194	318	114	115	1%
CQP Métiers de la Gestion et de la maintenance des installations bancaires automatisées	176	278	192	266	38%
CQP Métiers de Déménageur professionnel	-	24	25	27	8%

Source : AFTRAL, Brink's, Loomis, Prosegur

En 2021, 592 certificats de qualification professionnelle (CQP) dans le domaine du transport de fonds et valeurs ont été délivrés par les établissements agréés par

la CPNEFP, soit 17% de plus qu'en 2020, auxquels s'ajoutent les effectifs du CQP Métiers de Déménageur Professionnel.



Formations obligatoires

Ensemble des attestations de capacité professionnelle délivrées

	Examen	Expérience professionnelle	Équivalence diplôme (direct ou avec stage)	Total
2020				
Marchandises >= 3,5t	1 150	21	2 274	3 445
Marchandises < 3,5t	4 505	84	60	4 649
Voyageurs >= 9pl	111	4	429	544
Voyageurs < 9pl	399	24	-	846
Commissionnaires	36	98	2 159	2 293
2021				
Marchandises >= 3,5t	1 523	16	2 622	4 161
Marchandises < 3,5t	6 879	86	100	7 065
Voyageurs >= 9pl	124	4	645	773
Voyageurs < 9pl	319	27	-	692
Commissionnaires	50	93	2 556	2 699

Source : Ministère de la Transition écologique

Le nombre d'attestations de capacités délivrées en transport de marchandises et en transport de voyageurs est en augmentation en 2021 (respectivement +39 % et +16 %).

En effet, le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport léger » de marchandises (entreprises qui utilisent exclusivement des véhicules ne dépassant pas un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes) augmente de 52 % en 2021. Elles représentent 63 % des attestations de capacité délivrées en 2021.

Le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport lourd » de marchandises augmente de 21 % en 2021 (après +6 % en 2020).

Le nombre d'attestations de capacité délivrées aux entreprises exploitant des véhicules de transport en

commun excédant neuf places, conducteur compris, a augmenté de 42 % en 2021 (après -17 % en 2020). En parallèle, le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées pour du « transport léger » de personnes (par des véhicules de moins de 10 places, conducteur compris) est en baisse de 18 % en 2021 (après -26 % en 2020).

La délivrance des attestations de capacité commissionnaire et « transport lourd », de marchandises ou de voyageurs, s'effectue essentiellement avec une équivalence par les diplômes (76 %) alors que les attestations de capacité « transport léger » résultent du succès à un examen (97 %).

Nombre de stagiaires reçus aux formations obligatoires à la conduite

	en entreprise par moniteur		en centre agréé	
	inscrits	reçus	inscrits	reçus
FIMO marchandises	41	41	17 486	17 207
FCO marchandises	6 548	6 482	87 450	87 016
« Passerelle marchandises »	-	-	1 800	1 793
FIMO voyageurs	187	184	2 492	2 443
FCO voyageurs	10 691	10 682	10 685	10 612
« Passerelle voyageurs »	16	16	1 354	1 344

Source : Ministère de la Transition écologique

Plus de 19 870 FIMO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées en 2021, après 15 560 en 2020 soit une progression de 28 %. La progression des FIMO marchandises délivrées s'avère plus importante (+33 %) que celle des FIMO voyageurs délivrées (+10 %).

Les FIMO marchandises représentent 87 % des FIMO délivrées (marchandises et voyageurs).

Plus de 114 790 FCO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées en 2021 contre environ 107 700 en 2020 soit une hausse de 7 % avec cependant une baisse des FCO voyageurs délivrées (-4 %).

Plus de 3 150 formations Passerelles (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées en 2021, +29 %.

Ainsi en 2021, plus de 34 300 nouveaux conducteurs (+16 %) ont été formés à la conduite de véhicules lourds de transport routier de marchandises par la FIMO, une formation Passerelles marchandises, le BAC Pro CTRM, le

CAP CRM ou le TP CTRM sur porteur. En parallèle, 9 600 (-3 %) nouveaux conducteur de véhicules de transport routier de voyageurs ont été formés via une FIMO, une formation Passerelles voyageurs ou un TP CTCR.

Le nombre de nouveaux conducteurs formés à la conduite de véhicules lourds de transport de marchandises en 2021 n'a toutefois pas retrouvé son niveau d'effectifs formés d'avant la pandémie de Covid-19. En effet, en 2019, 35 063 nouveaux conducteurs avaient été formés à la conduite de véhicules lourds du transport de marchandises, après une progression constante des effectifs formés sur la période 2016-2019 (+16 %).

Parallèlement, le nombre de nouveaux conducteurs formés au métier de transport de voyageurs est en baisse constante sur cette même période. En effet en 2019, 11 747 nouveaux conducteurs de voyageurs ont été formés à la suite d'une baisse constante des effectifs formés sur la période 2016-2019 (-22 %).

Formations AFGSU 2

	Formation initiale	Formation de renouvellement	Revalidation AFGSU 2
Ambulanciers	3 141	4 964	2 226
Auxiliaires ambulanciers	5 247	1 544	1 339

Source : Bilan national des CESU en 2021, ANCESU

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

Tous les organismes de formation initiale et de formation de renouvellement collaborent avec un CESU (Centre d'Enseignement des Soins d'Urgence) pour la délivrance de l'attestation AFGSU 2.

D'après le bilan de l'ANCESU, qui recense toutes les attestations délivrées par les CESU, y compris celles délivrées dans le cadre d'une sous-traitance avec un autre organisme de formation, 5 247 auxiliaires ambulanciers ont obtenu en 2021 une Attestation de Formation aux Gestes et Soins d'Urgence de Niveau 2 (AFGSU 2) en formation initiale (dans le cadre de leurs études en institut), près du double par rapport à 2020, ainsi que 3 141 ambulanciers (+9 %).

La validité de l'attestation AFGSU 2 est conditionnée au suivi d'une formation d'actualisation des connaissances (en formation de renouvellement) d'au moins 7 heures, à suivre tous les 4 ans. 1 544 auxiliaires ambulanciers



ont suivi cette formation de recyclage en 2021, ainsi que 4 964 ambulanciers.

1 339 auxiliaires ambulanciers ont en outre suivi la formation complète AFGSU 2 de 21 heures (en revalidation AFGSU 2). Il peut s'agir de professionnels qui souhaitent reprendre ou développer une activité, et de professionnels dont la date de validité de l'AFGSU 2 a expiré.

À noter que dans le bilan de l'ANCESU, nombre d'attestations AFGSU 2 délivrées ne peuvent pas être attribuées à une profession en particulier, d'où une sous-estimation du nombre de formations suivies par les professionnels du transport sanitaire.

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

Formations d'accès au métier	Effectifs 2021	Formations continues	Effectifs 2021
Direction-encadrement			
Attestations de capacité		Matières dangereuses	1 137
> March +3,5t	1 463		
> March -3,5t	3 750		
> Voy +9 plcs	93		
> Voy -9 plcs	306		
> Commissionnaire	49		
Conduite			
FIMO		FCO en centre	
> Marchandises	5 871	> Marchandises	49 511
> Voyageurs	710	> Voyageurs	4 490
Passerelles vers Marchandises	749	FCO par délégation de compétences (moniteurs)	
		> Marchandises	3 280
		> Voyageurs	1 800
Passerelles vers Voyageurs	559	Recyclage formation matières dangereuses	12 856
Auxiliaire ambulancier	3 311	Recyclage permis à points	873
Formation initiale matières dangereuses	21 801		
Permis de conduire			
> B, BE	708		
> C, CE, C1	8 287		
> D, DE, D1	983		
Manutention-magasinage			
CACES débutants	33 380	CACES expérimentés	41 529
Autres			
Conseiller à la sécurité (initiale)	1 039	Conseiller à la sécurité (recyclage)	424
Homologation des formateurs	106	Formation de formateurs	78
TOTAL			199 143

Source : AFTRAL, Promotrans

Plus de 199 100 personnes ont suivi une formation obligatoire en 2021 auprès des deux organismes dispensateurs de formation de la Branche, AFTRAL et Promotrans, soit 25 % de plus qu'en 2020.

Ainsi, les effectifs en FIMO Marchandises et Voyageurs ont augmenté de 29 %.

Les effectifs en formation « Attestation de capacité » et ceux des CACES débutants ont augmenté dans ces organismes de plus de 39 %.

Ce constat est le même pour les effectifs aux permis de conduite (+72 % en 2021).

Parallèlement, les effectifs en formation continue obligatoire des organismes de formation de la Branche affichent une progression de 16 % par rapport à 2020, avec une croissance en particulier des CACES expérimentés (+32 %).

Formations continues (hors formations obligatoires)

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

Répartition des effectifs en formation continue par famille professionnelle en 2021 (hors formations obligatoires)

	Effectifs en formation continue
Direction-encadrement	3 419
Conduite	6 606
Exploitation-gestion	916
Manutention-magasiner	3 792
Maintenance	715
Autres	42 878
Total	58 326

Source : AFTRAL, Promotrans

Plus de 58 320 personnes ont suivi une formation de perfectionnement, sans caractère obligatoire et ne donnant pas lieu à la délivrance d'un diplôme ou Titre Professionnel, au sein des organismes de formation AFTRAL ou Promotrans (+29 % par rapport à 2020).

Ainsi, dans les formations préparant aux métiers de la famille professionnelle « Manutention-magasiner », l'effectif a même été multiplié par 1,7 par rapport à 2020.

Formations non réglementées en transport sanitaire

Formations Covid-19 en transport sanitaire

Autres formations non-réglées en transport sanitaire

Source : Bilan national des CESU en 2021, ANCESU

52 formations spécifiques Covid-19 ont été dispensées en transport sanitaire en 2021 d'après le bilan de l'ANCESU, contre 769 en 2020. Il s'agit de formations aux gestes barrières, ou encore aux mesures de désinfection, effectuées par les CHU en particulier.

	Nombre d'apprenants	Nombre d'heures-apprenants
Formations Covid-19 en transport sanitaire	52	104
Autres formations non-réglées en transport sanitaire	301	3 878

301 apprenants ont bénéficié de formations autres en transport sanitaire, contre 470 en 2020. Il s'agit de formations non réglementées développées par chaque CESU en fonction des besoins du département.

> Utilisation des dispositifs de formation

Sont ici présentés :

- Les effectifs formés de conducteurs routiers cofinancés par l'AFT au titre de l'aide individuelle ;
- Les effectifs en apprentissage ;
- Les effectifs communiqués par OPCO Mobilités pour les salariés des établissements de la Branche qui ont réalisé en 2020 leur formation dans le cadre des contrats de professionnalisation, du plan de développement des compétences, du FNE-Formation, de la Pro-A et de la validation des acquis de l'expérience (VAE). Il convient de préciser que les

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

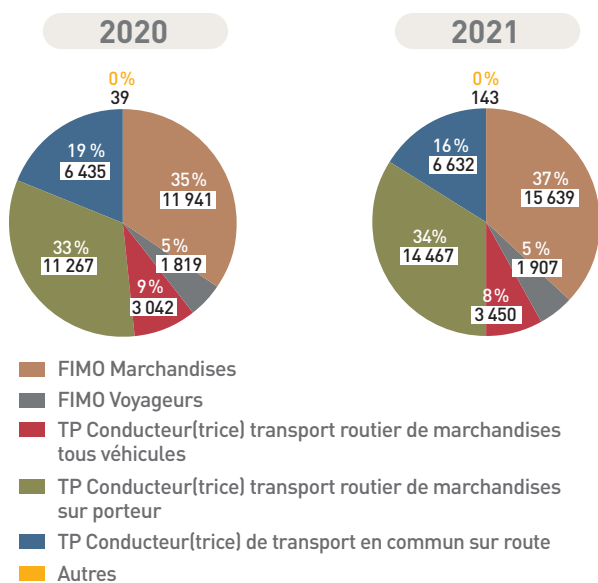
En ce qui concerne la VAE, sont également détaillés les bilans sur les Titres Professionnels et diplômes d'État des spécialités transport-logistique relevant des familles professionnelles de la CPNEFP. Sont enfin présentés les effectifs de tuteurs formés dans la Branche.



Plus de **42 230** formations de conduite cofinancées par l'AFT en 2021

○ Soutien aux formations de conducteurs routiers par l'AFT

Répartition des bénéficiaires par formation



Source : AFT

42 238 formations d'accès au métier de conducteur routier ont été cofinancées en 2021 par l'AFT, après 34 543 en 2020, soit une hausse de 22%. Le niveau de 2021 se rapproche de celui qu'on observait avant la crise sanitaire (44 600).

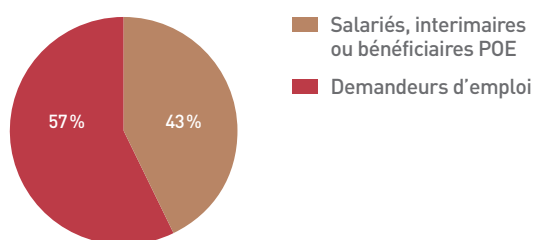
Les FIMO représentent 47% des formations à la conduite de transport routier de marchandises ayant bénéficié d'un financement de l'AFT. Leur nombre a progressé plus rapidement en 2021 (+31%) que celui des Titres Professionnels de conducteur de transport routier de marchandises sur porteur ou tous véhicules (+25%).

Le volume de formations qualifiantes d'accès au métier de conducteur de transport de voyageurs cofinancées par l'AFT s'est accru de 3% en 2021, soit un rythme de croissance plus faible que celui des FIMO Voyageurs (+5%). Les formations qualifiantes (Titre Professionnel) représentent 64% des formations de conducteur de transport routier de voyageurs bénéficiant d'un financement de l'AFT.

À noter :

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

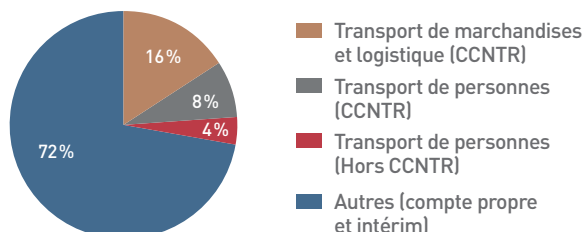
Répartition des bénéficiaires en fonction de leur situation professionnelle à l'inscription en 2021



Source : AFT

57% (+9 points) des bénéficiaires des financements de l'AFT en 2021 sont, au moment de leur inscription en formation, demandeurs d'emploi.

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



Source : AFT

Parmi les bénéficiaires d'un cofinancement de l'AFT déjà en emploi (y compris intérimaires), ou avec une promesse d'embauche, près d'un quart sont engagés dans des entreprises qui relèvent de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Plus de 9 700 apprentis dans les organismes de formation de la Branche

Apprentissage

Répartition des effectifs en apprentissage par famille professionnelle en 2021

	Effectifs inscrits en 1 ^{ère} année d'apprentissage au 31.12.2021	Effectifs inscrits en dernière année d'apprentissage au 31.12.2021	Effectifs totaux en apprentissage au 31.12.2021	Taux de féminisation des effectifs totaux en apprentissage au 31.12.2021	Nombre de diplômes ou titres délivrés par la voie de l'apprentissage en 2021
Direction Encadrement	971	846	1 408	21%	735
Conduite	3 222	2 824	3 723	11%	2 614
Exploitation-gestion	1 805	1 374	2 968	15%	1 081
Manutention-magasiner	606	507	1 360	6%	514
Maintenance	186	80	288	3%	127
Total	6 790	5 631	9 747	13%	5 071

Source : AFT, AFTRAL, Promotrans

9 747 apprentis suivaient fin 2021 une formation dans les écoles et Centres de Formation des Apprentis (CFA) des organismes dispensateurs de formation de la Branche, AFTRAL et Promotrans, ou dans des établissements de l'Éducation nationale et de l'Enseignement supérieur soutenus par l'AFT, soit 16 % de plus que l'année précédente.

Les effectifs inscrits en première année d'apprentissage continuent leur forte progression, soit +26 % par rapport à 2020, après +32 % un an auparavant. Près de la moitié d'entre eux se sont positionnés sur une formation « Conduite » (l'effectif en première année d'apprentissage en conduite a été multiplié par 1,6) et moins d'un apprenti sur trois s'est positionné sur une formation « Exploitation-gestion » (l'effectif en première année d'apprentissage en « Exploitation-gestion » a été multiplié par 0,9).

Cette dynamique des effectifs entrants dans la Branche est en adéquation avec le paysage de la formation « apprentissage ». En effet, une étude de la Direction de

l'évaluation, de la prospective et de la performance (DEPP) du Ministère de l'Éducation nationale et de la jeunesse révèle une augmentation marquée de 33,6 % des entrées en apprentissage au 31 décembre 2021 par rapport à 2020, au niveau de l'ensemble des formations et des secteurs de l'économie française, avec une hausse largement attribuable aux formations d'enseignement supérieur, contrairement à ce que l'on observe au niveau du transport et de la logistique.

Toutes familles professionnelles confondues, la part des filles parmi les apprentis dans les écoles et CFA soutenus par la Branche (13 %) est en baisse de 6 points par rapport à 2020.

Les formations en apprentissage les plus féminisées sont et restent celles qui préparent aux métiers des familles professionnelles « Direction-encadrement » et « Exploitation-gestion » (respectivement 21 % et 15 % de femmes).



Répartition des effectifs en apprentissage par activité au 31 décembre 2021

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	2 575	5 738	148	626	2 761	11 848	33 %
Voyageurs	303	252	0	195	255	1 005	33 %
Transport sanitaire	997	85	0	2	37	1 121	46 %
Total	3 875	6 075	148	823	3 053	13 974	34 %

Source : OPCO Mobilités

Porté par la réforme de 2018 et le plan « 1 jeune, 1 solution » lancé en juillet 2020 pour aider les jeunes dans la crise, le nombre de contrats d'apprentissage a connu une hausse de +27 % en 2021, après +44 % en 2020, dans l'ensemble du secteur privé de l'économie.

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

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

En outre, l'aide qui prévoyait une prime de 5 000 euros pour l'embauche d'un apprenti mineur et de 8 000 euros

pour l'embauche d'un apprenti majeur jusqu'au 31 mars 2021 a été prolongée par décret jusqu'au 31 décembre 2022. Cette mesure du plan « 1 jeune, 1 solution » s'inscrit désormais dans le cadre du dispositif « France Relance ».

Dans les entreprises de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport, ces mesures ont soutenu la croissance du nombre d'apprentis qui a été multiplié par 1,2 en 2021. Néanmoins, cette croissance ralentit, puisque le nombre d'apprentis avait été multiplié dans la Branche par 2,2 en 2020.

85 % des apprentis de la Branche sont en contrat dans une entreprise de transport de marchandises.

Parmi les apprentis en entreprise de transport routier de marchandises, 48 % se préparent aux métiers des familles professionnelles « Exploitation-Gestion » et 22 % sont en formation « Conduite ».

Parallèlement, parmi les apprentis en entreprise dans le transport routier de voyageurs, 30 % préparent une formation « Conduite » et 25 % se forment aux métiers des familles professionnelles « Exploitation-Gestion ».

Le nombre d'apprentis préparant un diplôme de la maintenance dans la Branche a fortement diminué par rapport à 2020 (-39 %).

Dans le transport sanitaire, 46 % des apprentis sont des femmes.

Professionnalisation

Contrats de professionnalisation par famille professionnelle et activité en 2021

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	1 458	534	96	21	284	2 393	28 %
Voyageurs	312	78	0	11	104	505	32 %
Transport sanitaire	86	8	0	1	6	101	69 %
Total	1 856	620	96	33	394	2 999	30 %

Source : OPCO Mobilités

Dont % de Contrats de professionnalisation en CDI

	CDI
Marchandises	7 %
Voyageurs	13 %
Transport sanitaire	21 %
Total	9 %

Source : OPCO Mobilités

Le nombre de contrats de professionnalisation dans les entreprises de la Branche a progressé de 30 % en 2021, après avoir chuté de 63 % en 2020.

Dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution », une aide exceptionnelle a en effet été mise en place en juillet 2020 (encore en vigueur fin 2021) pour soutenir les embauches en contrat de professionnalisation dans le contexte de la crise sanitaire. Elle concerne les personnes de moins de 30 ans préparant un diplôme ou un Titre Professionnel au plus de niveau bac +5 ou un certificat de qualification professionnelle ou relevant des contrats de professionnalisation expérimentaux de la loi « Avenir professionnel ». L'aide s'adresse à l'ensemble des entreprises privées, avec des conditions pour celles de 250 salariés ou plus. Son montant s'élève à 5 000 € pour l'embauche d'un mineur et à 8 000 € pour l'embauche d'un majeur. Cette aide est cumulable avec

les dispositifs pérennes d'aide à l'embauche en contrat de professionnalisation.

Cependant, on compte 4,6 fois moins de jeunes en contrat de professionnalisation dans la Branche qu'en contrat d'apprentissage.

Le taux de féminisation des apprenants en contrat de professionnalisation est de 30 % (+4 points).

9 % des contrats de professionnalisation sont en CDI ; c'est dans le secteur du transport sanitaire que la part des contrats de professionnalisation en CDI est la plus élevée (21 %).

L'évolution des entrées en contrat de professionnalisation est à mettre en regard avec celle de l'apprentissage, autre forme de contrat en alternance. Globalement, le nombre d'alternants dans la Branche a progressé de 27 % en 2021, après +18 % en 2020.

Plan de développement des compétences

Formation continue hors alternance

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

	Conduite	Exploitation- Gestion	Manutention- Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	5 574	287	1 052	174	2 736	9 823	16 %
Voyageurs	819	38	5	7	485	1 354	28 %
Transport sanitaire	468	12	0	2	1 548	2 030	39 %
Total	6 861	337	1 057	183	4 769	13 207	21 %

Source : OPCO Mobilités



Formation continue hors alternance

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

	Conduite	Exploitation- Gestion	Manutention- Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	37 707	1 862	12 349	863	36 697	89 478	18%
Voyageurs	8 308	415	95	174	7 249	16 241	26%
Transport sanitaire	1 648	116	16	4	6 153	7 937	39%
Total	47 663	2 393	12 460	1 041	50 099	113 656	20%

Source : OPCO Mobilités

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

Dans les établissements de la Branche de moins de 11 salariés, l'utilisation du plan de développement des compétences est en hausse de 32% par rapport à 2020 (après -52% un an auparavant, dans le contexte de la crise sanitaire).

Les salariés appartenant à des établissements de 11 salariés et plus ont également davantage mobilisé en 2021 leur plan de développement des compétences (+30%).

Toutes tailles d'entreprise confondues, 20% des formations du plan de développement des compétences ont bénéficié à des femmes.

FNE-Formation

	Conduite	Exploitation- Gestion	Manutention- Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	2 213	548	229	33	2 807	5 830	26%
Voyageurs	1 176	33	0	13	851	2 073	30%
Transport sanitaire	25	0	0	0	107	132	53%
Total	3 414	581	229	46	3 765	8 035	28%

Source : OPCO Mobilités

Le FNE-Formation (Fonds National de l'Emploi) est un dispositif dédié à la formation des salariés placés en activité partielle ou en activité partielle de longue durée. Il consiste en une prise en charge par l'État d'une partie des coûts pédagogiques du projet de formation. Dès 2020, dans le contexte de crise sanitaire, l'État a pris en charge de manière provisoire 100% des coûts pédagogiques pour encourager l'utilisation de ce dispositif. Dans le cadre des conséquences économiques liées à la pandémie Covid-19, l'accès au FNE-Formation a été étendu début 2021 aux salariés des entreprises en difficulté, et le dispositif FNE-Formation a évolué encore au 1^{er} juillet 2021 afin que les entreprises en reprise d'activité/mutation y soient éligibles.

8 035 formations ont été réalisées dans la Branche en 2021 grâce au dispositif FNE-Formation, soit 14% de plus

qu'en 2020. 26% d'entre elles ont bénéficié à des salariés du transport routier de voyageurs.

Enfin, 71 stagiaires ont mobilisé en 2021 le dispositif Pro-A dans le transport routier dont 18 stagiaires dans le transport routier de marchandises contre seulement 4 en 2020. Ce dispositif s'est substitué aux périodes de professionnalisation qui avaient bénéficié en 2018 à 87 911 salariés de la Branche.

Son déploiement reste récent dans la Branche puisque l'accord de Branche relatif à la mise en place des actions de reconversion ou promotion par alternance (dit « Pro-A »), signé le 4 juin 2020, n'a été étendu par arrêté que le 6 novembre 2020, et publié au Journal Officiel le 10 décembre 2020.

Tutorat

Effectifs de tuteurs formés par activité

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Marchandises	1 513	1 808	1 915	2 609	1 986	1 541	2 266
Voyageurs	326	224	221	369	300	167	276
Transport sanitaire	81	108	133	107	99	81	107
Total	1 920	2 140	2 269	3 085	2 385	1 789	2 649

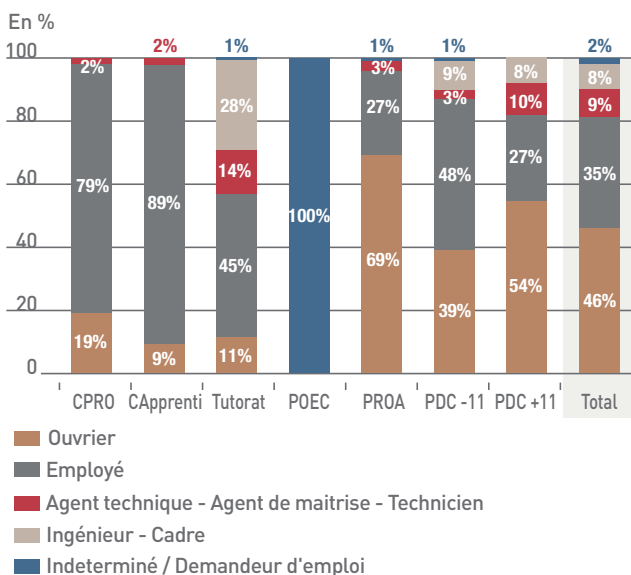
Source : OPCO Mobilités

48% de tuteurs supplémentaires ont été formés en 2021, après -24% en 2020. Le nombre de nouveaux tuteurs qui se sont formés au titre de l'accompagnement des contrats de professionnalisation passe ainsi de 1 789 en 2020 à 2 649 en 2021.

86 % des tuteurs formés sont employés dans des entreprises de transport routier de marchandises, en cohérence avec la répartition des contrats de professionnalisation par secteur d'activité.

Caractéristiques des bénéficiaires des formations prises en charge par OPCO Mobilités

Répartition des bénéficiaires par catégorie socioprofessionnelle

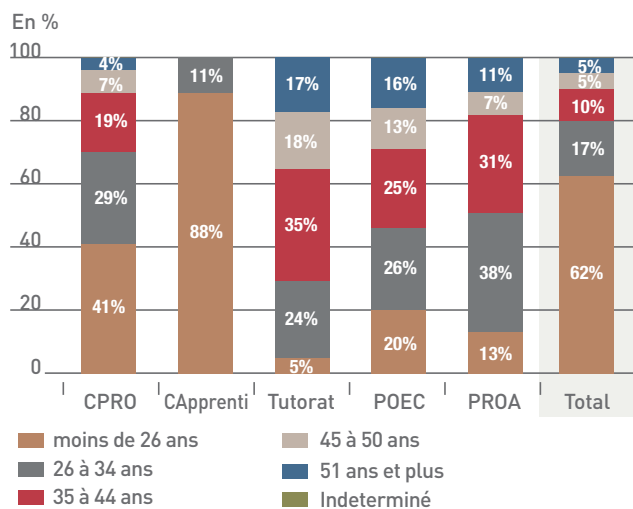


Source : OPCO Mobilités

Dans la Branche, plus de 80 % des bénéficiaires du plan de développement des compétences sont des ouvriers et des employés. 98 % des personnes en alternance relèvent également de ces catégories socio-professionnelles.



Répartition des bénéficiaires par âge

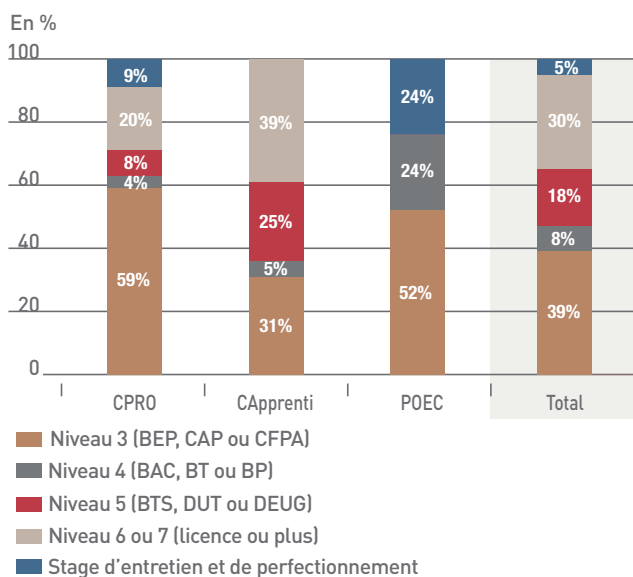


Source : OPCO Mobilités

30 % des bénéficiaires des contrats de professionnalisation ont 35 ans ou plus, soit 12 points de plus qu'en 2019. Cette recomposition par âge est due au fait que certains jeunes ont préféré aux contrats de professionnalisation l'apprentissage, auquel sont désormais éligibles l'ensemble des moins de 30 ans, et qui a bénéficié ces toutes dernières années d'incitations fortes. D'ailleurs, 11 % des apprentis ont plus de 25 ans, et ont donc bénéficié de la réforme qui a ouvert l'apprentissage jusqu'à 29 ans révolus.

Enfin, 20 % des bénéficiaires de POE collectives ont moins de 26 ans.

Répartition des bénéficiaires par niveau de formation visé



Source : OPCO Mobilités

59 % des contrats de professionnalisation et 52 % des POE collectives visent un niveau infra Bac. Néanmoins, on enregistre également des besoins conséquents des entreprises de la Branche pour des personnels formés à des niveaux supérieurs au Bac : respectivement 64 % des contrats d'apprentissage et 28 % des contrats de professionnalisation préparent à des diplômes de niveau Bac +2 ou plus.

Validation des Acquis de l'Expérience (VAE)

Accompagnements de VAE pris en charge par OPCO Mobilités

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Marchandises	137	102	215	189	227	90	47
Voyageurs	32	12	12	29	32	0	0
Transport sanitaire	3	5	4	9	2	0	4
Total	172	119	231	227	261	90	51

Source : OPCO Mobilités

Le nombre d'accompagnements à la VAE (validation des acquis de l'expérience) financés par OPCO Mobilités baisse fortement : après 261 accompagnements

financés en 2019, leur nombre a chuté à 90 en 2020 et à 51 en 2021.

VAE sur les diplômes

	2020			2021		
	Présentés	Validations partielles	Validations totales	Présentés	Validations partielles	Validations totales
Conduite						
CAP Conducteur routier « marchandises »	5	0	5	2	0	2
CAP Conducteur livreur de marchandises	2	1	1	1	1	0
CAP Déménageur sur véhicule utilitaire léger	1	0	0	0	0	0
CAP Agent d'accueil et de conduite routière - transport de voyageurs	2	0	2	4	0	4
CAP Opérateur/Opératrice de service relation client et livraison	1	0	1	0	0	0
BAC Pro Conducteur transport routier marchandises	28	5	21	26	7	19
Diplôme d'État d'Ambulancier	254	235	-	237	224	-
Exploitation-Gestion						
BEP Logistique et transport	2	0	2	0	0	0
BAC Pro Transport	16	1	15	13	4	7
BAC Pro Logistique	225	22	191	188	11	163
BTS Transport et prestations logistiques	159	23	97	124	32	69
Manutention-magasinage						
CAP Opérateur/Opératrice logistique	29	1	28	32	2	29
Maintenance						
CAP Maintenance de véhicules option véhicules de transport routier	1	0	0	14	0	14
BAC PRO Maintenance de véhicules option B : véhicules de transport routier	7	0	7	14	2	11
BTS Après vente automobile option véhicules industriels	0	0	0	0	0	0
BTS Maintenance des véhicules option B véhicules de transport routier	17	7	7	19	7	10
TOTAL	749	295	377	674	290	328

Source : Ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports, et Ministère de la Santé et de la Prévention



Le nombre de candidats à une VAE pour des diplômes du transport ou de la logistique s'est replié de 10 % en 2021, passant de 749 dossiers en 2020 à 674 en 2021.

Le taux de réussite aux VAE en 2021 sur les diplômes du transport ou de la logistique est de 49 % (validations totales).

En 2021, 28 % des candidats qui se sont présentés à une VAE pour un diplôme en transport-logistique ont

postulé au BAC Pro Logistique et 18 % ont postulé au BTS Transport et prestations logistiques.

La VAE au diplôme d'État d'Ambulancier n'est pas une équivalence, ce qui explique que seule la validation partielle soit possible.

En 2021, 35 % des candidats qui se sont présentés à une VAE ont postulé pour un diplôme État d'Ambulancier

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

	2020		2021	
	présentés	admis	présentés	admis
Conduite				
Conducteur(trice)-livreur(se) sur véhicule utilitaire léger	1	1	1	1
Conducteur(trice) transport routier marchandises sur porteur	7	4	9	9
Conducteur(trice) du transport routier tous véhicules	4	3	0	0
Conducteur(trice) de transport en commun sur route	1	1	9	8
Conducteur(trice) transport routier interurbain de voyageurs	0	0	-	-
Exploitation-gestion				
Technicien(ne) d'exploit. transport terrestre marchandises	0	0	0	0
Exploitant(e) en transport routier de marchandises	2	2	3	3
Technicien(ne) en logistique d'entrepôt	22	22	19	15
Technicien(ne) supérieur(e) en transport option transitaire aérien et maritime	1	1	0	0
Technicien(ne) supérieur(e) du transport terrestre de marchandises	96	93	1	0
Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises	-	-	57	51
Technicien(ne) supérieur(e) en méthodes et exploitation logistiques	5	4	20	14
Technicien(ne) supérieur(e) en transports de personnes	1	0	-	-
Exploitant(e) régulateur en transport routier de voyageurs	-	-	1	1
Manutention-magasinage				
Cariste d'entrepôt	2	2	4	3
Agent(e) magasinier(ère)	3	3	7	4
Préparateur(trice) de commandes en entrepôt	0	0	4	3
TOTAL	145	136	135	112

Source : DGEFP

En 2021, 112 certifications pour les Titres Professionnels du transport et de la logistique ont été délivrées par la VAE par le Ministère du Travail, soit 18 % de moins qu'en 2020. Le taux de réussite moyen s'établit à 83 % (contre 94 % en 2020).

Le nombre d'admis au titre de Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises représente 45 % du volume total des Titres Professionnels du transport et de la logistique délivrés en 2021 par la VAE (en 2020, le TP Technicien(ne) supérieur(e) du transport terrestre de marchandises concentrait 69 % des admis par la VAE).

66 % des sortants sont en emploi après une formation en transport-logistique

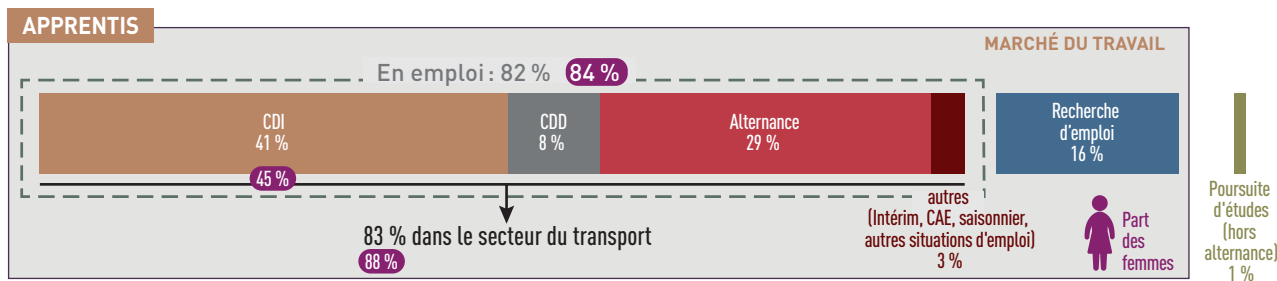
Insertion professionnelle

6 712 apprentis et lycéens sortis en 2021 des écoles et CFA AFTRAL et Promotrans, ainsi que des établissements de l'Éducation nationale suivis par l'AFT, ont répondu aux enquêtes de placement de l'AFT six mois après la fin de leur formation en transport et logistique. Les apprentis représentent 37% de cette population.

En outre, 3 169 adultes ont répondu à l'enquête auprès des bénéficiaires de l'aide à la personne de l'AFT pour les formations d'accès aux métiers de conducteur que sont la FIMO et les Titres Professionnels.

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

Direction-encadrement



Source : AFT, AFTRAL, PROMOTRANS

82 % des anciens apprentis sont en emploi (+6 points par rapport à 2020) six mois après la fin d'une formation en apprentissage préparant aux métiers de la famille professionnelle « Direction-encadrement » en transport logistique.

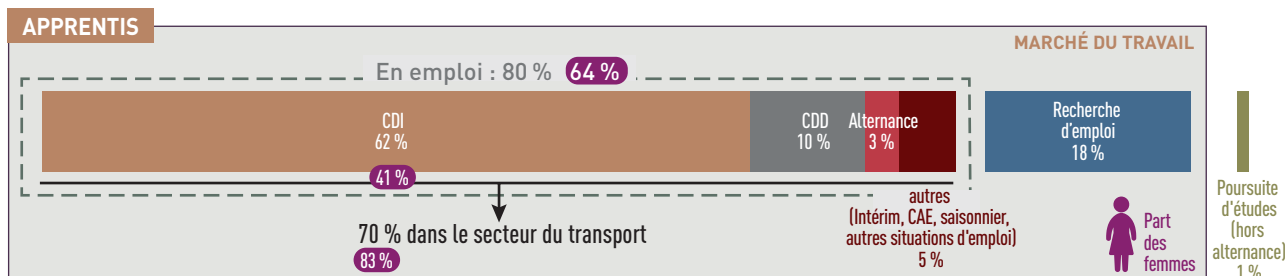
29 % ont encore un contrat en alternance, 41 % sont en CDI (+14 points par rapport à 2020) et 8 % en CDD. Ils exercent majoritairement leur activité professionnelle dans une entreprise du secteur transport-logistique (83 % des répondants en emploi).

À noter que dans cette famille professionnelle, les indicateurs d'insertion sont plus favorables pour les femmes. En effet, 84 % des femmes sont en emploi, le plus souvent en contrat CDI pour 45 % d'entre elles. 88 % (+17 points par rapport à 2020) occupent un emploi dans une entreprise du secteur transport-logistique.

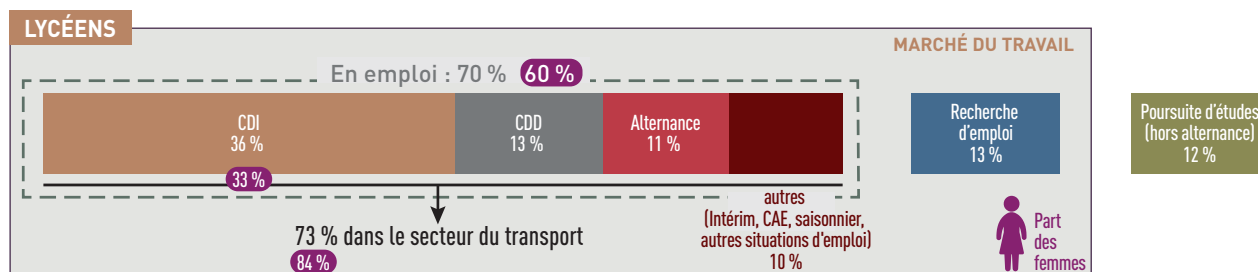
Enfin, la part des sortants de formation de la famille professionnelle « Direction-encadrement » en recherche d'emploi reste relativement stable (16 %).



Conduite



Source : AFT, AFTRAL, PROMOTRANS



Source : AFT

Les apprentis sortant avec un diplôme de conduite routière intègrent plus rapidement le marché du travail que des lycéens avec le même diplôme.

Ainsi, 80 % des anciens apprentis sont en emploi, et 62 % (en hausse de 3 points) sont en CDI. 70 % de ceux en emploi exercent leur activité professionnelle dans une entreprise de transport-logistique.

À contrario, 70 % des lycéens sont en emploi et 36 % sont en CDI. 12 % poursuivent des études à temps plein, contre seulement 1 % des apprentis.

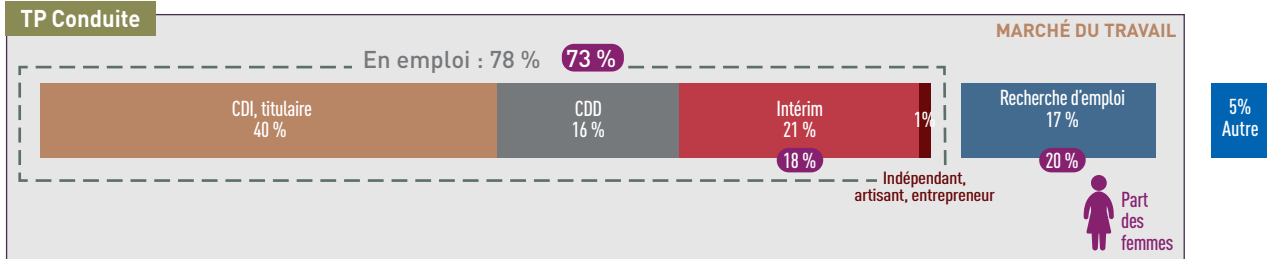
Les lycéens sont de ce fait relativement moins exposés au chômage : 13 % sont en recherche d'emploi (-5 points en un an), contre 18 % de personnes en recherche d'emploi parmi les anciens apprentis (stable).

En 2021, les filles ont rencontré davantage de difficultés à s'insérer sur le marché du travail que les garçons. Le différentiel entre le taux d'emploi des filles et des garçons est en défaveur de la population féminine respectivement de 16 points six mois après une formation de conduite en apprentissage, et de 10 points à l'issue d'une formation à temps plein en lycée professionnel.

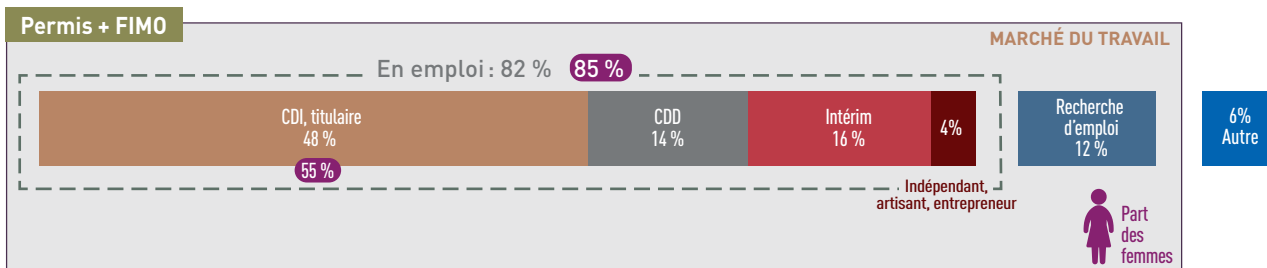
Parmi les anciennes apprenties, 41 % sont en CDI. Parallèlement 33 % des anciennes lycéennes sont en CDI.

Parmi les femmes en emploi après une formation conduite réalisée par la voie de l'apprentissage ou de la voie scolaire, plus de quatre femmes sur cinq exercent un emploi dans une entreprise de transport-logistique.

ADULTES



Source : AFT



Source : AFT

Six mois après la fin d'une formation professionnelle « Conduite », il est à noter que les adultes (salariés en reconversion, demandeurs d'emplois...) s'insèrent presque aussi bien que les apprentis sortants.

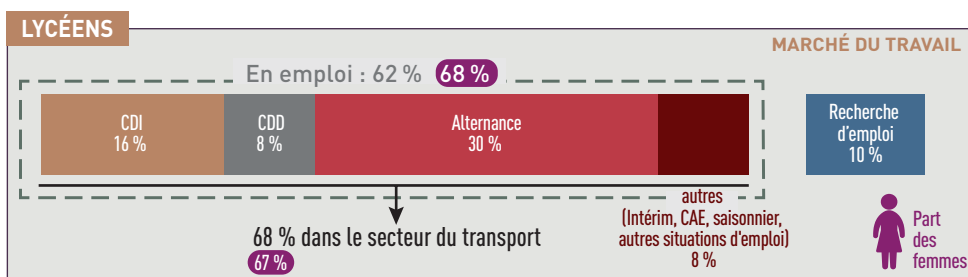
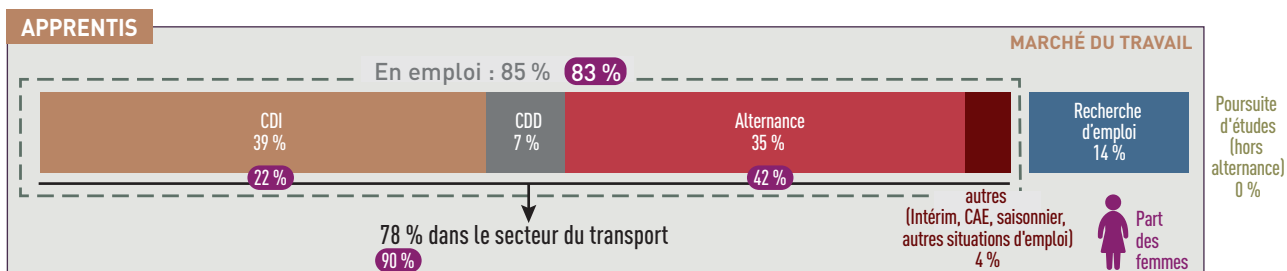
78 % (en hausse, +6 points) des personnes ayant réalisé un Titre Professionnel Conducteur Transport Routier de Marchandises sur Porteur et/ou sur tous Véhicules ou un Titre Professionnel Conducteur Routier de Voyageurs sont en emploi : 40 % ont un CDI et 21 % sont en intérim.

En parallèle, 82 % (en hausse, +5 points) de ceux ayant suivi un parcours Permis + FIMO sont en emploi et 48 % sont en CDI.

À noter que les femmes se sont insérées relativement plus aisément sur le marché du travail après une formation professionnelle de type Permis + FIMO qu'après un Titre Professionnel de la conduite. En effet, 85 % des femmes ayant réalisé en 2021 une formation Permis + FIMO sont en emploi six mois après leur formation, contre 73 % pour celles ayant réalisé un Titre Professionnel.



Exploitation-gestion



Six mois après la fin d'une formation préparant aux métiers de la famille professionnelle « Exploitation-gestion » les apprentis se positionnent quasiment tous sur le marché du travail, tandis que plus d'un lycéen sur cinq poursuit des études à temps plein.

Par conséquent, 85% (+8 points par rapport à 2020) des anciens apprentis sont en emploi. 35% ont un contrat en alternance et 39% sont en CDI. 78% (+9 points par rapport à 2020) exercent leur activité professionnelle dans une entreprise de transport-logistique.

Parallèlement, 62% des anciens lycéens sont en emploi. 30% ont un contrat en alternance et, parmi la population en emploi, 68% sont placés chez un prestataire transport-logistique.

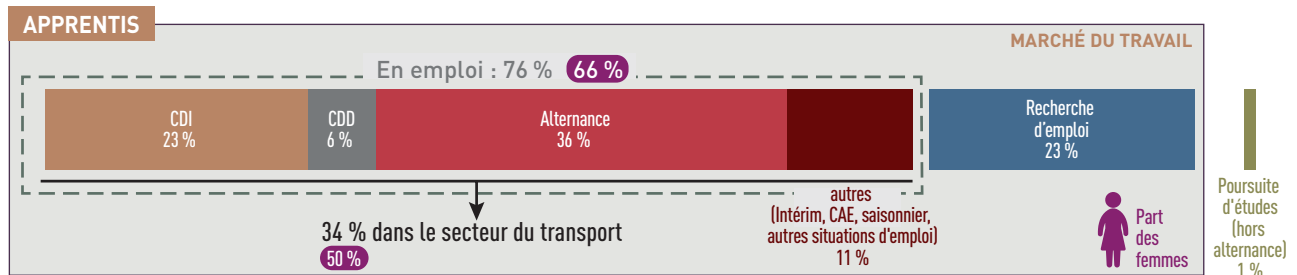
Ainsi, la part des anciens apprentis et des lycéens privilégiant l'alternance pour intégrer le marché du

travail est importante et orientée à la hausse par rapport à 2020 (+2 points pour les apprentis et +9 points pour les lycéens).

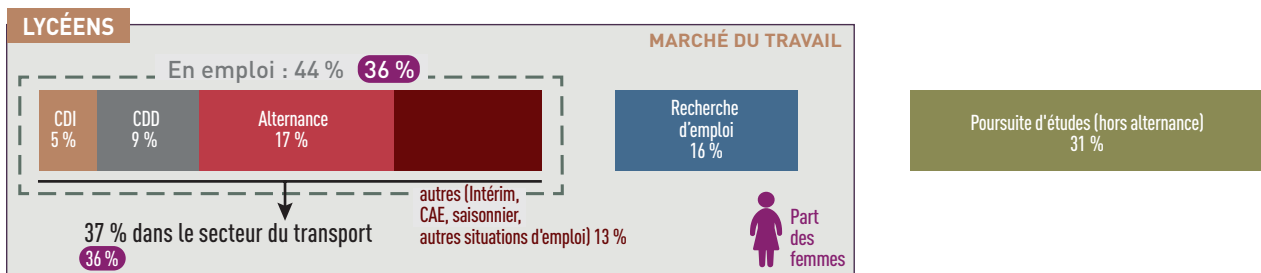
À noter que 83% des femmes ayant réalisé leur formation par le biais de l'apprentissage sont en emploi (contre 68% de celles ayant suivi un cursus voie scolaire). Parmi les apprenties sortantes, 42% ont encore un contrat en alternance (contre 24% de celles ayant suivi un cursus par la voie scolaire). Parmi celles en emploi et ayant réalisé leur formation en apprentissage, 90% occupent un emploi dans une entreprise de transport-logistique (contre 67% de celles sortant d'un cursus par la voie scolaire).

Enfin, respectivement un ancien lycéen sur dix, et 14% des anciens apprentis, sont en recherche d'emploi.

Manutention-magasinage



Source : AFT, AFTRAL, PROMOTRANS



Source : AFT

Six mois après la fin d'une formation « Logistique », il est à noter que les apprentis sont pleinement entrés sur le marché du travail, alors que les lycéens se sont dirigés vers une poursuite d'études à temps plein.

76 % (+3 points) des apprentis sont en emploi. 36 % ont un contrat en alternance et 34 % exercent leur activité professionnelle dans une entreprise transport-logistique.

À contrario, 44 % des lycéens sont en emploi. 17 % ont un contrat en alternance et parmi ceux en emploi, 37 % exercent leur activité dans une entreprise transport-

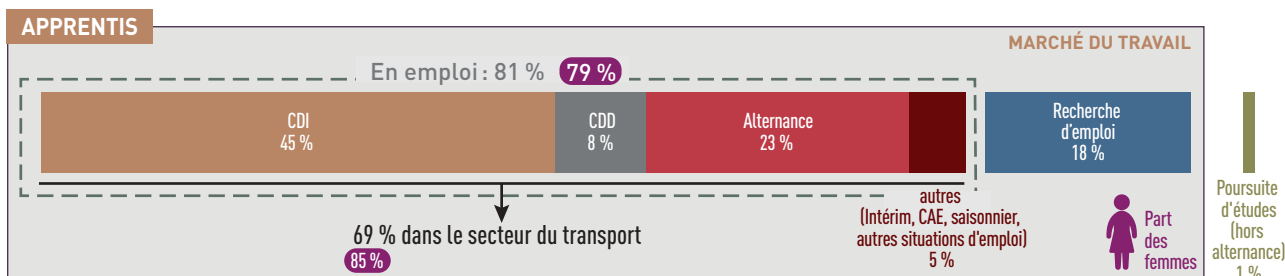
logistique. Trois fois sur dix, les jeunes ayant suivi une formation en logistique dans un lycée professionnel continuent leurs études à temps plein.

Parallèlement, 36 % des lycéennes sont en emploi, ainsi que 66 % des anciennes apprenties.

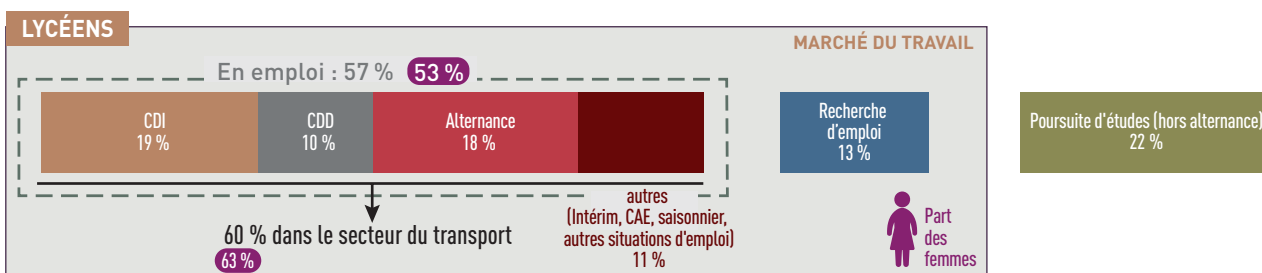
Enfin, que ce soit par la voie scolaire ou l'apprentissage, la part des jeunes en recherche d'emploi reste relativement importante (23 % pour les sortants de formation par la voie de l'apprentissage et 16 % des sortants par la voie scolaire).



Total



Source : AFT, AFTRAL, PROMOTRANS



Source : AFT

Six mois après une formation transport-logistique, 81 % (+2 points) des apprentis sont en emploi contre 57 % des lycéens.

Parmi les anciens apprentis, 23 % des sortants ont encore un contrat en alternance et 45 % sont en CDI. En parallèle, parmi les lycéens sortants, 18 % ont un contrat en alternance et 19 % sont en CDI. Plus d'un lycéen sur cinq privilégie la poursuite d'études à temps plein.

69 % des anciens apprentis exercent leur activité professionnelle dans une entreprise transport-logistique contre 60 % des lycéens sortants.

À noter que le bilan est sensiblement identique pour la population féminine entrant sur le marché du travail.

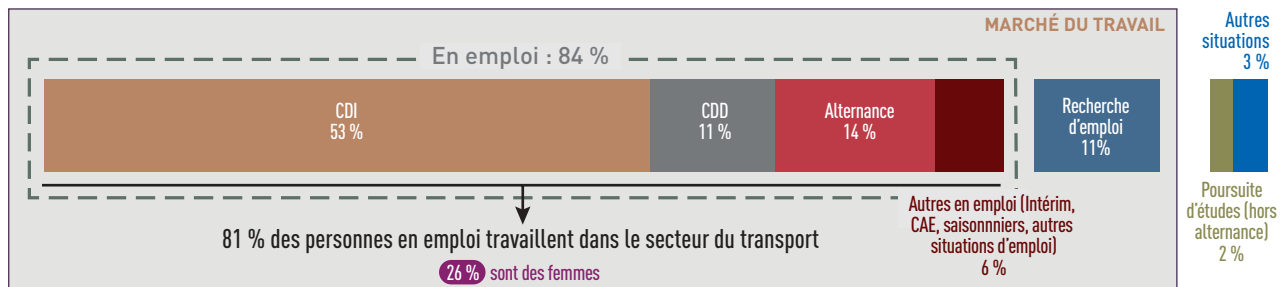
La proportion d'anciens apprentis en recherche d'emploi est stable à 18 %, et se replie pour les sortants de lycées professionnels pour passer de 19 % en 2020 à 13 % en 2021.

Insertion professionnelle à 6 mois selon les différents dispositifs de formation : contrats de professionnalisation, contrats d'apprentissage et POEC

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

Pour cette édition, l'ensemble des bénéficiaires de contrats de professionnalisation, des contrats d'apprentissage ou de POEC (préparations opérationnelles à l'emploi collectives) finissant leur formation en 2021 a été interrogé six mois après la fin de la formation.

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



Source : OPCO Mobilités

Six mois après la fin de leur contrat, 84 % des sortants de contrats de professionnalisation sont en emploi (ou en alternance) et 2 % suivent une nouvelle formation. Parmi les personnes en emploi :

- 81 % travaillent dans le secteur du transport
- 53 % sont en CDI et 11 % sont en CDD

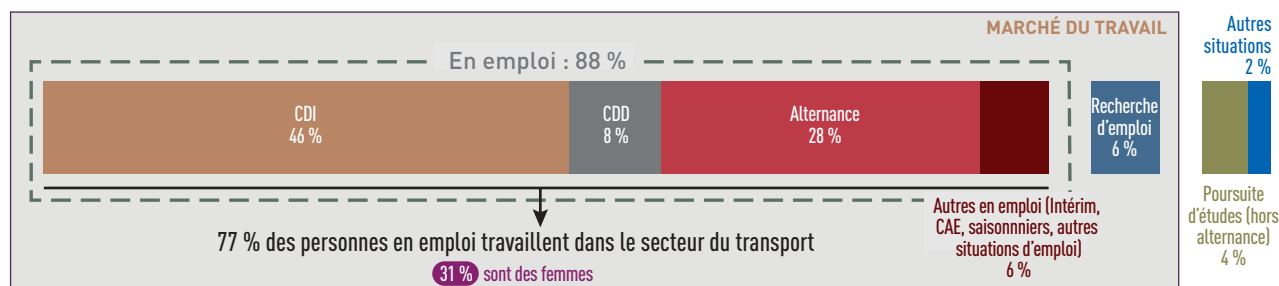
La Branche enregistre des résultats supérieurs à la moyenne nationale : en France, tous secteurs

confondus, 75 % des bénéficiaires de contrats de professionnalisation en 2019 sont en emploi 6 mois.

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



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



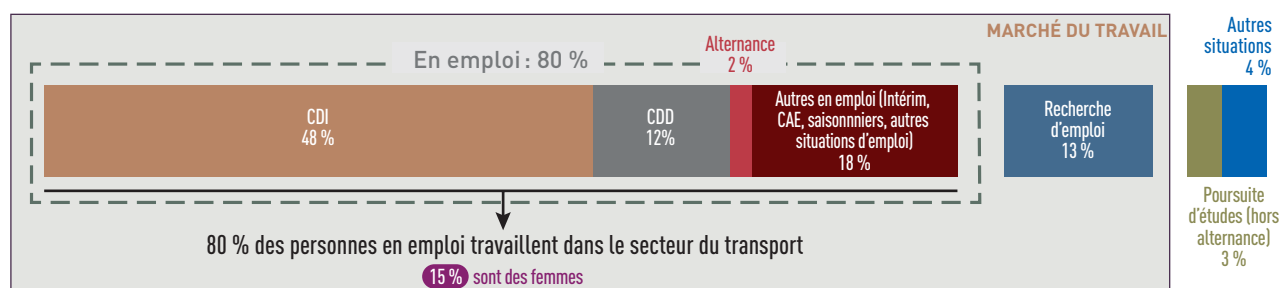
Source : OPCO Mobilités

Six mois après la fin de leur contrat, 88 % des sortants de contrats d'apprentissage sont en emploi (ou en alternance) et 4 % suivent une nouvelle formation. Parmi les sortants en emploi :

- 77 % travaillent dans le secteur du transport
- 46 % sont en CDI et 8 % sont en CDD

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

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



Source : OPCO Mobilités

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

- 80 % des bénéficiaires de POEC sont en emploi 6 mois après la fin de leur formation et 48 % sont en CDI.
- 80 % des bénéficiaires en emploi travaillent dans le secteur du transport.

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

Une augmentation de l'emploi salarié de la Branche de **2,3%** estimée en 2022

Prospective

Prévisions de recrutements

Répartition des établissements ayant des projets de recrutement en 2022 par activité

	Nombre d'établissements	En % d'établissements avec salariés	Évolution 2020/2021
TRM	9 388	37%	-16%
TRV	1 174	43%	-31%
DEM	409	30%	-8%
LOC	449	39%	-32%
AUX	1 553	34%	-25%
PRL	554	35%	-13%
TRS	1 943	39%	-29%
Total	15 471	37%	-21%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

Tous secteurs d'activité confondus, plus d'un tiers des employeurs interrogés par l'AFT au premier semestre 2022 déclarent avoir déjà réalisé des recrutements dans l'année ou anticipé des embauches d'ici la fin de l'année. Leur nombre diminue de 21% en 2022, après avoir bondi de 83% en 2021. Tous les secteurs sont concernés par cette évolution mais plus particulièrement ceux du transport de voyageurs, de la location et du transport sanitaire (respectivement -31%, -32% et -29%). Le conflit en Ukraine et l'inflation galopante sont vraisemblablement à la source de cette morosité.

Répartition des projets de recrutements en 2022 par famille professionnelle

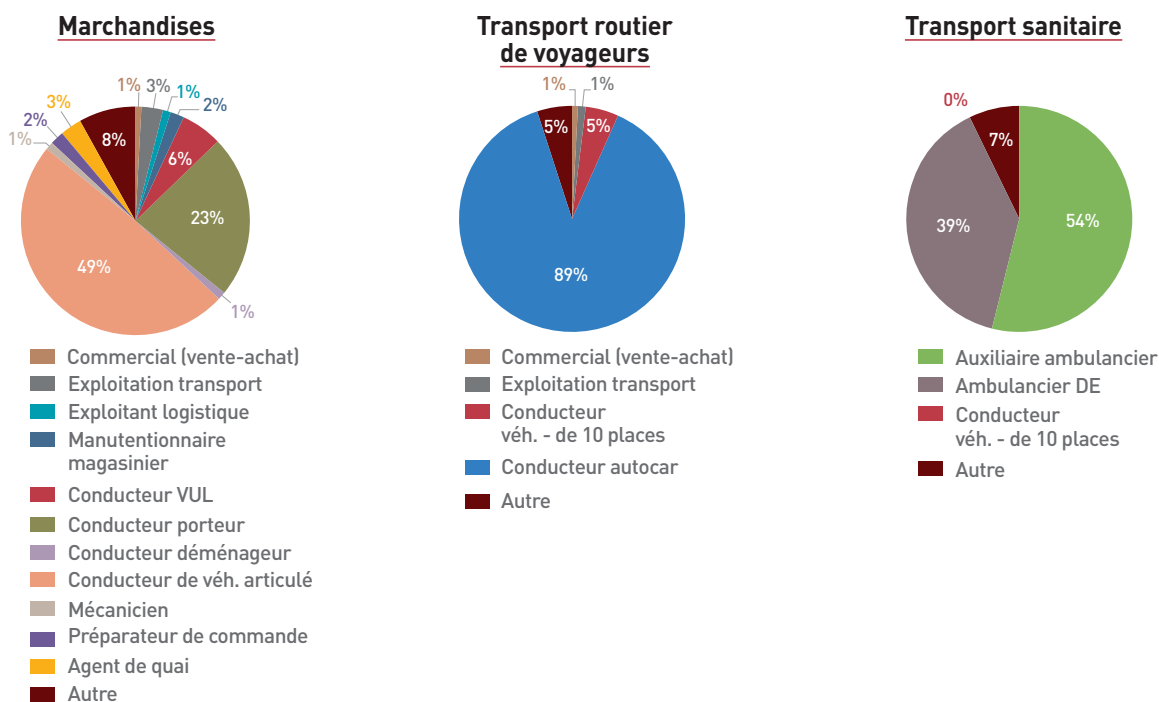
	Conduite Marchandises	Conduite Voyageurs	Conduite Sanitaire	Exploitation transport	Logistique	Autre	Total
Projets de recrutements	68 728	13 651	8 838	3 331	9 862	5 500	109 909
En %	63%	12%	8%	3%	9%	5%	100%

Source : Enquête Tableau de bord AFT

En dépit de la diminution du nombre d'établissements prévoyant des recrutements, le nombre de projets de recrutement s'établit à un niveau élevé. Ainsi, en 2022,

on estime à plus de 109 900 le nombre de postes ouverts sur l'année 2022 dans les entreprises de la Branche. 63% concernent des postes de conduite marchandises.

Répartition des projets de recrutements en 2022 par famille professionnelle et activité



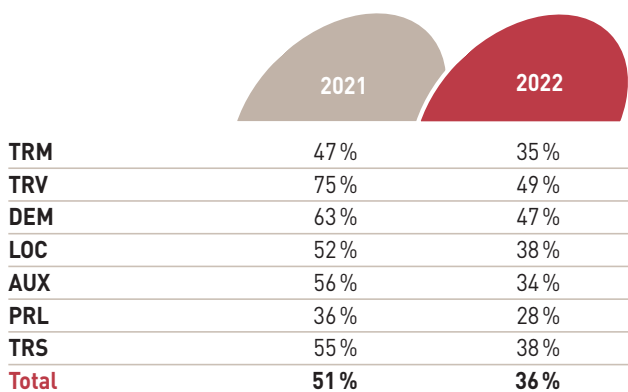
Source : Enquête Tableau de bord AFT

En 2022, 72 % des projets de recrutement des entreprises du transport routier de marchandises se portent sur des conducteurs de véhicules lourds.

En parallèle, 89 % des projets de recrutement des entreprises du transport routier de voyageurs se concentrent sur des conducteurs d'autocars.

En 2022, la tendance des projets de recrutement s'inverse dans le transport sanitaire par rapport à l'année précédente. En effet, les projets de recrutements sont davantage axés sur les postes d'auxiliaire d'ambulancier (54 % en 2022 contre 38 % en 2021) que sur les postes d'ambulancier (39 % en 2022 contre 45 % en 2021).

Pourcentage d'employeurs éprouvant des difficultés de recrutement



Source : Enquête Tableau de bord AFT

36 % des établissements de la Branche déclarent éprouver des difficultés de recrutement en 2022, en baisse de 15 points par rapport à l'année précédente. Ces difficultés s'atténuent pour tous les secteurs d'activité.

Le secteur du transport de voyageurs reste le secteur qui éprouve les difficultés de recrutement les plus vives, même si moins d'employeurs en font état qu'auparavant (49 % des répondants en 2022 contre 75 % en 2021). Il est suivi par le secteur du déménagement : en effet, 47 % des déménageurs déclarent rencontrer des difficultés de recrutement.

Les prestataires logistiques sont ceux qui déclarent le moins souvent rencontrer des difficultés de recrutement (28 % des répondants).

Projets de recrutement jugés difficiles dans l'enquête BMO

Métiers

	% Recrutements difficiles en 2021	% Recrutements difficiles en 2022
Agents d'exploitation des transports (personnels sédentaires)	47 %	52 %
Conducteurs routiers	58 %	73 %
Conducteurs de véhicules légers (conducteurs de taxis, ambulanciers...)	56 %	69 %
Cadres des transports	56 %	55 %
Techniciens des transports et du tourisme (marchandises et voyageurs)	39 %	49 %
Conducteurs de transport en commun sur route	72 %	81 %
Responsables magasinage	34 %	50 %
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	34 %	44 %
Conducteurs et livreurs sur courte distance	40 %	50 %
Employés des transports et du tourisme	25 %	35 %
Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	37 %	51 %
Responsables logistiques (non cadres)	35 %	56 %
Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires	28 %	47 %
Agents administratifs des transports	39 %	57 %
Contrôleurs des transports (personnels roulants)	26 %	33 %

Source : Enquête BMO 2021 et 2022

L'enquête Besoins en Main-d'Œuvre (BMO), réalisée annuellement par Pôle emploi, avec le concours du Crédoc, porte sur l'ensemble des employeurs hors administrations de l'État et entreprises publiques, et repère en particulier les projets de recrutements perçus comme difficiles par les employeurs.

Les métiers de la conduite restent ceux dont le recrutement s'avère difficile en 2022. Il en va ainsi en particulier des postes de conducteurs de transport en commun (81 % des projets de recrutement apparaissent comme difficiles, +9 points par rapport à 2021) et des postes de conducteurs routiers (73 %, +15 points par rapport à 2021).

Néanmoins, l'enquête Besoins en Main-d'Œuvre 2022 a été réalisée entre octobre et décembre 2021, soit avant le déclenchement de la guerre en Ukraine et l'envolée des prix de l'énergie. Les employeurs interrogés par Pôle emploi anticipaient alors un accroissement des difficultés de recrutement en 2022 pour tous les métiers du transport et de la logistique. Force est de constater qu'interrogés au premier semestre 2022 par l'AFT dans le cadre de l'enquête Tableau de bord, dans un contexte qui s'était nettement dégradé, les employeurs ont été moins nombreux à faire part de difficultés de recrutement au cours de l'année, comme on l'a vu plus haut.



Estimations des effectifs au 31/12/2022

Effectifs estimés au 31/12/2022 par famille professionnelle

Dénominations	Clé de répartition	Estimation des effectifs fin 2022
DIRECTION	2%	19 353
GESTION	5%	38 156
VENTES/ACHATS	1%	9 206
TECHNIQUES D'EXPLOITATION	7%	58 605
MANUTENTION / MAGASINAGE	13%	107 285
CONDUITE	68%	539 263
TRANSPORT DE PERSONNES	18%	140 165
- Transport de voyageurs	10%	83 428
- Transport sanitaire	7%	56 737
TRANSPORT DE MARCHANDISES	50%	399 098
MAINTENANCE DES VÉHICULES	2%	14 745
INTERPROFESSIONNEL	1%	8 681
Total	100%	795 292

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

Prévisions

L'Observatoire estime que le nombre de salariés dans la Branche au sens de la CCNTR a augmenté de 2,3% au cours de l'année 2022, soit environ 17 570 salariés supplémentaires en un an, ce qui porterait à près de 795 300 salariés le nombre de salariés à fin 2022 dans les établissements des transports routiers et activités auxiliaires du transport. Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres 2022, et sur les travaux d'analyses et prévisions réalisés en novembre 2022 par chacun des OPTL régionaux.

La consolidation des statistiques URSSAF indique que l'emploi dans les transports routiers et activités auxiliaires du transport a progressé de 1,1% à la fin du premier semestre 2022. Après une baisse de l'emploi salarié sur le premier trimestre 2022, le transport routier de marchandises rebondit au second trimestre. Les activités de la logistique et le transport de voyageurs contribuent fortement à l'augmentation du premier semestre 2022. L'effectif du transport sanitaire croît mais dans une moindre importance.

Transport de marchandises et logistique

En 2022, le marché du transport de marchandises est confronté à plusieurs facteurs qui pourraient entraver son développement. La situation post-Covid-19 laisse apparaître une hausse de la demande, tandis que l'offre s'avère limitée. Au 1^{er} trimestre 2022, les défaillances d'entreprises augmentent dans les transports routiers de fret interurbains (49.41A) et de proximité (49.41B), du fait de l'interruption progressive des dispositifs de soutien gouvernementaux (gel de la date des cessations de paiement, mise en place du fonds de solidarité et du prêt garanti par l'État, ou encore l'exonération ou le report de cotisations).

De plus, la guerre entre la Russie et l'Ukraine redistribue les cartes du débat sur le climat et plus directement celui de l'énergie. Les transporteurs voient le prix du carburant et de l'électricité augmenter, ce qui impacte directement l'économie de ces entreprises. Dans ce contexte d'incertitude sur la stabilité économique des carburants alternatifs pour

les véhicules, les entreprises du secteur s'interrogent sur la stratégie à adopter lors du renouvellement ou de l'extension de leur parc.

La pénurie de conducteurs routiers, en France mais aussi en Europe, ainsi que la mise en application du paquet mobilité complexifient le développement de l'offre du transport routier de marchandises.

La pénurie de conducteurs routiers reste le facteur le plus contraignant de l'évolution du transport routier. Le plan de réduction des tensions de recrutement, lancé par le Ministère du Travail en septembre 2021 entre dans sa deuxième phase en 2022. À la suite des diagnostics sur les tensions de recrutement dans la Branche, la majorité des partenaires sociaux et l'État ont signé une charte de «développement de l'emploi et des compétences dans la branche des transports routiers et activités auxiliaires». Cette charte a pour objectif d'utiliser l'ensemble des leviers structurels pour accroître les recrutements et fidéliser les salariés : attractivité, information sur les métiers, image des métiers, développement du «sourcing», conditions de travail, rémunérations, etc.

Le e-commerce s'est installé au fil des années comme un mode de consommation à part entière. Ce secteur poursuit sa progression après avoir explosé lors des mesures restrictives de la crise sanitaire. En 2022, ce secteur continue sur sa lancée tout en faisant bénéficier la logistique d'un effet booster. En effet les prestataires logistiques continuent de faire face à une demande qui nécessite le traitement de petits colis et la livraison à destination des particuliers.

Les problèmes d'approvisionnement de matières premières génèrent de moindres besoins de transport. De plus, dans certaines régions, le BTP fait face à un manque de matériaux, cause d'une stagnation de l'activité. L'inflation vient ajouter un degré de complexité supplémentaire sur le plan de l'approvisionnement.

Transport routier de voyageurs

Le transport routier de voyageurs n'a pas retrouvé son niveau de 2019. Sur ce 1^{er} semestre 2022, l'activité du secteur des autocars librement organisés est en progression, mais n'atteint toujours pas son niveau d'avant la crise sanitaire. La fréquentation se maintient au niveau du semestre précédent, illustrant la reprise progressive du marché mais reste en recul de 30 % par rapport à 2019.

L'accélération de la migration des Franciliens vers les villes de province à la suite de la pandémie de la Covid-19 offre une attractivité à certains territoires (par exemple le Centre-Val de Loire). Les marchés conclus

pour plusieurs années avec les autorités organisatrices de mobilité donnent par ailleurs de la stabilité aux entreprises.

Pour faire face à la demande, les entreprises du transport de voyageurs doivent recruter mais peinent à trouver leurs futurs salariés. Les recrutements ne sont pas suffisants au point de détériorer l'offre sur le transport touristique afin de garder les conducteurs sur les lignes régulières. Parfois des contrats doivent même être refusés.

Transport Sanitaire

Les entreprises du transport sanitaire sont confrontées comme les autres secteurs de la Branche à la pénurie de main d'œuvre, à la hausse du prix du carburant et aux difficultés dans le renouvellement du parc de véhicules. Le remboursement des PGE et les dettes sociales accumulées lors de la crise sanitaire ralentissent le développement du secteur.

En 2022, l'activité du transport sanitaire pourra compter sur la réforme de la garde ambulancière et des transports sanitaires urgents qui vise à renforcer l'organisation et la réponse des entreprises de transport sanitaire privées lorsqu'elles interviennent à la demande du service d'aide médicale d'urgence (SAMU).

L'Arrêté du 11 avril 2022 modifie les référentiels de formation, de compétences et d'activités du diplôme d'État d'ambulancier (à partir de septembre 2022) et les conditions de formation de l'auxiliaire ambulancier (à partir d'avril 2022). Les auxiliaires ambulanciers doivent valider une formation obligatoire de 70 h et être titulaires de l'AFGSU 2 pour exercer, et le diplôme d'État d'ambulancier passe de 630 h à 801 h.

Dans le contexte où le recrutement est un enjeu primordial, l'allongement de la durée de formation et l'augmentation des conditions d'exercice du métier impacteront le vivier des sortants de formation.



Organisations syndicales



Organisations patronales



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

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

—
optl@optl.fr