



RAPPORT 2013

> BOURGOGNE

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





RAPPORT 2013 DE L'OPTL

> RÉGION BOURGOGNE

OPTL BOURGOGNE

Rue de l'Ingénieur Bertin
21600 LONGVIC

bourgogne@optl.fr

Remerciements

Le présent rapport a été réalisé grâce aux résultats de l'enquête terrain menée par Isabelle BROSSE, Conseiller Régional à l'Emploi et en Formation (CREF) de la Direction des Relations Institutionnelles et des Etudes (DRIE) de l'AFT, et les informations qu'elle a collectées auprès de différents pourvoyeurs de données. Qu'elle en soit remerciée, ainsi que l'ensemble des entreprises qui ont bien voulu participer à l'enquête Tableau de bord, et les fournisseurs d'autres données (URSSAF, ACOSS, Pôle emploi, services de l'Etat, Conseil Régional, organismes de développement et/ou dispensateurs de formation, etc.).

● Sommaire

• Sommaire.....	3
• Edito.....	4
• Champ d'application et d'observation.....	5
• Établissements.....	13
• Effectifs.....	20
• Démographie.....	43
• Mouvements de main d'œuvre	52
• Intérim.....	63
• Marché du travail.....	66
• Formation.....	75
• Insertion professionnelle.....	87
• Prospective.....	95
• Données nationales.....	98

● Edito

Voici déjà plus de deux ans que l'OPTL régional s'est structuré en se dotant d'une présidence paritaire. Plusieurs temps forts ont marqué l'année 2013 :

- le changement de la Présidence de l'OPTL Bourgogne : le vice-Président est devenu le Président et inversement pour une durée de 2 ans,
- la volonté de présenter le rapport OPTL le plus tôt possible en début d'année et de faire évoluer celui-ci en collant au plus près de la réalité que vive les acteurs des secteurs ;

Le rapport régional 2013 de l'OPTL qui vous est présenté dans ce document met en évidence certaines tendances de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports et la logistique.

Dans un contexte de crise persistante, qui ne cesse de faire le yoyo sans pouvoir dégager de réelles perspectives stables, le transport routier, liaison indispensable et privilégiée entre les acteurs économiques, connaît des difficultés, enregistrant en 2012 une baisse de ses effectifs salariés, pour la seconde fois en dix ans.

Les recrutements dans ce secteur sont également en baisse sur 2012

Toutefois, cette contraction modeste (-0,3 %) ne concerne que la partie marchandise du transport et n'affecte pas le transport de personnes ni les prestataires logistiques qui continuent de créer des emplois et de voir leurs recrutements croître très fortement durant cette période

Nous ne pouvons que constater que le transport routier est à un tournant de son développement et qu'il doit nécessairement évoluer. C'est pourquoi le travail développé par les membres de l'OPTL régional est fondamental.

Ainsi, cette année, l'OPTL Bourgogne souhaite orienter ses prochains travaux sur des sujets innovants en vue de répondre aux attentes des entreprises régionales de la branche professionnelle en termes d'emploi et de formation : valoriser la mixité dans certains de nos métiers, faciliter les relations avec certains partenaires, ...

Enfin nous ne saurions clore cet éditorial sans remercier les institutions et les entreprises qui se sont fortement impliquées et qui ont contribué à l'enrichissement et l'élaboration de ce tableau de bord.

Patrick BIZARD
Le président

Raymond CORDIER
Le vice-président

● Champ d'application et d'observation

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

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

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

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

Son analyse doit permettre aux entreprises de mieux définir leur politique de formation, aux salariés de mieux élaborer leurs projets professionnels, et à la CPNE de faire des recommandations sur les priorités de formation professionnelle visant à prévenir toute difficulté rencontrée sur le marché de l'emploi. La dimension prospective de l'OPTL et le développement des outils permettant de renforcer sa fiabilité sont au cœur du dispositif. Elle doit permettre également d'orienter les études effectuées par les organismes de développement de la formation précités et de guider les travaux de la branche, des secteurs et des entreprises en matière de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

Les partenaires sociaux marquent leur attachement à la mise en place d'instances régionales exerçant, dans ce champ géographique, les attributions de l'OPTL.

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



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

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

Codes NAF de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (dans la NAF rev. 2)

Terminologie des activités utilisée dans le présent document	NAF rev. 2	Libellé d'activité	
Transport routier de marchandises (TRM)	49.41A	Transports routiers de fret interurbains	
	49.41B	Transports routiers de fret de proximité	
	53.20Z	Autres activités de poste et de courrier	
	80.10Z	Activités de sécurité privée	(*)
Transport routier de voyageurs (TRV)	49.39A	Transports routiers réguliers de voyageurs	
	49.39B	Autres transports routiers de voyageurs	
Déménagement (DEM)	49.42Z	Déménagement	
Location (LOC)	49.41C	Location de camions avec chauffeur	
	77.12Z	Location et location-bail de camions	(*)
Auxiliaires de transport (AUX)	52.29A	Messagerie, fret express	
	52.29B	Affrètement et organisation des transports	(*)
Prestataires logistiques (PRL)	52.10B	Entreposage et stockage non frigorifique	(*) (**)
Transport sanitaire (TRS)	86.90A	Ambulances	

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

(**) Depuis le 1er 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 également à plusieurs reprises l'expression « **activité Marchandises** » pour désigner le regroupement des secteurs transport routier de marchandises (TRM), 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 dont s'est doté l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL)

- Une enquête annuelle auprès d'un échantillon représentatif d'établissements de la branche conventionnelle

En complément des sources statistiques publiques, une enquête annuelle, réalisée depuis 1990 par les Conseillers Régionaux à l'Emploi et en Formation (CREF) de la Direction des Relations Institutionnelles et des Études de l'AFT permet d'avoir une meilleure approche des spécificités de l'emploi dans la branche conventionnelle.

La méthode d'échantillonnage repose sur des quotas par région, taille d'établissement et secteur d'activité. Pour le présent bilan, au niveau de la région Bourgogne, 131 questionnaires, recueillis en 2013 auprès d'autant d'établissements (soit 14,3% des établissements de la branche conventionnelle en Bourgogne), ont été exploités représentant 2 741 salariés (soit 16,1% des salariés de la branche conventionnelle en Bourgogne).

Cette enquête permet à la Commission Paritaire Nationale professionnelle de l'Emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNE) de présenter des informations chiffrées aux plans 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 conventionnelle

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

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.



Les familles professionnelles de la branche conventionnelle

CODES	DENOMINATIONS	DEFINITIONS
1	DIRECTION	Emplois de direction, notamment dans les petites entreprises (au moins un salarié) et de direction générale avec statut de salarié ou assimilé.
2	GESTION	Emplois relevant des services généraux de l'entreprise.
3	VENTES/ACHATS	Emplois caractérisés par le démarchage, la visite et la négociation auprès des clients et auprès des fournisseurs y compris les postes liés aux fonctions d'accompagnement : marketing, publicité, relations publiques.
4	TECHNIQUES D'EXPLOITATION	Emplois caractérisés par l'utilisation de techniques ou l'application de réglementations, les unes et les autres propres aux activités du transport.
	- Transports routiers et messagerie/fret express - Transports multimodaux - Déménagements - Location - Entreposage - Transport de voyageurs - Transport sanitaire	
5	MANUTENTION/MAGASINAGE	Emplois liés aux opérations de manutention, de stockage et de magasinage.
6	CONDUITE	Emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier, quelles que soient leurs caractéristiques et les distances parcourues.
6.1	- Transport de personnes	
6.1.1	Transport de voyageurs	
6.1.1.1	° 1er groupe	Emplois caractérisés à la fois par les déplacements d'une durée de plusieurs jours (la relation avec la ou les personnes transportées se situant hors du cadre strict d'un contrat de transport) et l'action auprès de prestataires de services extérieurs.
6.1.1.2	° 2ème groupe	Emplois autres que ceux relevant du 1er groupe (services réguliers, services scolaires, lignes régulières, excursions à la journée, etc...).
6.1.2	Transport sanitaire	Emplois de conducteurs ambulanciers
6.2	- Transport de marchandises	
6.2.1	° 1er groupe	Emplois pour lesquels la conduite des véhicules est prédominante.
6.2.2	° 2ème groupe	Emplois caractérisés par un ensemble de tâches liées à la fois aux marchandises transportées, aux véhicules utilisés et à l'environnement des transports effectués.
6.2.3	° 3ème groupe	Emplois de conducteur professionnel avec exigences particulières en termes de complexité des tâches (autonomie, technicité, etc...).
7	MAINTENANCE DES VEHICULES	Emplois caractérisés par l'entretien, le maintien et/ou la remise en ordre de véhicules de transport routier (fonction technique, atelier).
8	INTERPROFESSIONNEL	Tous les emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc...).



Méthodologie de l'édition 2013

- Le « calage » des données d'enquête sur les statistiques ACOSS

Les résultats de l'enquête Tableaux de bord menée par les CREF auprès des entreprises étaient jusqu'à la précédente édition calés sur les statistiques Pôle emploi, champ UNEDIC, qui servent 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 URSSAF, Pôle emploi n'est pas en mesure de produire une statistique en niveau pour 2012. Dans ces conditions, la présentation des effectifs salariés dans le présent rapport, et le calage des données de l'enquête Tableaux de bord, ont été opérés sur la base des statistiques de l'ACOSS, la caisse nationale des URSSAF.

Le champ de l'ACOSS, comprenant en particulier les établissements du secteur public, étant plus large que celui de l'OPTL, les statistiques d'emploi au 31.12.2012 de la branche conventionnelle des transports routiers et activités auxiliaires ont été établies à partir :

- du calcul, d'après les données de l'ACOSS, des taux d'évolution des effectifs salariés entre le 31.12.2011 et 31.12.2012 par codes NAF détaillés;
- de l'application de ces taux d'évolution aux statistiques Pôle emploi champ UNEDIC du 31.12.2011 ajustées au champ conventionnel.

De cette manière, les évolutions, conformes à celles enregistrées par l'ACOSS, n'entraînent pas de rupture de série avec les statistiques présentées les années précédentes.

Les statistiques communiquées par l'ACOSS peuvent être considérées comme définitives et ne font pas l'objet, contrairement aux statistiques Pôle emploi champ UNEDIC, d'une révision annuelle.

Le rapport ne présente plus de répartition par taille d'établissements, ces informations n'étant pas disponibles auprès de l'ACOSS.

- L'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 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 pas à l'entreprise).

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 des transports routiers et activités auxiliaires. Ce sont ces coefficients qui sont depuis lors appliqués aux statistiques publiques pour ramener les chiffres au périmètre conventionnel.

Ce changement d'ajustement crée une rupture dans les séries. Aussi, les évolutions dans le temps seront-elles appréhendées sous forme indicielle et de taux d'évolution calculés sur la base de l'ancien ajustement.

Concernant le 80.10Z, les coefficients d'ajustement sont revus périodiquement à partir de réévaluations de l'effectif salarié national des transporteurs de fonds. La dernière mise à jour a été réalisée en 2012 avec le concours des organisations membres de l'OPTL et des principales entreprises du secteur.

Poids de la branche professionnelle

L'exploitation du recensement de la population 2009 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 49 % 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. La branche concentre même 52 % de ces emplois si l'on exclut les conducteurs de véhicules de ramassage des ordures ménagères auxquels s'appliquent d'autres conventions collectives.

50 % des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la branche conventionnelle, contre 38 % exerçant dans le transport urbain, et près de 12 % dans des établissements du compte propre.

Les conducteurs de véhicules de transport sanitaire exercent dans les entreprises de la branche au sens de la CCNTR, excepté les agents de la fonction publique (SMUR).



Etablissements



● Établissements

Établissements sans salarié au 1er janvier 2012 (ou dont l'effectif est inconnu)



	2011	2012
TRM	362	366
TRV	58	47
DEM	19	18
LOC	44	41
AUX	47	53
PRL	40	38
TRS	34	39
TOTAL	603	601

Source : INSEE, fichier SIRENE
Données ajustées au champ conventionnel

Au 1er janvier 2013, la branche professionnelle comptabilisait 601 établissements sans salarié, contre 603 un an auparavant.

On peut donc dire que globalement le nombre d'établissement de la branche professionnelle a été relativement stable au cours de l'année 2012, avec cependant quelques variations selon les secteurs d'activité.

La diminution avait été plus importante au cours de l'année 2011 (au 1.1.2011 la branche comptabilisait 625 établissements sans salarié soit une baisse de 3,5% en 2011)

Établissements avec salariés au 31 décembre



	2011	2012
TRM	522	505
TRV	82	83
DEM	26	26
LOC	47	39
AUX	104	99
PRL	24	25
TRS	133	138
TOTAL	937	915

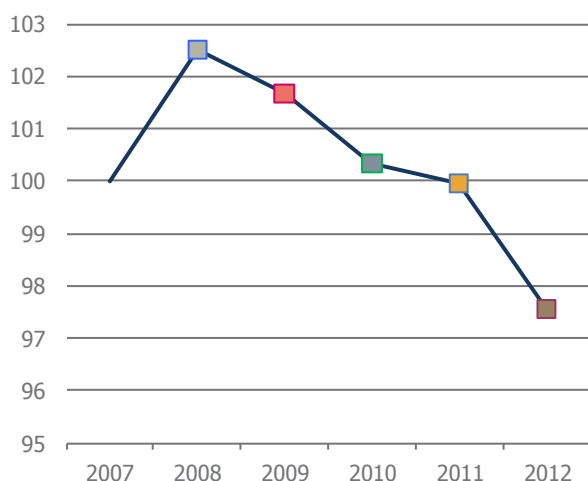
Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

La diminution du nombre d'établissement avec salariés est plus marquée au cours de cet exercice (-2,3%) que lors de l'exercice précédent (-0.5%)

Cette diminution s'est produite principalement dans les activités du transport de marchandises (TRM) : - 4.3% et dans celles de la location (LOC) : -17% (soit 8 établissements en moins)

Le secteur des transports sanitaires voit son nombre d'établissement avec salariés augmenter légèrement de 3.7%.

Évolution du nombre d'établissements avec salariés sur 5 ans (indice base 100 au 31.12.2007)

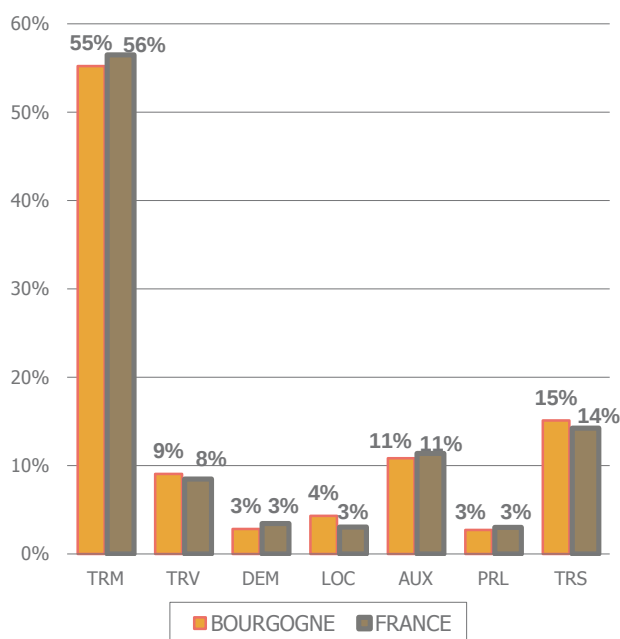


Après avoir connu une légère augmentation du nombre de ses établissements jusqu'à fin 2008 (+2,5 points), la branche professionnelle voit depuis, le nombre de ses établissements diminuer successivement : en effet, au cours des 4 dernières années (de 2009 à 2012), le nombre total d'établissements a diminué de près de 5 points (-4.8%), avec une accélération en 2012 (-2.3% sur cet exercice)

C'est essentiellement dans le secteur du TRM que la diminution a été la plus marquée : Durant cette même période, la diminution a été, dans ce secteur, de **8%**

Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition du nombre d'établissements par secteur d'activité



Le secteur du transport routier de marchandises est prédominant puisqu'il comptabilise **55% du nombre total d'établissements de la région** (ce même secteur représente 56% des établissements de la branche au niveau national).

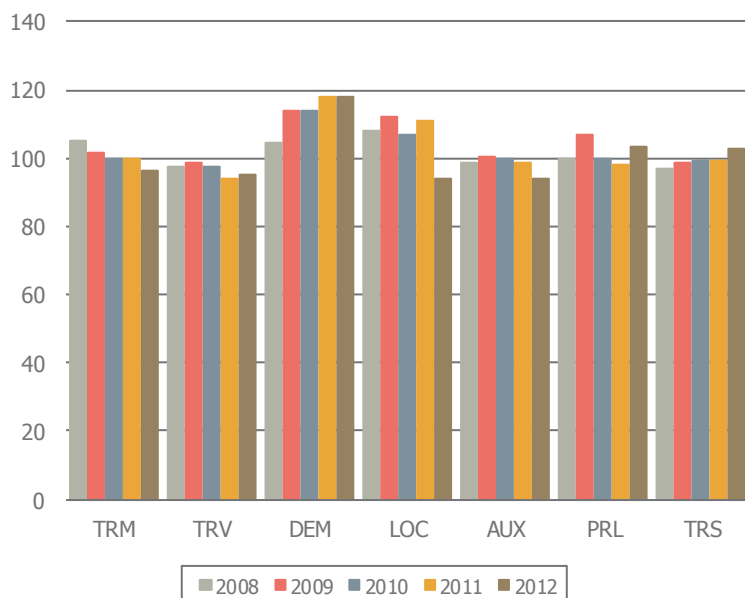
Les secteurs qui comprennent ensuite le plus d'établissements sont respectivement : **le transport sanitaire (15%)**, **les auxiliaires de transport (11%)** et **le transport de voyageurs (9%)**.

Les autres secteurs représentent en région moins de 5% des établissements de la branche.

Cette répartition régionale est conforme à celle que l'on peut constater au niveau national.

Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

Évolution du nombre d'établissements avec salariés par activité sur 5 ans (indice base 100 au 31.12.2007)



Les évolutions du nombre d'établissement que l'on constate varient selon les secteurs d'activité de la branche.

Le secteur du transport de marchandises voit depuis 5 ans, le nombre de ses établissements diminuer régulièrement (- 4.7% de 2008 à fin 2012).

Le secteur du transport de voyageurs connaît une relative stabilité du nombre de ses établissements, avec des variations de 2 à 3 établissements par an qui n'impactent pas obligatoirement le nombre des effectifs car il peut s'agir de rachats ou reprises d'entreprise.

A l'inverse, le secteur du déménagement connaît depuis 5 ans une forte progression du nombre de ses établissements avec salariés (+ 9 points) mais ce nombre est à relativiser en valeur absolue

Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des établissements par département

Département	2012	%
21	322	35%
58	106	12%
71	298	33%
89	189	21%
TOTAL	915	100%

Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

En Bourgogne, la répartition par département des établissements de la branche est stable d'un exercice à l'autre.

Les deux départements qui concentrent une grande partie des établissements sont la Côte d'Or (35%) et la Saône et Loire (33%), puis vient ensuite le département de l'Yonne (21%) et enfin la Nièvre avec seulement 12% des établissements.

Répartition des établissements par département et activité

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
21	181	26	12	17	48	9	30	322
58	53	10	3	6	5	3	27	106
71	165	28	7	10	32	8	49	298
89	106	19	4	7	15	5	33	189
TOTAL	505	83	26	39	99	25	138	915

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
21	35.8%	31.3%	46.1%	43.6%	48.5%	36%	21.6%	35.2%
58	10.5%	12%	11.5%	15.4%	4%	12%	19.4%	11.6%
71	32.7%	33.7%	27%	25.6%	32.3%	32%	35.2%	32.5%
89	21%	23%	15.4%	17.9%	15.2%	20%	23.8%	20.7%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

La répartition des établissements par département et par activité met en évidence certains particularismes des départements selon les activités : la répartition du transport de marchandises (TRM) selon les 4 départements est conforme à la répartition par département de l'ensemble des activités, ce qui n'est pas surprenant puisque le TRM est le secteur ayant le plus d'établissements. On peut noter que si le département de l'Yonne regroupe un peu plus de 20% des établissements de la branche, il a une proportion plus importante des établissements liés au transport de personnes (TRV et TRS). Ceci est également le cas pour le département de la Nièvre pour le secteur sanitaire : ce département concentre plus de 19% des établissements de transport sanitaire alors qu'il ne regroupe que 11,6% de l'ensemble des établissements de la branche. Les établissements du transport sanitaire sont également très présents dans le département de la Saône et Loire.

Évolution du nombre d'établissements par département sur cinq ans (base 100 au 31/12/2007)



Si, au cours des 5 dernières années, on a pu constater une diminution régulière du nombre total des établissements de la branche, on note ici qu'aucun département n'est épargné. La diminution est encore plus importante dans la Nièvre et sur le dernier exercice (2012) dans l'Yonne.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Créations d'établissement en 2012 et évolution en %

	Nombre			Evolution 2012 / 2011		
	Sans salarié	Avec salariés	Total	Sans salarié	Avec salariés	Total
MAR	48	14	62	-30%	-20%	-28%
TRV	9	1	10	-10%		0%
TRS	4	1	5	-33%		-17%
TOTAL	61	16	77	-28%	-8%	-25%

Source : COFACE

Données ajustées au champ conventionnel

La plus grande majorité des créations concerne des établissements sans salarié. Ceci est plus particulièrement constaté dans le transport de marchandises qui connaît le plus grand nombre de création. Ces créations sont cependant moindres qu'au cours de l'exercice précédent.

Les créations d'établissement sans salarié du secteur TRV peuvent s'expliquer par la création de « franchise » locale conditionnée aux appels d'offre dans ce secteur, ainsi que la création d'établissement qui exploite des véhicules de moins de 9 places.

Rappelons que pour le transport sanitaire, il y a un numerus clausus sur le nombre de véhicules disponibles, ce qui impacte sur les créations d'établissement.

Défaillances d'entreprises en 2012 et évolution en %

	Nombre				Evolution 2012 / 2011		
	Sans salarié	Avec salariés	ND	Total	Sans salarié	Avec salariés	Total
MAR	62	46	6	114	37%	15%	32%
TRV	5	2	0	7	150%	-50%	17%
TRS	1	0	0	1	0%	-100%	-80%
TOTAL	68	48	6	122	41%	0%	25%

Source COFACE

ND : non déterminé

Données ajustées au champ conventionnel

Les défaillances d'entreprise avec salariés en transport de marchandises sont en augmentation par rapport à l'exercice précédent : +15% Rappelons que ces défaillances étaient déjà en augmentation en 2011 par rapport à l'exercice 2010. Les défaillances d'établissement avec salariés dans le secteur du TRV sont en diminution par rapport à l'exercice précédent : nous avons connu 4 défaillances en 2011 contre 2 seulement en 2012. Pour les établissements sans salarié, on note une augmentation des défaillances, quel que soit le secteur d'activité.

Remarque Les sources COFACE regroupent non seulement les liquidations, les redressements mais également les cessations, les dissolutions, les fusions absorptions, **donc toutes les défaillances présentées ici n'aboutissent pas obligatoirement à la disparition de l'établissement.** Un certain nombre d'établissements poursuivra son activité.

Défaillances d'entreprise par cause en 2012

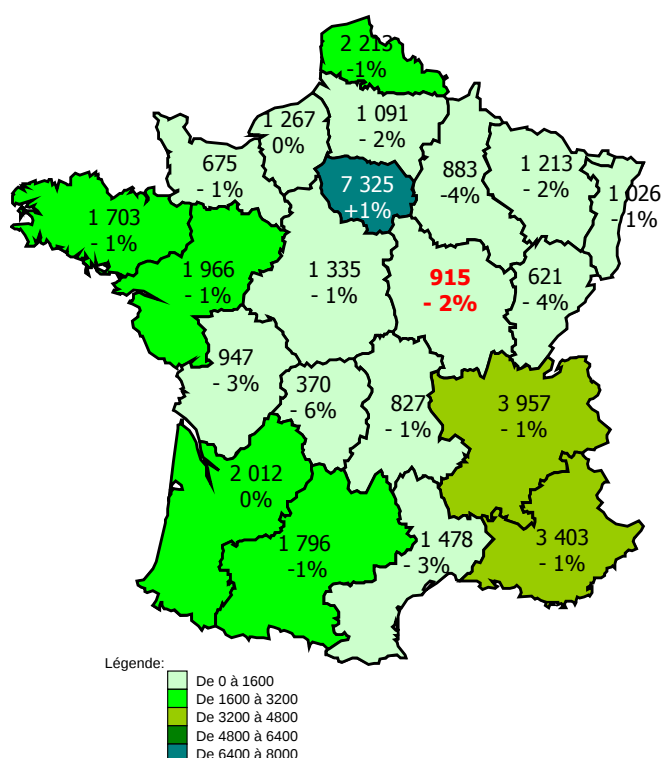
	Sans salarié	Avec salariés	ND	Total
Part des liquidations judiciaires en %				
2011	22%	46%	0%	33%
2012	12%	34%	50%	22%
Part des redressements judiciaires en %				
2011	17%	15%	0%	16%
2012	3%	19%	50%	12%
Nombre de salariés concernés par les liquidations et redressements judiciaires en 2012				
	MAR	TRV	TRS	TOTAL
	135	1	0	136

Source : COFACE Données ajustées au champ conventionnel

La part des liquidations judiciaires dans les défaillances d'entreprise avec ou sans salariés est en diminution par rapport à l'exercice précédent.

De même, les redressements judiciaires sont également en diminution sur 2012, mais ceci uniquement pour les établissements n'ayant pas de salarié. A l'inverse, la part des redressements judiciaires des établissements avec salariés est en augmentation de 4 points par rapport à l'exercice précédent.

Répartition des établissements par région en 2012 et taux d'évolution du nombre d'établissements



La branche professionnelle compte 37 023 établissements en France, la Bourgogne concentre 2,5 % de ces établissements.

La Bourgogne fait partie des régions qui ont une baisse du nombre de leurs établissements (-2%), bien que certaines autres régions affichent des baisses encore plus importantes.

Sources : ACOSS et Pôle emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel

2



Effectifs



● Effectifs

Nombre de salariés au 31 décembre 2012

17 069

Au 1^{er} janvier 2013, la branche professionnelle comptabilisait pour l'ensemble de ses activités, 17 069 salariés soit une légère diminution de 0.3% au cours de l'année 2012 (*situation au 1^{er} janvier 2012 : 17 124 sal.*)

Répartition des salariés par secteur d'activité détaillé au 31/12/2012

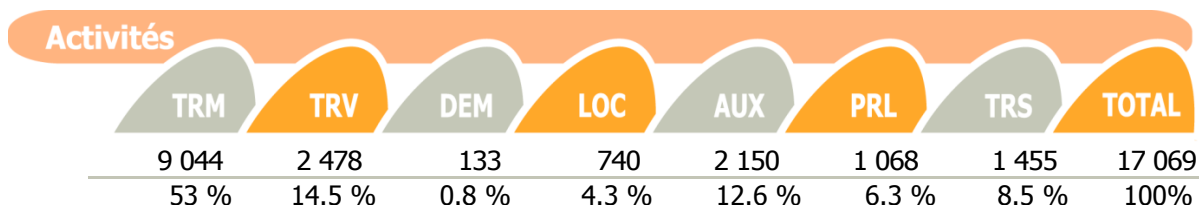
Naf rev. 2	Total	%
Transport routier de marchandises (TRM)		
4941A	5 427	
4941B	3 454	
5320Z	60	
8010Z	104	
Total	9 044	53,0%
Transport routier de voyageurs (TRV)		
4939A	1 816	
4939B	662	
Total	2 478	14,5%
Déménagement (DEM)		
4942Z	133	0,8%
Location (LOC)		
4941C	658	
7712Z	82	
Total	740	4,3%
Auxiliaires de transport (AUX)		
5229A	1 118	
5229B	1 032	
Total	2 150	12,6%
Prestataires logistiques (PRL)		
5210B	1 068	6,3%
Transport sanitaire (TRS)		
8690A	1 455	8,5%
Ensemble des activités		
Total	17 069	100,0%

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Ce tableau permet d'avoir une répartition des effectifs selon chaque grand secteur d'activité, et pour chacun d'eux, une répartition plus précise des effectifs par code NAF.

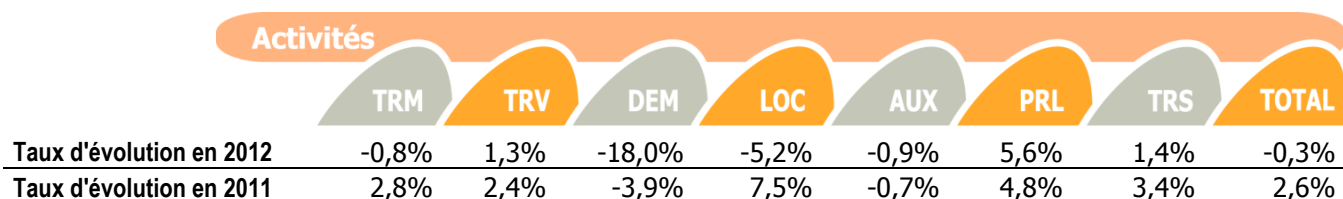
On constate que les activités du transport routier de fret interurbain (4941A) et du transport routier de fret de proximité (4941B) représentent 52% du total des effectifs de la branche.

Effectifs par secteur d'activité au 31/12/2012

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Les salariés du TRM représentent plus de la moitié des effectifs totaux de la branche.

Évolution 2012/2011 par secteur d'activité

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Si au cours de l'année 2011, les effectifs de la branche ont progressé en Bourgogne de 2.6 %, on constate qu'en 2012, le taux d'évolution des effectifs est négatif, même si cette diminution reste modérée.

Cependant, cette évolution n'est pas la même dans tous les secteurs d'activité :

Le secteur le plus impacté par cette baisse est celui du déménagement (-18%) Même si les effectifs de ce secteur restent faibles par rapport à l'ensemble de la branche, cette diminution met en évidence certaines nouvelles difficultés dans ce secteur d'activité.

A l'inverse, on note une forte augmentation des effectifs dans le secteur des prestataires logistiques (PRL).

Les secteurs liés aux transports de personnes (TRV et TRS) restent sur des tendances positives de l'évolution de leurs effectifs respectifs, même si ces augmentations sont un peu moindres que celles qu'on a pu constater lors de l'exercice précédent.

Évolution sur 5 ans (indice base 100 au 31.12.2007)

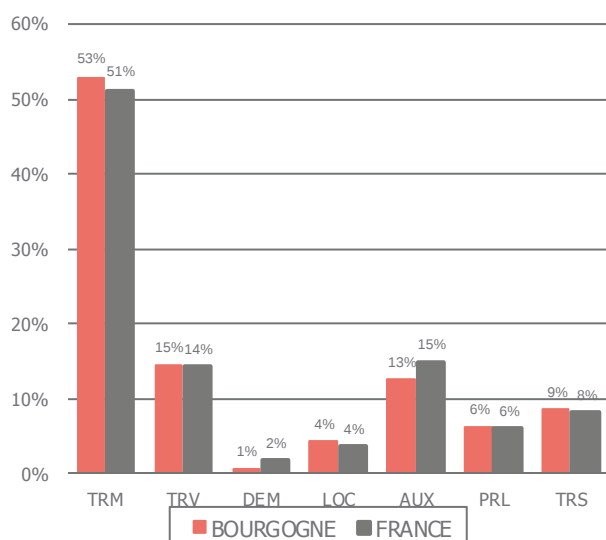


Après avoir repris depuis 2010 une croissance régulière de ses effectifs (+2.5 points), la branche professionnelle voit de nouveau ceux-ci décroître au cours de l'année 2012 et ceci pour la deuxième fois en 5 ans.

Cette diminution reste cependant de moindre importance comparée à celle rencontrée durant l'année 2009 : on constate une baisse de 0,3 % des effectifs au cours de l'exercice 2012 alors qu'en 2009 la diminution des effectifs était de 2.9 %

Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des effectifs par secteur d'activité



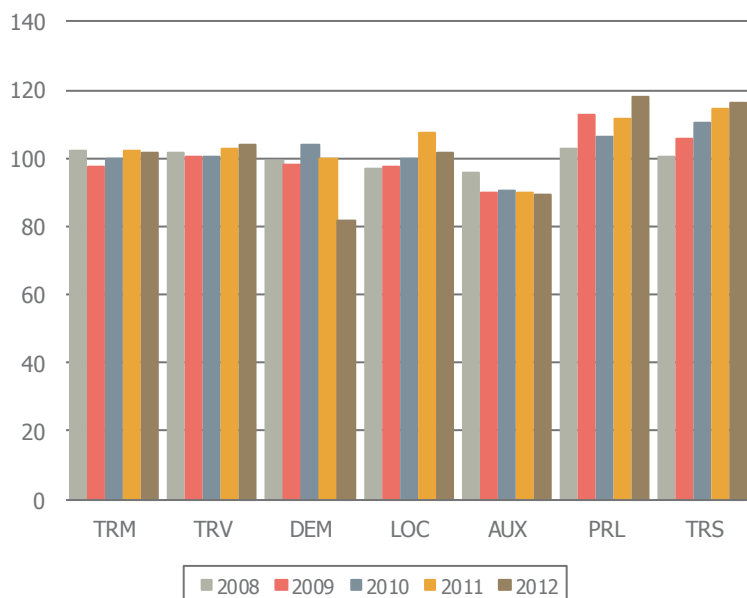
Ce schéma montre que globalement, la répartition régionale des effectifs de la branche est très similaire à la répartition des effectifs relevée au niveau national.

Le secteur du transport routier de marchandises (TRM) regroupe 55% des établissements de la branche mais également le plus grand nombre de salariés : 53%. La proportion des salariés du transport routier de marchandises en Bourgogne est d'ailleurs plus importante que la proportion de ces mêmes salariés au plan national.

Dans la répartition des effectifs, vient ensuite le secteur du transport routier de voyageurs qui regroupe 14,5% des salariés de la branche (pourcentage identique au plan national), puis, en 3^{ème} position, on trouve le secteur des auxiliaires de transport (AUX) qui comptabilise 13% des effectifs, part un peu moins importante qu'au plan national (15%).

Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel,

Évolution sur 5 ans des effectifs salariés par secteur (indice base 100 au 31/12/2007)



Nous avons vu précédemment que la branche professionnelle a connu en 2012 une légère diminution de ses effectifs (-0,3%), après une période de progression depuis 2010

Cependant, ces évolutions d'effectif sont différentes selon les secteurs d'activité de la branche :

Le transport routier de marchandises, qui représente plus de la moitié des effectifs de la branche, voit ses effectifs légèrement diminuer au cours de 2012 de -0,8%, après avoir connu une augmentation de 5% entre le 31.12.2009 et le 31.12.2011.

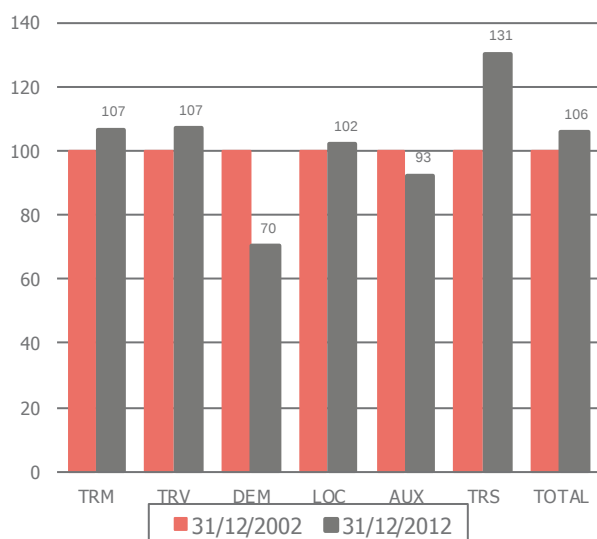
A l'inverse, le **transport de voyageurs** connaît une augmentation de +3,7% de ses effectifs depuis le 31.12.2010

Enfin, le secteur des prestataires logistiques connaît une progression constante presque tout au long de la période étudiée : près de 16 points en 5 ans

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Comparaison à 10 ans des effectifs salariés par secteur (indice base 100 au 31/12/2002)



Sur les 10 dernières années, la branche professionnelle a vu ses effectifs augmenter de 6%.

Cette augmentation est même un peu plus élevée pour les secteurs du transport de marchandises et du transport de voyageurs : +7% en 10 ans

On remarque une augmentation encore plus importante des effectifs dans le secteur du transport sanitaire : près de 31% d'augmentation en 10 ans.

Même si le secteur du déménagement connaît durant la même période une diminution importante de ses effectifs (-30%), ceci est à relativiser compte tenu du faible nombre que cela représente en valeur absolue.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des salariés par département

Département	Estimation	%
21	5 636	33 %
58	1 703	10 %
71	6 873	40,3 %
89	2 857	16,7 %
TOTAL	17 069	100%

La répartition des effectifs par département met en évidence la prépondérance de deux départements : la Côte d'Or et la Saône et Loire avec, respectivement, 33% et 40,3% du total des salariés de la branche professionnelle

Cette répartition est par ailleurs conforme à la répartition des établissements par département : la Côte d'Or qui comptabilise 35% des établissements regroupe 33 % des effectifs et la Saône et Loire qui comptabilise 33% des établissements de la branche professionnelle concentre également un peu plus de 40% des effectifs totaux : On peut en conclure que la Saône et Loire regroupe des établissements de taille plus importante et a donc une densité de salariés par établissement plus importante que les autres départements. Le département de l'Yonne concentre près de 17% des effectifs de la branche avec 21% des établissements. La Nièvre, quant à elle, regroupe 10% des effectifs avec 12% des établissements de la branche

Source : ACOSS - Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Effectifs par département et secteur

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
21	3 004	782	47	241	912	316	334	5 636
58	902	334	12	111	55	33	255	1 703
71	3 725	809	53	329	954	559	447	6 873
89	1 414	552	21	59	228	160	420	2 857
TOTAL	9 044	2 478	133	740	2 150	1 068	1 455	17 069

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
21	33.2%	31.5%	35.3%	32.6%	42.5%	29.6%	23%	33%
58	10%	13.6%	9%	15%	2.5%	3.1%	17.5%	10%
71	41.2%	32.6%	39.9%	44.4%	44.4%	52.3%	30.7%	40.3%
89	15.6%	22.3%	15.8%	8%	10.6%	15%	28.8%	16.7%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

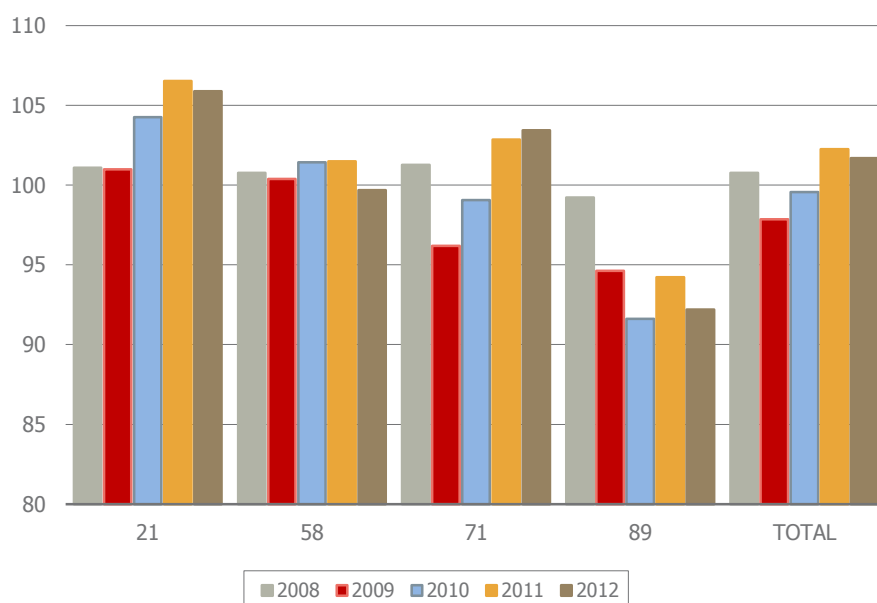
Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

La répartition des effectifs par département est relativement identique pour l'ensemble des secteurs de la branche que pour le TRM : cela ne surprend pas dans la mesure où ce secteur, compte tenu de son poids (53%) marque le pas pour l'ensemble de la branche.

Cependant, ce tableau met en évidence quelques spécificités départementales pour notre branche professionnelle :

- le poids du transport de personnes (TRV et TRS confondus) est plus marqué dans les départements ayant un territoire plus rural et très étendu comme le sont les départements de la Nièvre et de l'Yonne. Le secteur du TRS est très présent dans ces départements du fait d'une concentration accrue des structures hospitalières qui nécessitent un plus grand nombre de transports sanitaires.
- Le secteur d'activité des PRL est très fortement implanté en Saône et Loire comparativement aux autres départements (52,3%)
- Le secteur des AUX est plus marqué dans les départements de Côte d'Or et de Saône et Loire. Rappelons que cette activité regroupe la messagerie, l'affrètement et l'organisation de transport, activités souvent présentes dans des grosses structures très implantées sur ces territoires.

Évolution des effectifs par département sur cinq ans (base 100 au 31/12/2007)



Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

L'évolution sur 5 ans des effectifs de la branche montre des disparités selon les départements :

Le département de la Côte d'Or a connu durant cette période une augmentation quasi régulière des effectifs dans la branche professionnelle jusqu'à fin 2011: +6.5% sur les 4 années (2008 à 2011). A partir de l'exercice 2012, on constate une inversion de la tendance, montrant une baisse des effectifs sur l'exercice 2012 de -0.6% : cette diminution est plus marquée que celle constatée sur l'ensemble du territoire bourguignon (-0.3%)

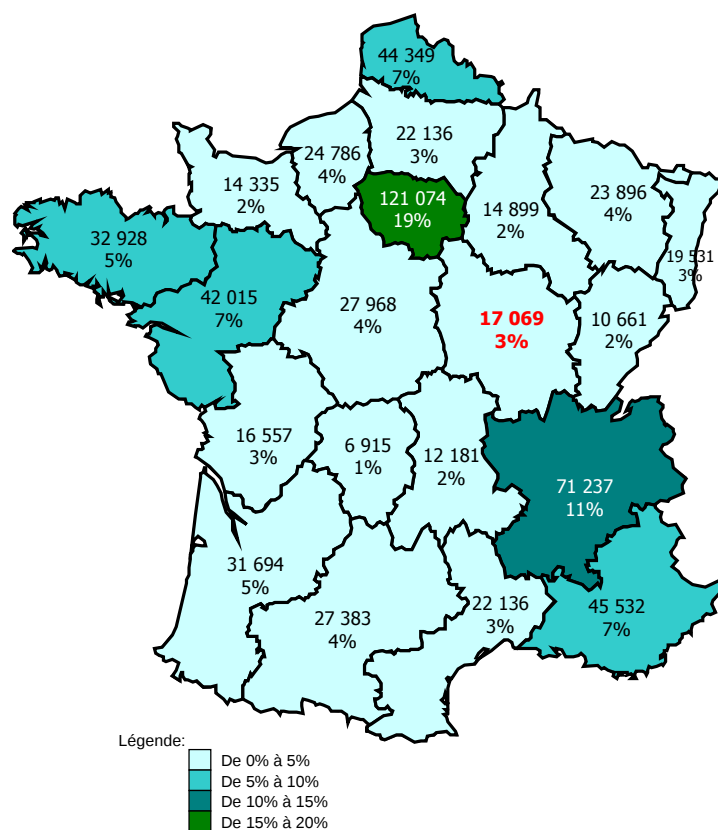
Le département de la Saône et Loire, après avoir connu une baisse de ses effectifs en 2008 (- 3.8 points soit un peu plus de 200 salariés) a, depuis, retrouvé une croissance régulière de ses effectifs dans la branche professionnelle (+ 6.9 points entre le 31.12.2009 et le 31.12.2011). Même si, au cours de l'exercice 2012, cette croissance tend à se ralentir (+0.6% d'augmentation de salariés) **il est le seul département à être en progression du nombre de ses effectifs, tous secteurs d'activité confondus.**

A noter que ces départements, Saône et Loire et Cote d'Or, concentrent les plus gros établissements de la branche et que les salariés de ces établissements ne sont pas obligatoirement tous basés dans ces départements, même s'ils sont rattachés à ces établissements (exemple des conducteurs exerçant loin de leur entreprise).

A l'inverse, le département de l'Yonne a connu une forte diminution de ses effectifs depuis 2008 : au total – 8.4% entre le 1.1.2008 et 1.1.2011 (soit 250 salariés) ; Bien qu'au cours de l'année 2011, la tendance est légèrement repartie à la hausse avec une augmentation des effectifs de la branche de 2,9%, on note malheureusement de nouveau sur l'exercice 2012 une nouvelle baisse des effectifs de 2,1% dans ce département. La reprise espérée lors de l'exercice 2011 ne semble pas s'être confirmée sur cette année 2012.

La Nièvre, qui avait une relative stabilité de ses effectifs au cours des années passées, voit comme les autres départements, à l'exception de la Saône et Loire, les effectifs de ses établissements diminuer de 1,7% durant l'année 2012.

Répartition de l'emploi salarié
de la branche conventionnelle par région en 2012



Source : ACOSS
 Données ajustées au champ conventionnel

La Bourgogne concentre 3% du total des effectifs de la branche professionnelle

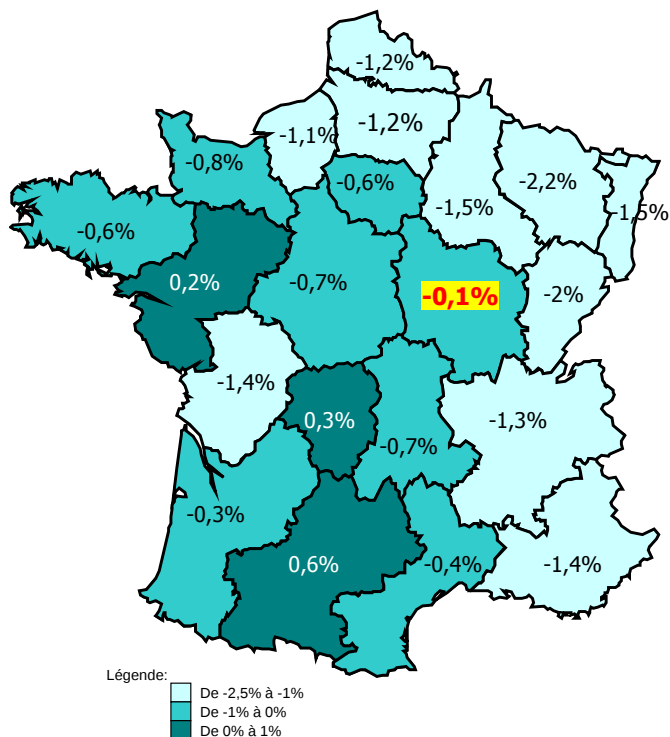
Taux de croissance annuel moyen des effectifs depuis 2007

Marchandises

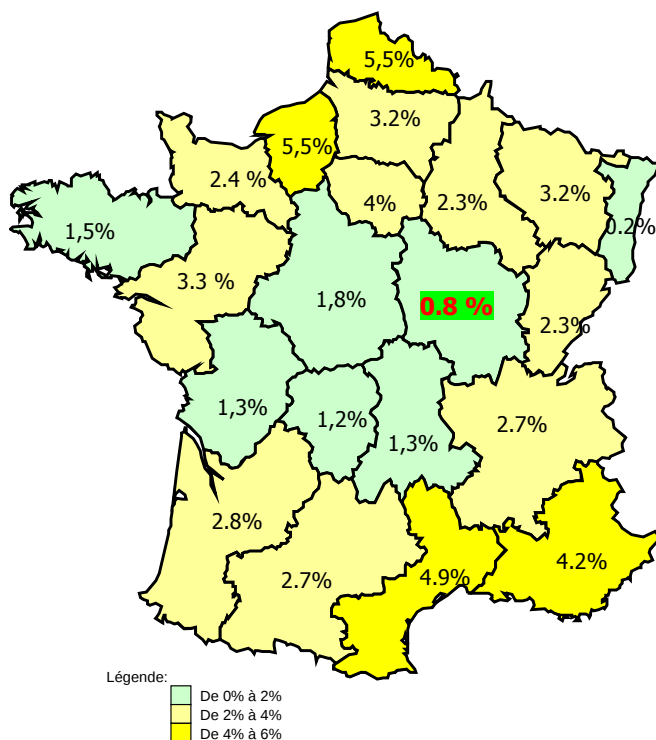
Le taux de croissance moyen des effectifs du secteur « marchandises » (qui regroupe les secteurs du TRM, du déménagement, des auxiliaires, de la location et des prestataires logistiques) est de - 0.1% alors que jusqu'à maintenant il était positif. Cependant, ce taux de croissance est meilleur que celui de la plupart des autres régions puisque la Bourgogne se situe juste derrière les 3 régions (Midi-Pyrénées, Limousin et Pays de Loire) qui ont un taux de croissance moyen positif de leurs effectifs. Toutes les autres ont un taux de croissance inférieur à celui de la Bourgogne

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel



Voyageurs



Le taux de croissance moyen des effectifs du transport de voyageurs est positif au cours de cette période de 5 ans mais représente cependant une faible augmentation moyenne de 0,8 % par an.

La Bourgogne a connu, durant cette période, une croissance moyenne des effectifs en transport de voyageurs moins forte que la quasi-totalité des autres régions de France, à l'exception de l'Alsace (taux de 0,2% en moyenne)

La Bourgogne se situe donc en avant dernière position sur le taux de progression moyen de ses effectifs pour ce secteur

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

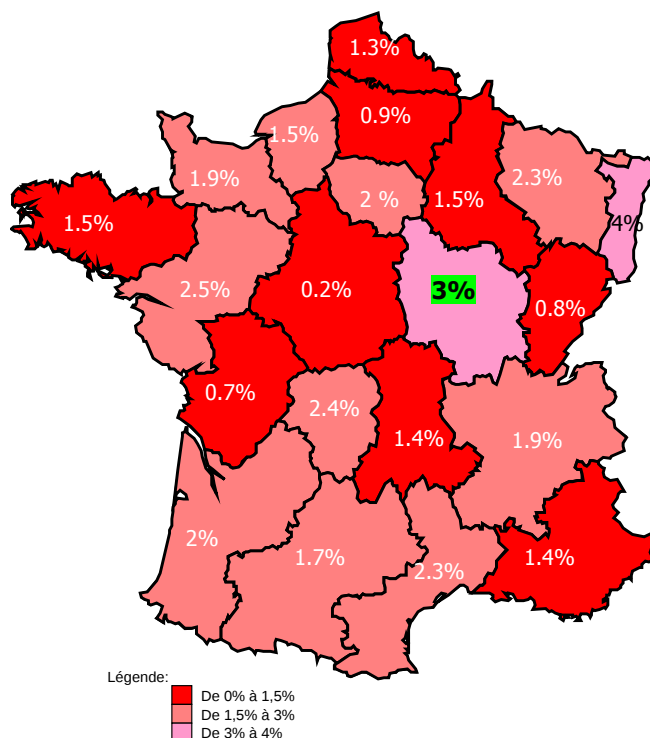
Transport sanitaire

Le transport sanitaire est le secteur de la branche professionnelle qui, au cours des 5 dernières années, **a connu la plus forte croissance moyenne de ses effectifs : + 3% en moyenne** sur les 5 années.

A l'inverse du secteur du TRV, le secteur sanitaire se positionne en 2^{ème} place des régions ayant un taux de croissance moyen de ses effectifs le plus important, juste derrière l'Alsace.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel



Répartition des salariés par famille professionnelle

Famille professionnelle	BOURGOGNE	FRANCE
Direction	3%	3%
Gestion	6%	5%
Ventes / Achats	1%	1%
Exploitation	10%	9%
Manutention / Magasinage	10%	10%
Conduite	67%	68%
Maintenance	2%	2%
Interprofessionnel	1%	2%
TOTAL	100%	100%

Les conducteurs routiers représentent 67% des effectifs de la branche professionnelle.

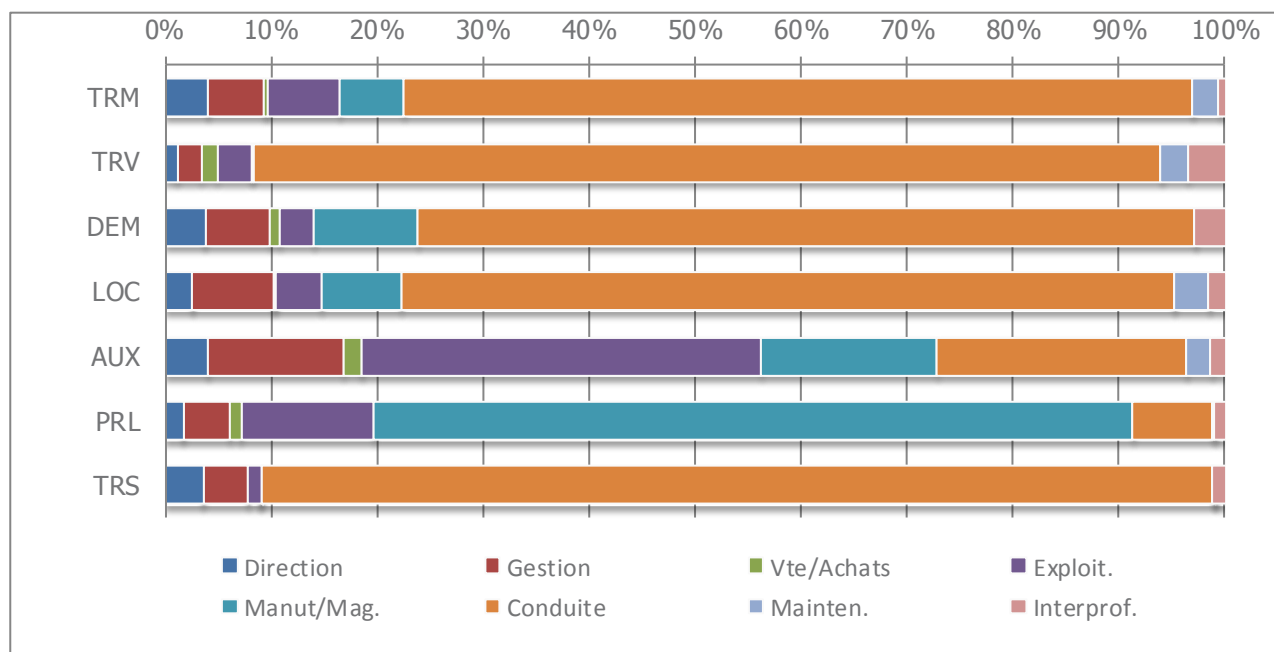
Cette proportion de conducteur en région Bourgogne est légèrement moindre qu'au niveau national, par contre celle des exploitants est plus forte.

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des salariés par secteur agrégé et famille professionnelle en 2012 (en %)

	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof.
TRM	4%	5%	0%	7%	6%	74%	3%	1%
TRV	1%	2%	2%	3%	0%	86%	3%	4%
DEM	4%	6%	1%	3%	10%	73%	0%	3%
LOC	3%	8%	0%	4%	8%	73%	3%	1%
AUX	4%	13%	2%	38%	17%	23%	2%	1%
PRL	2%	4%	1%	13%	72%	8%	0%	1%
TRS	4%	4%	0%	1%	0%	90%	0%	1%



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

A l'exception de deux secteurs d'activité (PRL et AUX), la principale famille professionnelle présente dans les différents secteurs d'activité de la branche est celle des conducteurs routiers : ceux-ci représentent 67% du total des salariés de la branche.

Cette famille est encore plus marquée dans le secteur du transport sanitaire avec une proportion de conducteurs très importante : 90%

Le secteur des prestataires logistiques (PRL) a pour activité essentielle le stockage et la manutention d'où une présence très importante de la famille « manutention/magasinerie » dans ce secteur (72% des salariés sont des manutentionnaires dans le secteur PRL). On en retrouve également une proportion relativement importante dans les activités d'auxiliaires de transports liées à la messagerie (17% de manutentionnaires dans ce secteur)

Ce secteur des auxiliaires a aussi une activité d'organisation de transport, ce qui a pour conséquence une proportion très importante de la famille exploitation dans ses effectifs : 38% du total de ses salariés.

Le secteur du transport de voyageur est également marqué d'une très forte population en conduite.

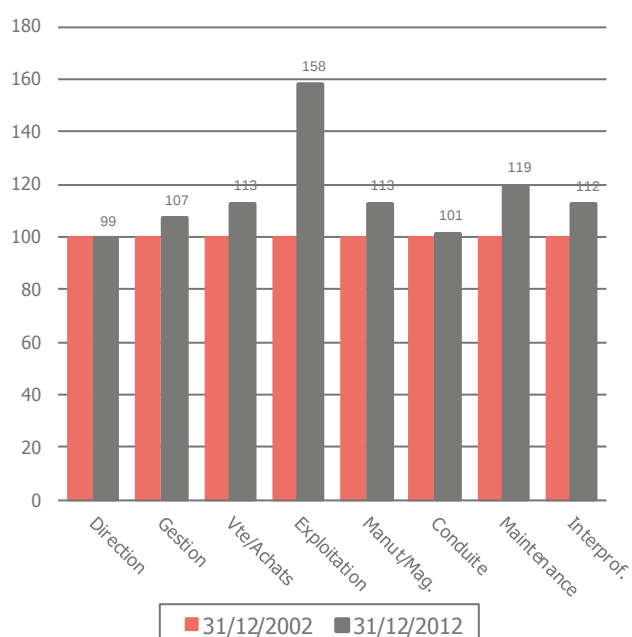
Répartition des salariés par secteur d'activité et famille professionnelle en 2012 (en valeur)

	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof.	Total
TRM	368	480	37	610	548	6 721	231	49	9 044
TRV	29	56	38	81	4	2 121	62	87	2 478
DEM	5	8	1	4	13	97	0	4	133
LOC	19	56	3	32	56	539	25	11	740
AUX	88	273	38	810	357	505	52	28	2 150
PRL	19	47	11	134	764	80	3	10	1 068
TRS	52	62	0	17	0	1 307	0	16	1 455
Total	580	983	128	1 688	1 742	11 371	373	204	17 069

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Comparaison à 10 ans des effectifs par famille professionnelle (indice base 100 au 31.12.2002)



Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

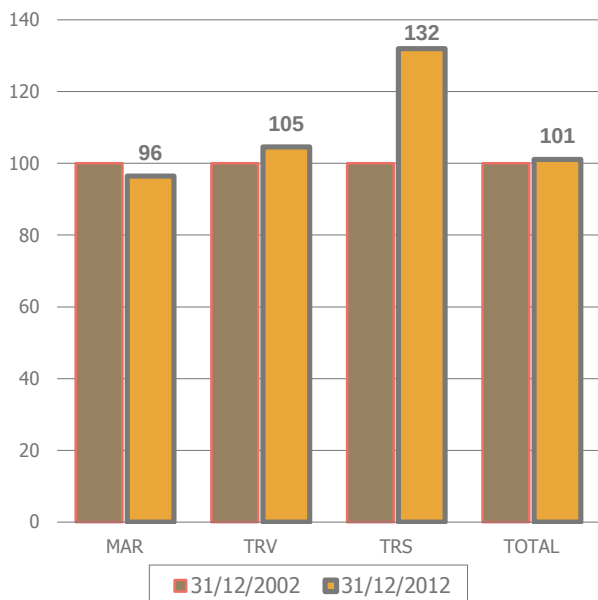
Si l'on regarde l'évolution des effectifs au sein des familles professionnelles sur les dix dernières années, on s'aperçoit que c'est la famille « exploitation » qui a connu la plus forte progression durant de cette période : les effectifs de cette famille au sein de la branche ont progressé de près de 58% en 10 ans (cela représente un peu plus de 500 salariés)

La famille « vente/achat » a également progressé de près de 13%, dans les mêmes proportions que la famille « manutention ».

La famille « maintenance » a quant à elle, progressé de 19% au cours de cette période.

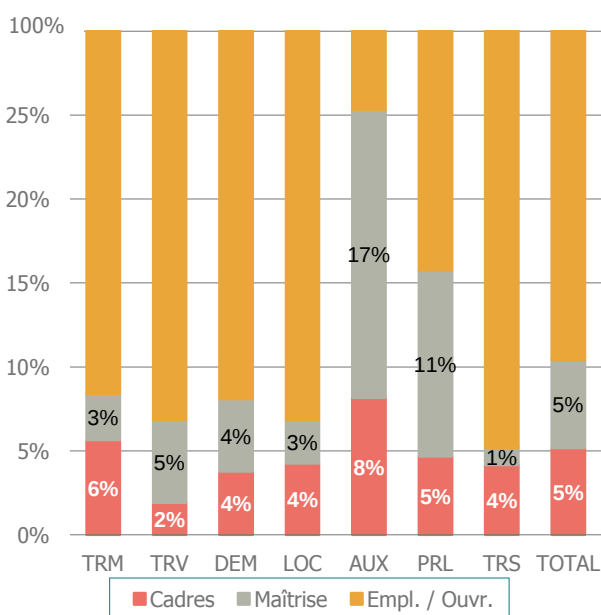
Enfin, notons que la principale famille de la branche professionnelle, la famille « conduite », bien qu'elle soit largement majoritaire au sein des effectifs de la branche, n'a pas connue d'évolution significative au cours de ces 10 dernières années : cette famille n'a progressé que de 1% au cours de ces 10 années, alors que la branche a vu ses effectifs croître de 6% : le poids de la famille « conduite » est donc en légère diminution par rapport aux autres familles.

Comparaison sur 10 ans du nombre des conducteurs par activité (indice base 100 au 31.12.2002)



On vient de voir précédemment que le nombre de conducteurs au sein de la branche n'a que très peu progressé au cours de ces 10 dernières années (+1% en 10 ans). Or, si l'on regarde plus précisément cette évolution, en fonction des 3 grands secteurs d'activité (marchandises, voyageurs et sanitaire), on constate que cette progression est totalement différente pour les secteurs liés au transport de personnes : TRV et TRS. En effet, dans ces activités, le nombre de conducteurs a fortement (voire très fortement pour le TRS) progressé. **C'est donc bien la diminution des effectifs de conducteurs routiers dans le transport de marchandises, constatée au cours des 10 dernières années, qui freine la progression globale des effectifs de la branche.**

Répartition des salariés par secteur et par catégorie professionnelle (CSP) en 2012



La branche professionnelle est caractérisée par une très large majorité d'employé/ouvrier : 90% de ses salariés sont dans cette CSP.

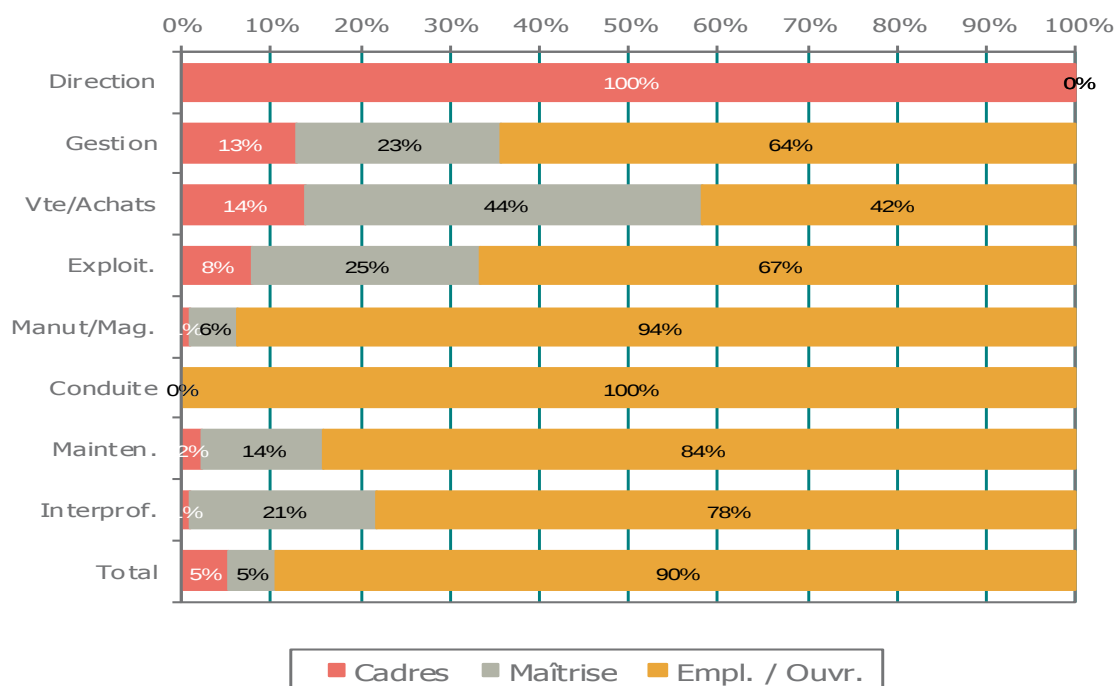
Rappelons que les conducteurs routiers et les manutentionnaires, largement majoritaires dans les effectifs salariés, sont répertoriés dans cette catégorie « employé/ouvrier ».

Il existe cependant dans la branche, deux secteurs qui se distinguent dans cette répartition par CSP.

Il s'agit des secteurs des auxiliaires (AUX) et des prestataires logistiques (PRL). En effet, ces deux secteurs ont en charge, pour une large part de leurs activités, l'organisation du transport et du stockage. Ils ont donc beaucoup plus de salariés dans les familles « exploitation » et « encadrement et gestion ». Or, ces deux familles professionnelles sont principalement classées dans la CSP « maîtrise » : 17% pour les AUX et 11% pour le PRL, ou « cadre » : respectivement 8% pour les AUX et 5% pour le PRL.

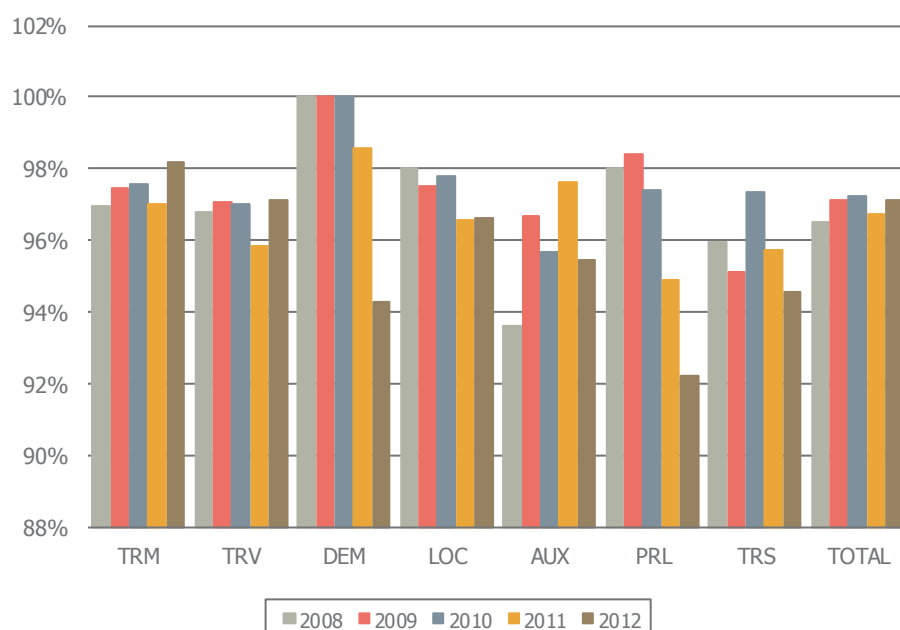
Pour les autres secteurs d'activités, ces CSP d'agent de maîtrise ou cadre ne dépassent pas les 5%.

Répartition des salariés par famille professionnelle et catégorie socioprofessionnelle (CSP) en 2012



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Évolution de la part des salariés en contrat à durée indéterminée (CDI) par secteur



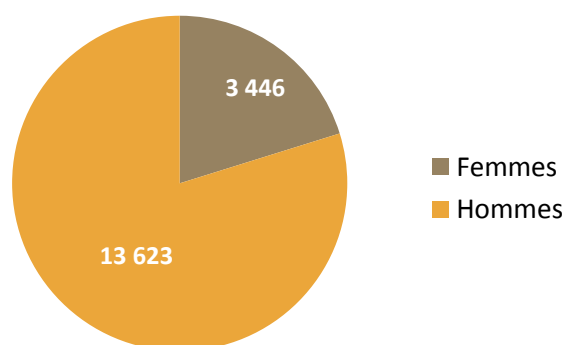
Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Les salariés de la branche professionnelle sont à 97% d'entre eux en contrat à durée indéterminée, et ceci pour tous les secteurs de la branche à l'exception du PRL : 92% des salariés de ce secteur sont en CDI. En effet, ce secteur emploie beaucoup de manutentionnaires en CDD ou d'intérimaires en fonction des variations d'activité qu'il rencontre.

Après une progression de 2008 à 2010 puis une légère diminution en 2011, on constate que la part des CDI, pour l'ensemble de la branche, a de nouveau progressé au cours de l'année 2012.

Cependant, cette augmentation du nombre de CDI ne se retrouve pas dans tous les secteurs d'activité. Seuls les secteurs du TRM et du TRV ont vu le nombre de leur CDI augmenter : +1 point pour chacun des secteurs, mais compte tenu du poids qu'ils représentent dans la branche (67.5% du total des effectifs), ils entraînent cette tendance à la hausse pour l'ensemble. Les prestataires logistiques, les auxiliaires et le secteur du déménagement sont les secteurs qui connaissent la plus forte baisse du nombre de CDI (respectivement - 3% pour les secteurs PRL et AUX et - 5% pour le secteur DEM). Le secteur sanitaire connaît une baisse du nombre de ses CDI moindre de seulement 1 %.

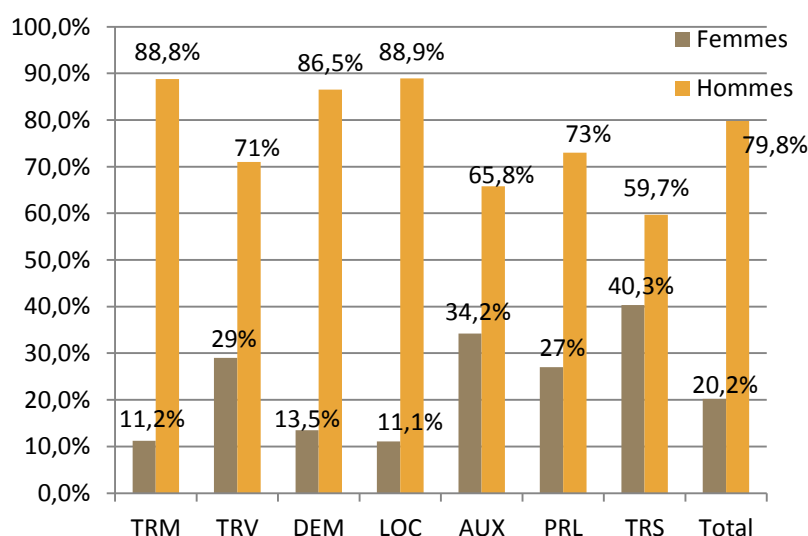
Répartition homme / femmes des salariés



Les femmes représentent 20.2% du total des salariés de la branche professionnelle, tous secteurs d'activités confondus. Cette proportion reste constante d'un exercice à l'autre.

Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

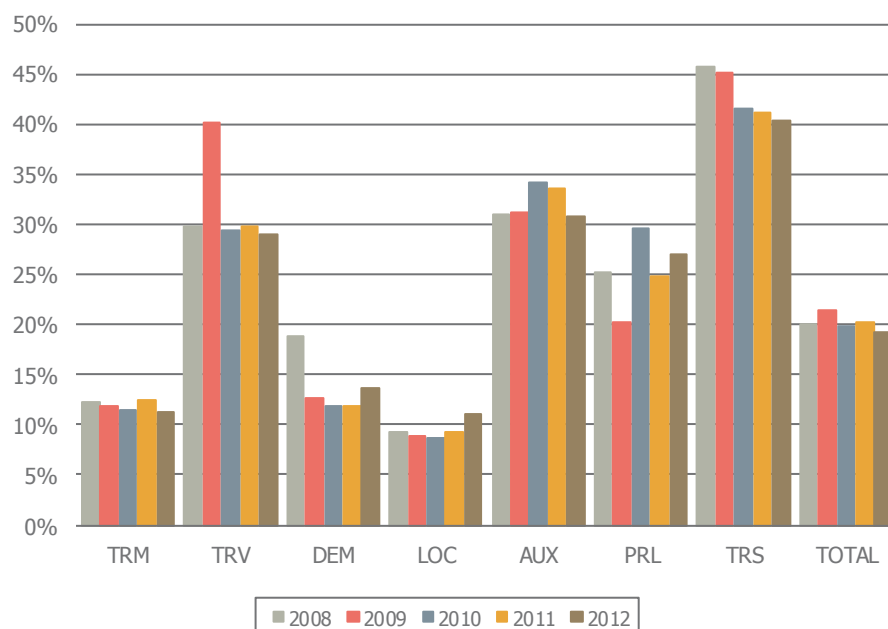
Répartition homme/femme par secteur d'activité



La part des femmes n'est pas la même selon les secteurs : on les retrouve bien représentées dans les secteurs liés au transport de personnes : elles représentent respectivement 29% dans le TRV et 40.3% dans le TRS, Notons également que les femmes sont bien présentes dans deux secteurs d'activité liés au transport de marchandises : le secteur des auxiliaires (AUX) où elles représentent 34.2% des effectifs et le secteur des prestataires logistiques (PRL) pour lequel la proportion des femmes est de 27%. Précisons que ces secteurs sont ceux qui concernent des activités liées à l'organisation du transport et du stockage et liées aux transports de messagerie, donc des activités plus sédentaires ou de proximité

Source : Enquête Tableau de bord –
Données ajustées au champ conventionnel

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



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Depuis 5 ans, la proportion du nombre de femme dans la branche professionnelle est relativement stable puisqu'elle oscille autour de 20%, avec quelques variations de 1 point en plus ou en moins au cours des différents exercices.

Cependant cette proportion diffère en fonction des différents secteurs d'activité de la branche, mais elle diffère également pour les seules activités liées aux transports de marchandises :

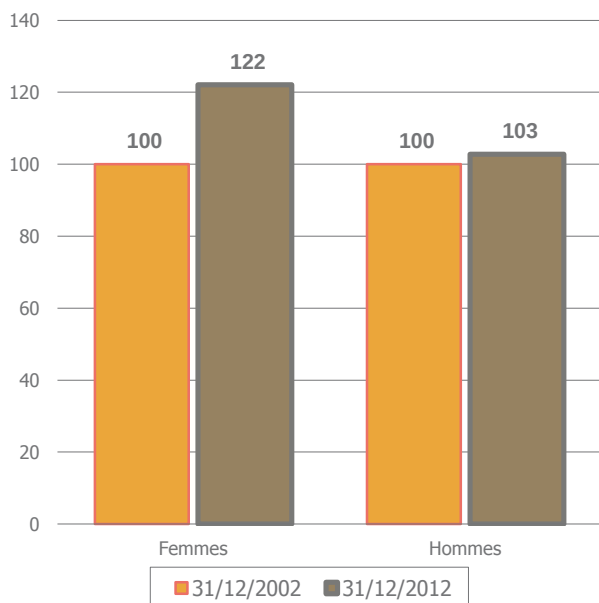
En effet, dans cette activité « marchandises », les secteurs du TRM, du DEM et de la LOC, ont une proportion de femmes qui se situe autour de 10% avec peu de variation d'un exercice à l'autre : on note une légère augmentation en 2012 de la proportion des femmes dans le DEM (de 12% à 14%) et dans la location (de 9% à 11%)

Les auxiliaires de transports emploient plus de femmes : elles représentent près de 30% de leurs effectifs avec une légère baisse de ce taux depuis 3 ans (34% en 2010 contre 31% en 2012).

Les femmes sont également bien représentées dans le secteur des PRL, avec une augmentation presque constante de leur proportion : 27% en 2012.

La situation est complètement différente dans les activités liées aux transports de personnes (TRV et TRS) où la proportion des femmes a toujours été plus importante : Les femmes représentent en moyenne 30% des effectifs du TRV avec une relative constance au cours des 5 derniers exercices. Dans le secteur sanitaire (TRS), la part des femmes est plus importante, mais, à l'inverse du secteur du TRV, on constate une diminution régulière de cette proportion sur les 5 dernières années : on est passé de 46% de femmes en TRS en 2009 à seulement 40% en 2012.

Comparaison à 10 ans des effectifs hommes / femmes (base 100 au 31/12/2002)



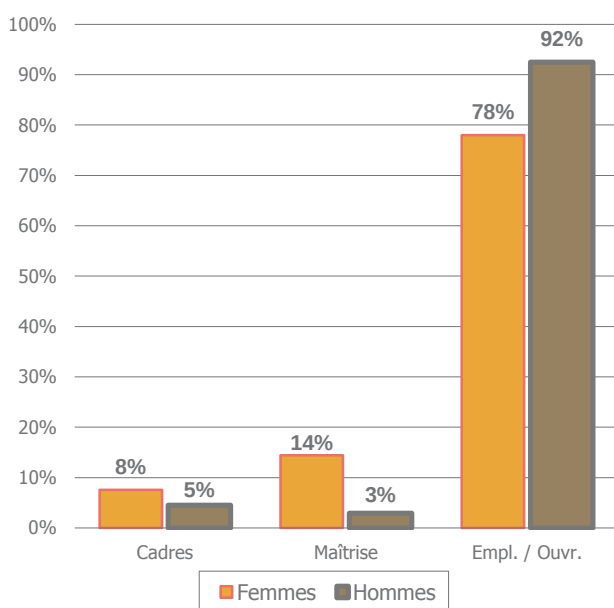
Même si la part des femmes dans l'effectif total de la branche professionnelle n'a pas beaucoup évolué et représente toujours autour de 20% du total des effectifs, on constate que, sur les 10 dernières années, les effectifs féminins ont augmenté en proportion de manière bien plus importante que les effectifs masculins : en 10 ans, les effectifs des femmes ont progressé de 22% alors que dans le même temps, les effectifs des hommes n'ont progressé que de 3%. Rappelons que l'ensemble des effectifs a, quant à lui, progressé de 6% au cours de la même période.

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

Répartition par sexe et catégorie socio-professionnelle

Répartition des femmes par CSP et des hommes par CSP

Ce graphique présente la répartition par CSP, des femmes et des hommes salariés dans la branche

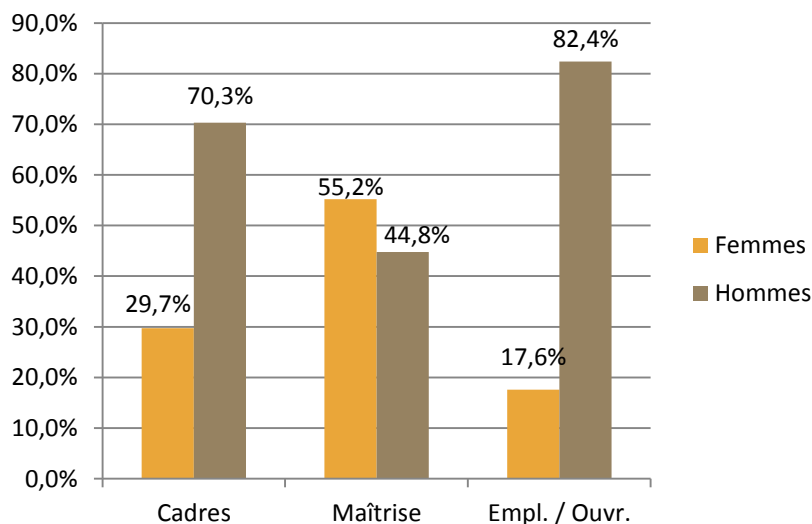


Les conducteurs routiers, quelques soit le secteur d'activité dans la branche professionnelle, sont très largement majoritaires : ils représentent 67% des effectifs et sont tous dans la CSP « employé/ouvrier » d'où les taux importants de cette CSP, aussi bien pour les femmes (78% des femmes) que les hommes (92% des hommes). Cependant on note des différences sur la répartition des femmes selon les différentes CSP : on constate que la proportion de femme occupant des postes de maîtrise ou cadre, **par rapport à l'ensemble des femmes employées dans la branche professionnelle**, est plus importante que celle des hommes : 14% des femmes salariées de la branche professionnelle sont des agents de maîtrise contre seulement 3% des hommes salariés et 8% des femmes salariées de la branche sont cadres contre seulement 5% des hommes salariés.

Même si elles sont nettement moins nombreuses en nombre (voir tableau ci-dessous), **proportionnellement à leurs effectifs respectifs, les femmes sont plus nombreuses dans les postes de CSP supérieures.**

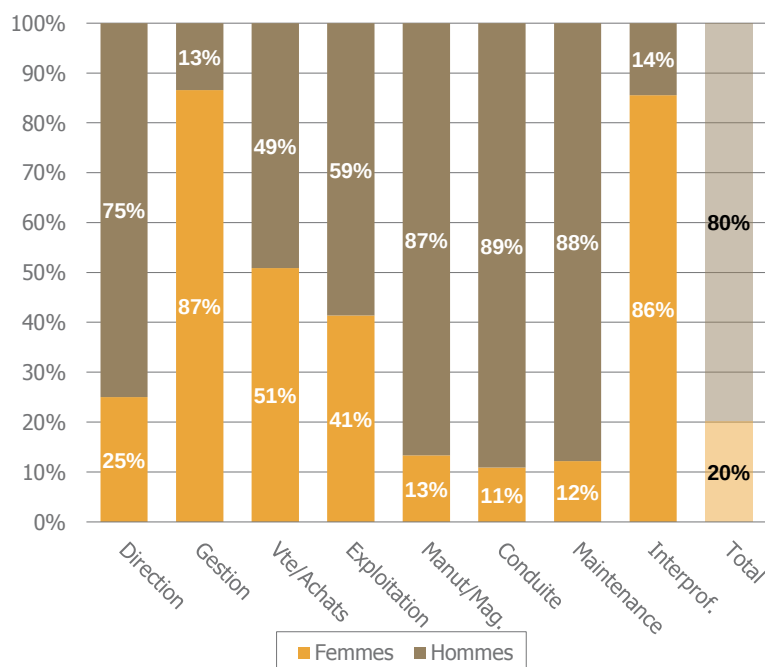
Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Proportion Homme/Femme par CSP



Comme nous l'avons dit précédemment, la CSP empl./ouv. est principalement composée de conducteurs et de manutentionnaires, salariés masculins pour une très large part (82,4%). On remarque cependant que les femmes sont majoritaires (55,2%) au sein de la CSP « agent de maîtrise », mais restent très largement minoritaires dans la CSP supérieure « cadres » : sur l'ensemble des cadres de la branche professionnelle, moins de 30% sont des femmes.

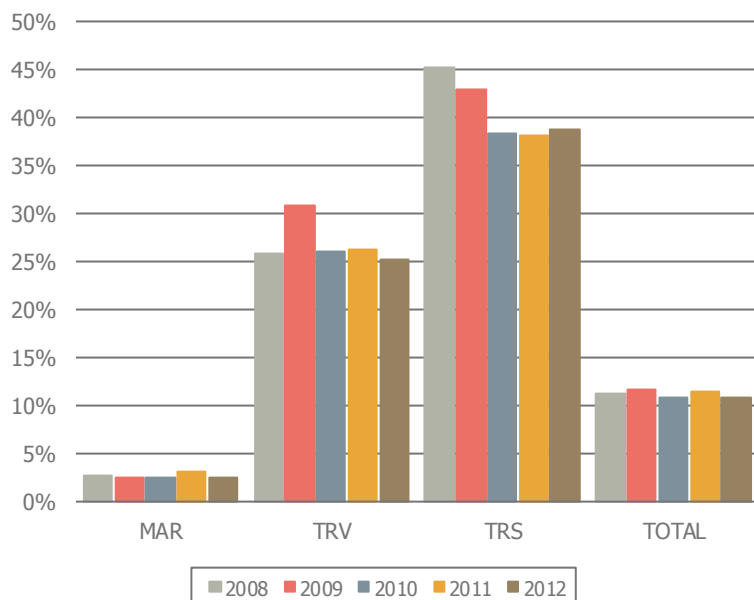
Répartition des effectifs par sexe et famille professionnelle



On constate que **les familles professionnelles de la branche qui emploient le plus de personnel féminin sont les familles « gestion » et « interpro »** : 87% des salariés de la famille « gestion » sont des femmes contre 77% en 2010, et 86% de la famille « interpor » sont des femmes contre 71% en 2010 : la part des femmes dans ces deux familles a fortement augmentée. Parmi les 3 familles professionnelles spécifiques à la branche, « conduite » « manutention » et « exploitation », c'est dans la famille « exploitation » que la part des femmes est la plus importante puisqu'elle représente 41%. A l'inverse, pour les 2 autres familles spécifiques de la branche (conduite et manutention) la part des femmes reste très faible avec respectivement 11% et 13% de femmes.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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



Si les femmes ne représentent que 11% du personnel de conduite pour l'ensemble de la branche professionnelle (cf. ci-dessus), on note cependant des différences selon les 3 grandes activités (marchandises, voyageurs et sanitaires).

Elles représentent 38% des conducteurs du secteur sanitaire, avec cependant une forte diminution de ce pourcentage depuis 4 ans (elles représentaient 45% en 2008).

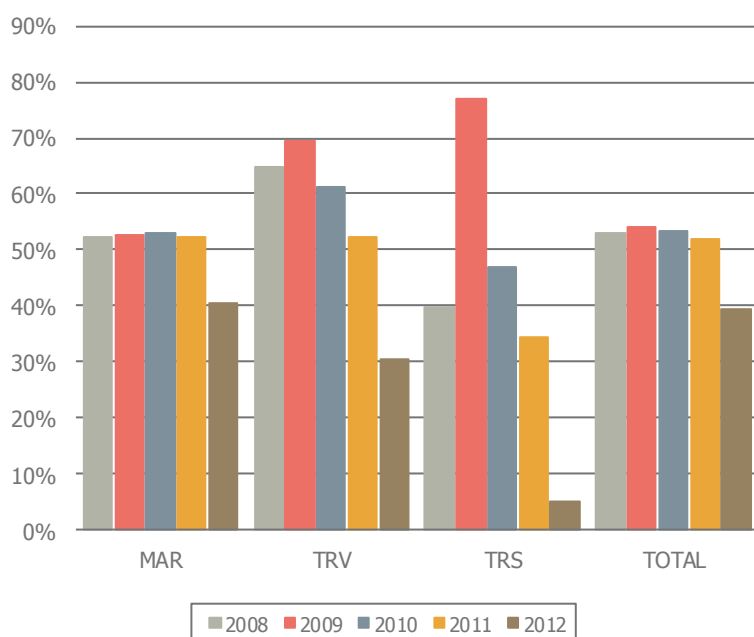
Pour le secteur du transport de voyageurs, leur proportion se maintient avec un pourcentage de 25% des femmes conductrices dans ce secteur.

Enfin, on note leur très faible représentativité dans le domaine du transport de marchandises (tous secteurs confondus) : en effet les

femmes ne représentent dans ce secteur que 3% des conducteurs, avec une très légère hausse par rapport aux exercices précédents (2%)

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

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



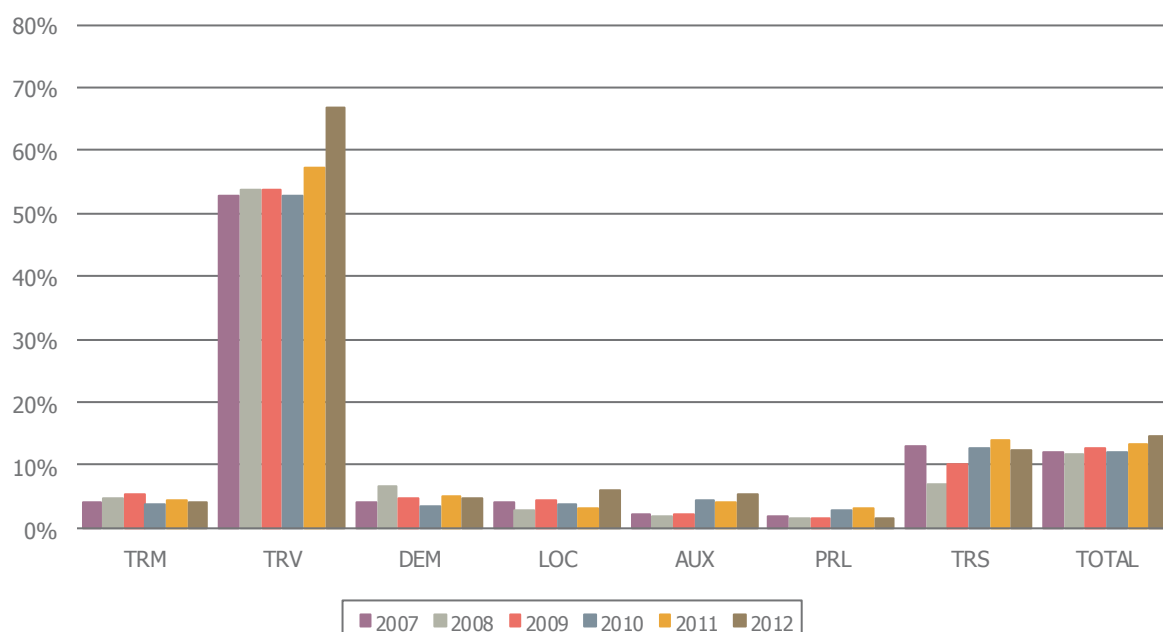
Rappelons que la famille « exploitation » représente 10% de l'ensemble des salariés de la branche, hommes et femmes confondus.

On a pu constater précédemment que la part des femmes, dans cette famille, représentait 40% pour l'ensemble des secteurs d'activités. On observe cependant sur ce graphique une forte diminution de cette proportion au cours de ce dernier exercice : les femmes représentaient en 2011, 52% des salariés de cette famille pro.

Selon les 3 grands secteurs d'activité de la branche, cette diminution est particulièrement très marquée dans le secteur du transport sanitaire où la part des femmes dans la famille « exploitation » est passée de 34% en 2011 à 5% en 2012.

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

Evolution de la part des effectifs à temps partiel par secteur



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Le temps partiel est essentiellement développé dans les secteurs liés aux transports de personnes et surtout dans le secteur du TRV : plus de 50% des effectifs salariés sont à temps partiel.

Dans le secteur du transport sanitaire (TRS), la part du travail à temps partiel tend à diminuer sur l'exercice 2012, alors qu'elle avait un peu progressée au cours des 4 exercices précédents (de 7% à 14%). Les effectifs à temps partiel dans le secteur du transport sanitaire représentent 12% au 1.1.2013

Dans le secteur du TRV, les salariés à temps partiel, très largement majoritaires (67% du total des salariés), ont également vu leur nombre fortement augmenter au cours de l'année 2012 : alors que les effectifs en temps partiel représentaient entre 53 et 57% des salariés du secteur jusqu'en 2011, on constate une augmentation de 10 points durant l'exercice 2012. Pour le transport routier de voyageurs, les effectifs à temps partiel ici recensés incluent les conducteurs en période scolaire (CPS)*.

**Les conducteurs en période scolaire (CPS) sont les conducteurs embauchés pour travailler les jours d'ouverture des établissements scolaires. Ils bénéficient d'un contrat de travail intermittent (contrat à durée indéterminée) afin de tenir compte de l'alternance des périodes travaillées et des périodes non travaillées. En dehors des périodes d'activités scolaires, les fonctions de conducteur scolaire sont suspendues (code du travail et accord du 18 avril 2002).*

Part des salariés à temps partiel par famille professionnelle

Famille professionnelle	%
Direction	8%
Gestion	22%
Ventes / Achats	6%
Exploitation	3%
Manutention / Magasinage	7%
Conduite	16%
Maintenance	10%
Interprofessionnel	55%
TOTAL	14%

Tous secteurs d'activité confondus, 55% des salariés occupant des postes interprofessionnels sont à temps partiel, 16% des postes de gestion sont également à temps partiel. Pour les familles spécifiques à la branche : « conduite » et « manutention », les postes à temps partiel représentent respectivement 16% et 7% des salariés de ces familles. Bien évidemment, cette répartition varie énormément si l'on considère indépendamment chacun des secteurs d'activité de la branche (cf. ci-dessous pour la famille conduite)

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

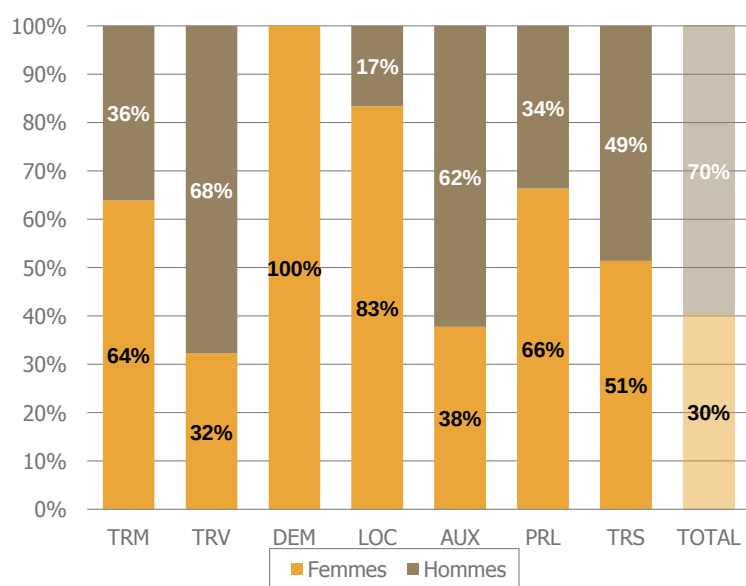
Part des salariés à temps partiel par secteur dans la famille professionnelle conduite

Secteur	%
TRM	1%
TRV	73%
DEM	2%
LOC	1%
AUX	0%
PRL	0%
TRS	12%
Total	16%

On n'a vu précédemment que les temps partiels étaient principalement présents dans les secteurs liés au transport de personnes (67% des contrats dans le TRV et 12% des contrats dans le TRS). Ceci est a fortiori vrai pour les familles « conduite » de ces 2 secteurs d'activité : les contrats à temps partiel représentent 73% des contrats de conducteur dans le TRV et 12% des contrats de conducteur dans le TRS.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Part des effectifs à temps partiel selon le sexe par secteur



Ce schéma précise la répartition H/F des postes à temps partiel, pour chacun des secteurs.

Pour l'ensemble des postes à TP de la branche, 70% sont des hommes et 30% sont des femmes.

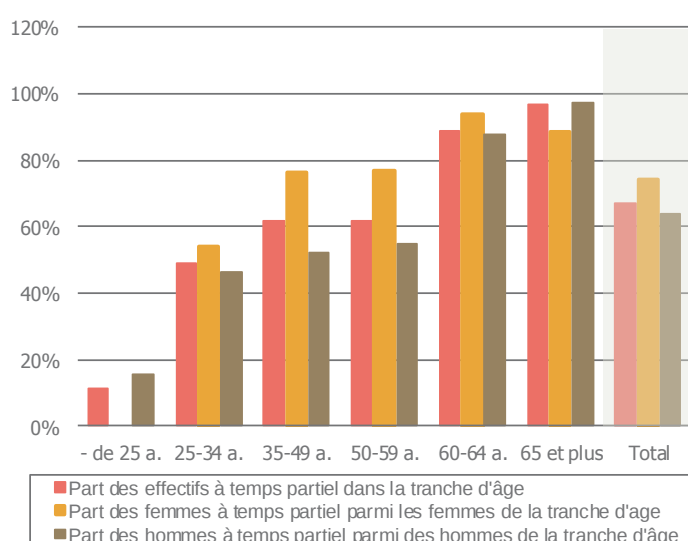
Cependant on remarque des différences selon les secteurs : les PRL, LOC et DEM ont plus de femmes qui occupent des postes à temps partiel que d'hommes.

Pour le secteur du transport de voyageurs, la grande majorité des postes sont à TP, sachant qu'il y a plus de salariés masculins que féminins, il est logique de retrouver un pourcentage plus important d'homme à temps partiel que de femme. Pour le secteur sanitaire, il y a presque autant de femmes que d'hommes à temps partiel.

Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Part des effectifs à temps partiel (TP) dans le TRV par tranche d'âge et selon le sexe

	- de 25 ans	25-34 a.	35-49 a.	50-59 a.	60-64 a.	65 et plus	Total
Part des effectifs à TP dans la tranche d'âge	11%	49%	62%	62%	89%	97%	67%
Part des femmes à TP parmi les femmes de la tranche d'âge	0%	54%	76%	77%	94%	89%	74%
Part des hommes à TP parmi des hommes de la tranche d'âge	15%	47%	52%	55%	88%	98%	64%



Quel que soit l'âge des femmes salariées dans le TRV, elles sont très majoritairement en contrat à temps partiel : celles qui ont entre 35 et 59 ans sont à plus de 75% d'entre elles à TP et cette proportion augmente plus on considère les tranches d'âge supérieures : à partir de 60 ans, les contrats sont principalement des contrats à TP (pour plus de 90%)

On retrouve une tendance similaire dans les emplois salariés pour les hommes : entre 35 et 59 ans, 60% des contrats sont à TP (% un peu moins que pour les femmes) puis la proportion augmente à plus de 90%. L'ensemble de ces contrats sont liés aux transports scolaires

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des temps partiels par secteur en fonction du temps de travail

Temps partiels et équivalents temps plein par secteur

	Activités						
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS
BOURGOGNE							
Effectif salarié	9 044	2 478	133	740	2 150	1 068	1 455
Dont nb. de temps partiels	373	1 659	6	44	107	16	181
Nb. de temps partiels en ETP	214	870	4	22	64	12	78
TOTAL	17 069	2 387	1 264				

ETP : temps partiels en équivalents temps plein
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

La première ligne indique le nombre de salariés du secteur, la 2^{ème} ligne le nombre de salariés à temps partiel et enfin la 3^{ème} ligne le nombre de salariés à temps plein que représentent ces salariés à temps partiel : Pour l'ensemble de la branche, mais également pour le TRV qui est le secteur le plus significatif en

termes de contrat à TP, le nombre de salariés en « équivalent temps plein » représente environ 53% du nombre de salariés à temps partiel : les contrats à temps partiel sont donc pour la plupart proches d'un mi-temps (environ 18h30 par semaine)

La durée minimale annuelle de travail d'un conducteur en période scolaire (CPS) ne peut toutefois pas être inférieure à 550 heures pour une année pleine comportant au moins 180 jours de travail.

Ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur (en années)

Activités	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Ancienneté moyenne								
BOURGOGNE	9,31	8,55	13,94	11,54	13,28	6,71	9,37	9,68
FRANCE	8,65	7,84	9,49	7,92	10,56	6,47	6,76	8,53

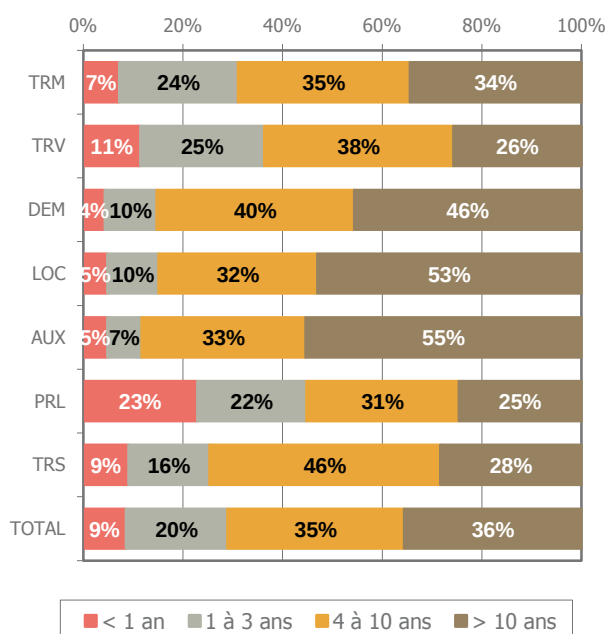
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

L'ancienneté moyenne des salariés dans un même établissement est supérieure à 9 ans en Bourgogne, ancienneté un peu supérieure à celle constatée au plan national. Elle est la plus faible dans le secteur sanitaire.

Remarque sur les conducteurs :

Le bilan social annuel du transport routier de marchandises publié par le SOeS indique qu'en 2008, "l'ancienneté des conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi était, en moyenne, de 18 ans et 6 mois dans la profession, selon l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (source EACT). L'ancienneté dans la profession est plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (19 ans et 3 mois en moyenne) que parmi les conducteurs courte distance (18 ans et 2 mois)." L'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises dans la profession s'est allongée ces dernières années: en 2000, elle était, en moyenne, de 15 ans.

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



Les prestataires logistiques se caractérisent par une forte proportion de salariés de moins d'un an d'ancienneté dans le même établissement (près d'un quart des salariés), tandis que 55 % des salariés des auxiliaires de transport et 53% des salariés de la location sont depuis plus de 10 ans dans le même établissement.

Le transport sanitaire a une grande majorité de salariés qui ont entre 4 et 10 ans d'ancienneté (46%)

La proportion de salariés en poste depuis moins d'un an dans le même établissement a baissé de 1,1 point en 2012, du fait de la baisse globale du volume des recrutements.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

3



Démographie



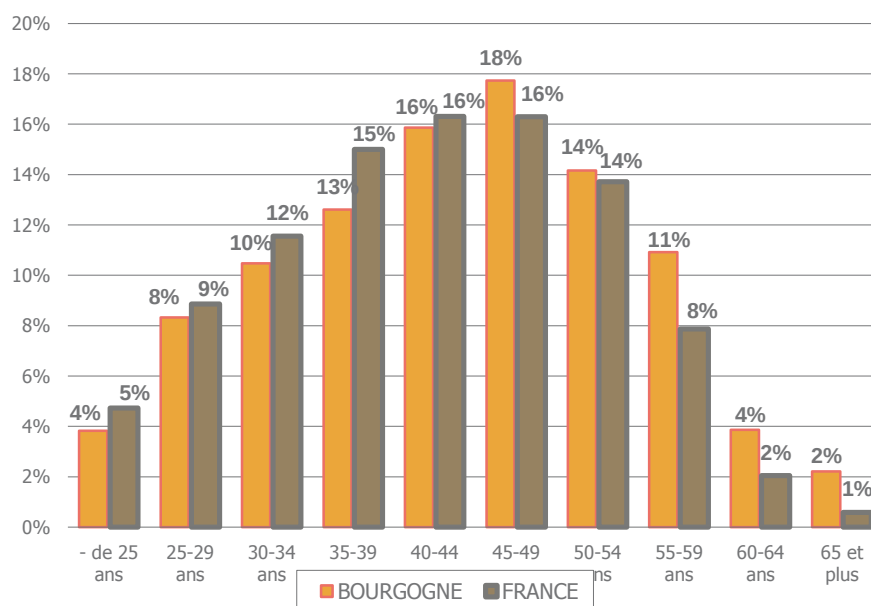
● Démographie

Répartition des effectifs par âge (tous secteurs confondus)

- de 20	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65 et +	Total
53	600	1 421	1 788	2 152	2 709	3 027	2 418	1 864	659	379	17 069
0,3%	3,5%	8,3%	10,5%	12,6%	15,9%	17,7%	14,2%	10,9%	3,9%	2,2%	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Comparaison de la structure par âge de la région par rapport à la moyenne nationale

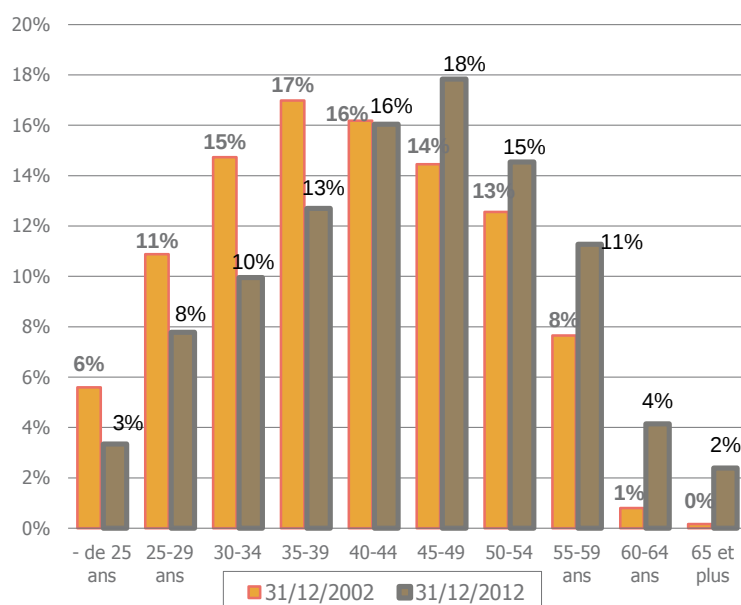


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

A quelques petites différences près, la structure par âge des salariés de la branche professionnelle en région Bourgogne est sensiblement identique à celle constatée au plan national, les différences se situant entre 1 et 2 points maximum.

Cependant, on remarque qu'en Bourgogne, la branche professionnelle comptabilise 17% de salariés de + de 55 ans contre 12,1% de salariés de moins de 30 ans. Au plan national, les salariés de + 55 ans représentent 11% contre 12% de moins de 30 ans.

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



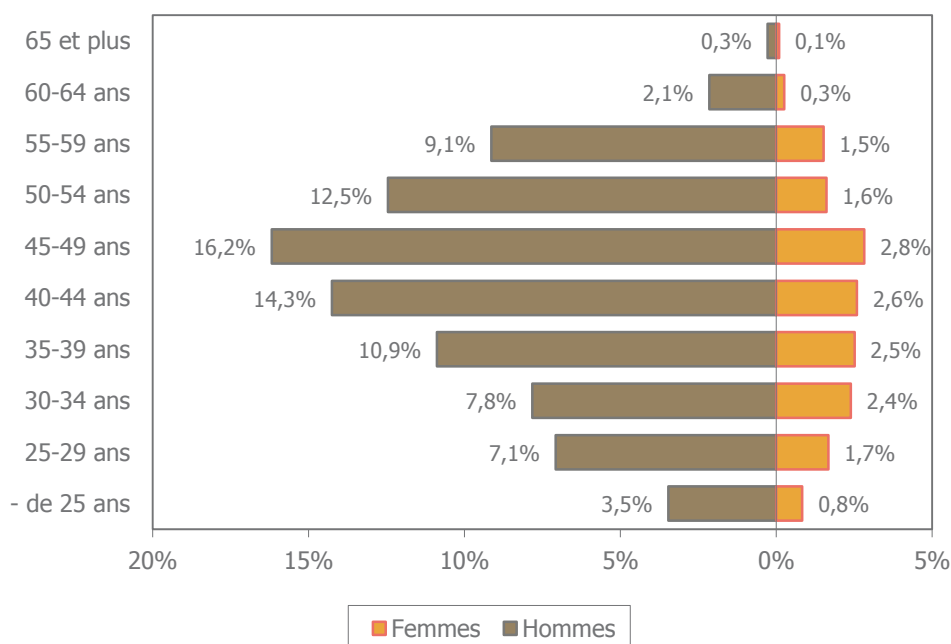
L'évolution de la structure par âge des salariés de la branche professionnelle au cours des 10 dernières années met en évidence un vieillissement de la population.

Les tranches d'âge inférieures à 35 ans, ont vu leurs effectifs diminuer sur cette période et passer de 32% du total des salariés à 21% soit une diminution de cette tranche d'âge de 11 points en 10 ans. A l'inverse, les salariés âgés de 50 ans et plus, ont vu leur nombre augmenter sur la même période de plus de 11 points : ils représentaient 21% des salariés au 31.12.2002 contre 32% au 31.12.2012

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Pyramides des âges en 2012 (toutes familles professionnelles)

Marchandises (hors déménagement)



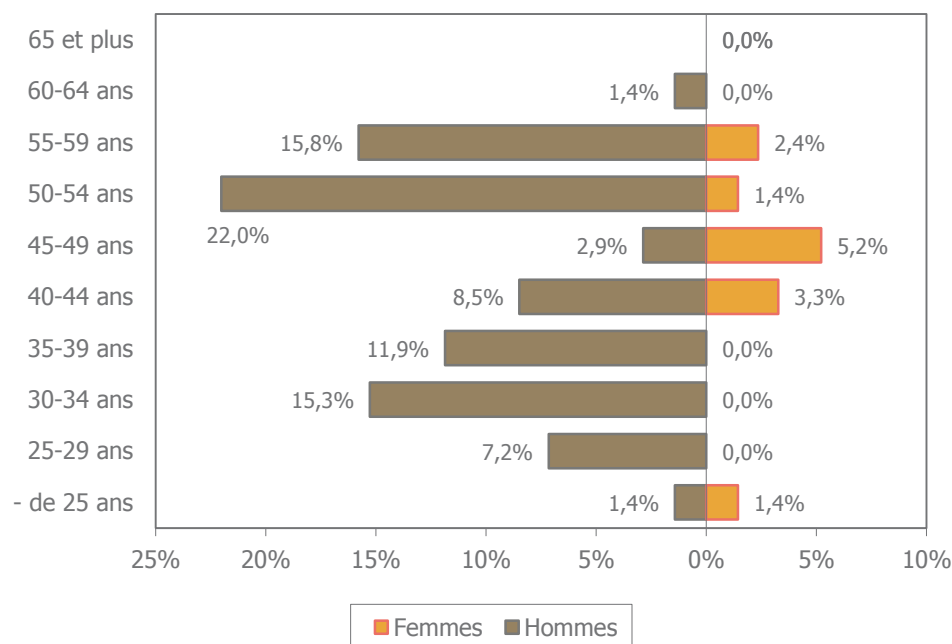
Cette pyramide spécifique aux activités du transport de marchandises met en évidence le vieillissement de la population constaté précédemment pour l'ensemble de la branche professionnelle.

En effet, les tranches d'âge supérieures à 40 ans prédominent.

Les femmes, qui représentent 14,7% de l'ensemble des salariés de ces activités, sont présentes de manière plus homogène dans les différentes tranches d'âge du secteur. La proportion diminue de manière importante après 60 ans.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

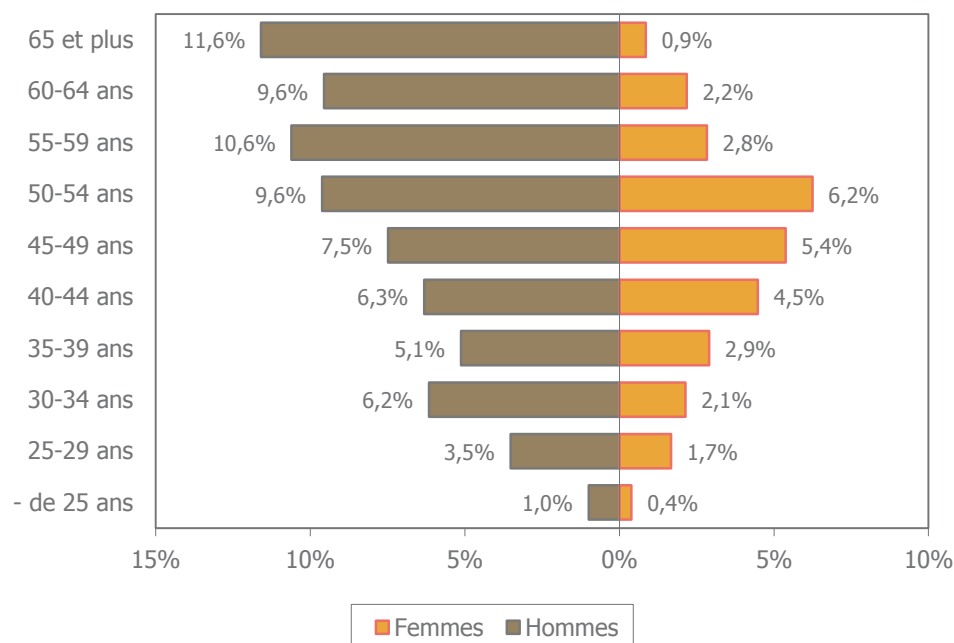
Déménagement



43% des effectifs du secteur du déménagement a plus de 45 ans, dont 9% de femmes. La population féminine n'est d'ailleurs présente que dans les tranches d'âge supérieures à 40 ans. La tranche d'âge des 30-40 ans représente 27,2% des effectifs.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Transport routier de voyageurs



La pyramide des âges de ce secteur met très nettement en évidence une population encore plus âgée que pour les activités du transport de marchandises.

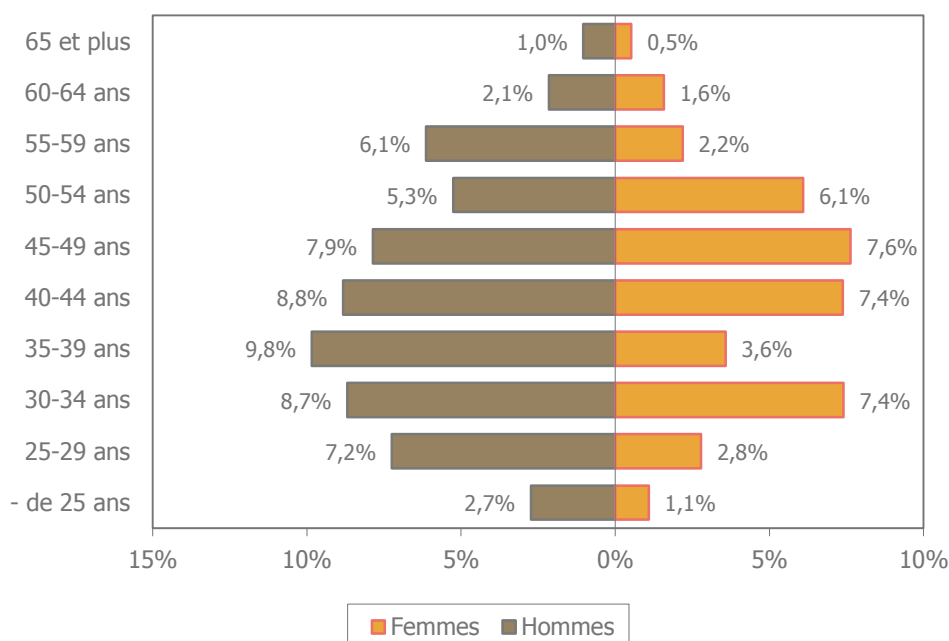
Parmi les 71% de salariés « homme » que compte le secteur du TRV, près de 50% ont plus de 45 ans, et plus de 21% ont plus de 60 ans (cette même tranche d'âge représentait 16.5% lors de l'exercice précédent).

A la différence des pyramides précédentes, la population féminine est beaucoup plus présente dans ce secteur d'activité : les femmes

représentent 29% des salariés du secteur et essentiellement sur les tranches d'âge 40- 55 ans.

Les femmes sont cependant moins présentes que les hommes sur les tranches d'âge situées au-delà de 60 ans : 3.1% des femmes salariées du secteur (cependant cette proportion a légèrement augmenté par rapport à l'exercice précédent où les femmes en TRV de plus de 60 ans représentaient moins de 2%)

Transport sanitaire



Le secteur du transport sanitaire est le secteur d'activité de la branche professionnelle qui montre la pyramide des âges la plus jeune : hommes et femmes confondus, près de 60% des salariés ont moins de 45 ans.

On trouve un faible taux de salariés de – de 25 ans, aussi bien pour les hommes que pour les femmes, ceci étant dû aux exigences du métier d'ambulancier (3 ans de permis minimum).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

En termes de répartition H/F, on note que la population féminine représente près de 41% des salariés (taux le plus important de tous les secteurs de la branche). Cette population féminine est cependant plus concentrée que celle des hommes sur les tranches d'âge supérieures : 25% des femmes, sur les 41% que compte le secteur, ont plus de 40 ans.

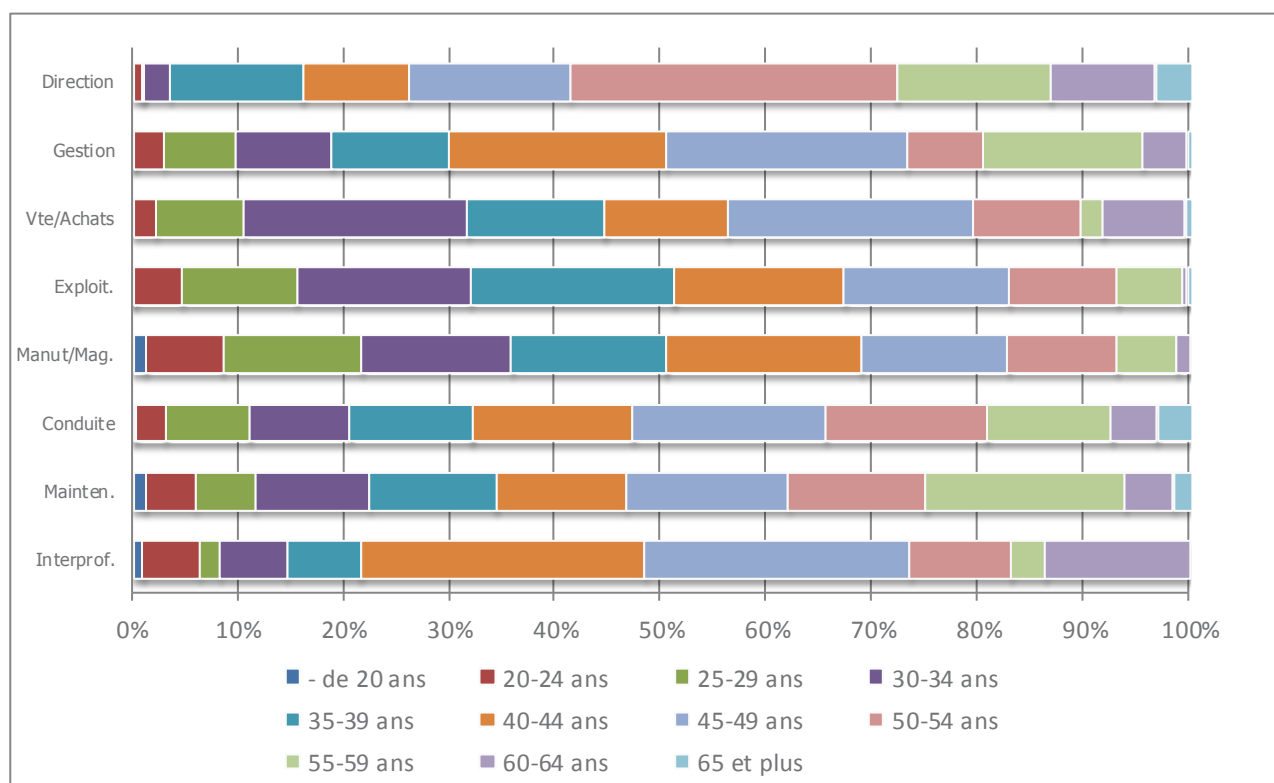
Structure par âge et catégorie socio-professionnelle

	Cadres		Maîtrise		Empl. / Ouvr.		Total	
- de 20 ans	0	0%	0	0%	53	0,3%	53	0,3%
20-24 ans	5	0,6%	6	0,7%	588	3,8%	600	3,5%
25-29 ans	7	0,8%	68	7,6%	1 345	8,8%	1 421	8,3%
30-34 ans	34	3,8%	113	12,6%	1 641	10,7%	1 788	10,5%
35-39 ans	99	11,2%	147	16,3%	1 906	12,5%	2 152	12,6%
40-44 ans	127	14,5%	169	18,8%	2 412	15,8%	2 709	15,9%
45-49 ans	154	17,5%	155	17,2%	2 718	17,8%	3 027	17,7%
50-54 ans	226	25,7%	99	11,0%	2 093	13,7%	2 418	14,2%
55-59 ans	140	15,9%	126	14,0%	1 598	10,5%	1 864	10,9%
60-64 ans	70	7,9%	16	1,7%	574	3,8%	659	3,9%
65 et plus	19	2,1%	0	0%	359	2,4%	379	2,2%
Total	881	100%	900	100%	15 288	100%	17 069	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

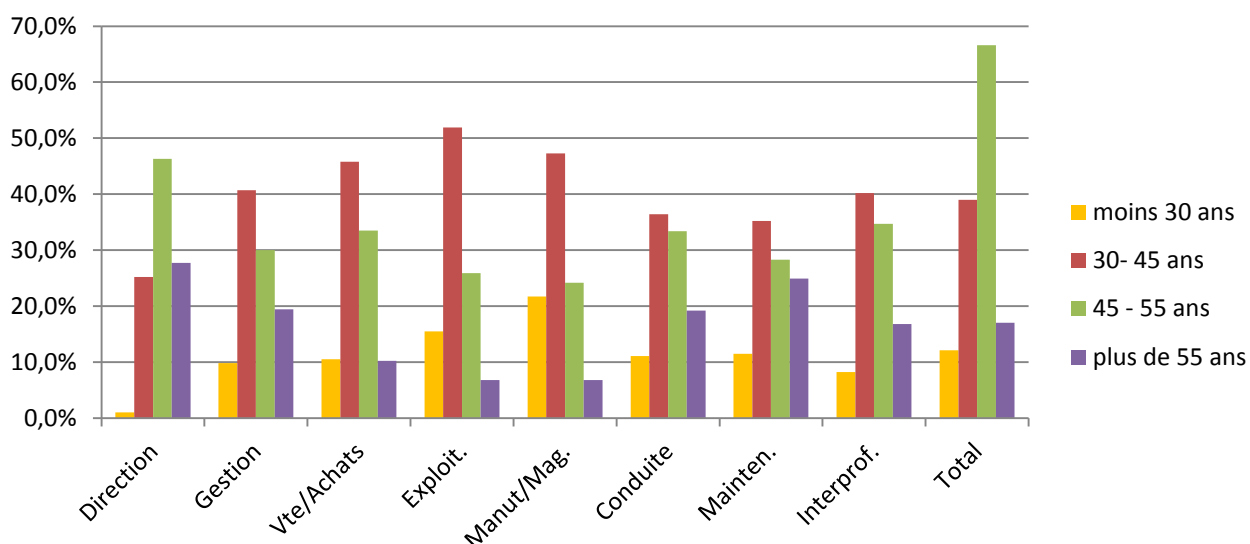
Les salariés de moins de 45 ans se répartissent de la manière suivante dans chaque CSP : cette tranche d'âge représente 30,7% des cadres, 56% des agents de maîtrise et près de 52% des ouvriers/employés.

Structure par âge et famille professionnelle



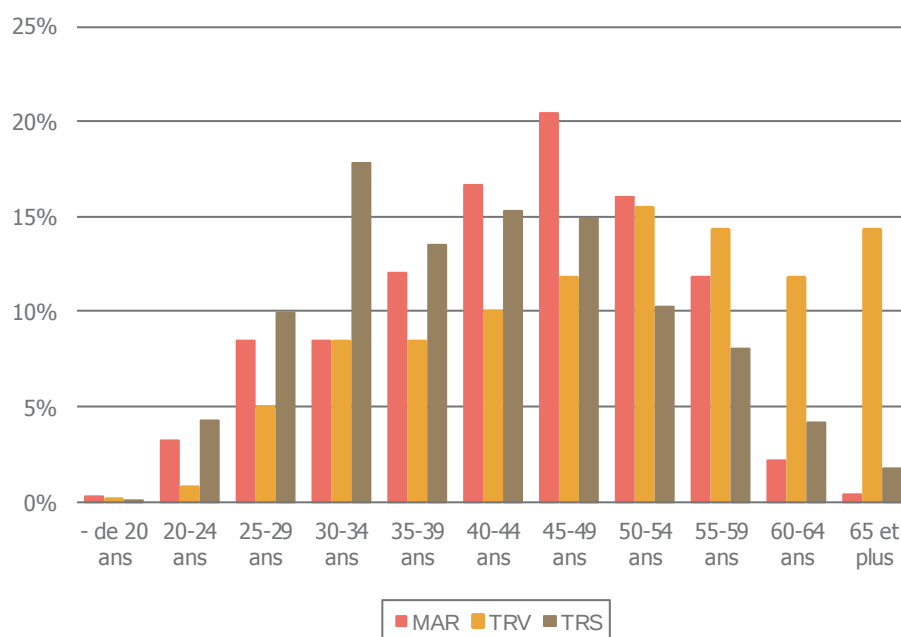
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Avec les mêmes données mais regroupées par tranche d'âge plus importante, on obtient la répartition suivante :



¾ des postes de direction sont occupés par des salariés de plus de 45 ans. La famille vente/achat est principalement occupée par des salariés qui ont entre 30 et 55 ans et très peu dans la tranche des moins de 30 ans. Les métiers d'exploitation et de manutention sont essentiellement occupés par des salariés des catégories d'âge de 30 à 45 ans. Près de 53% des conducteurs routiers (famille qui représente 67% de l'ensemble des salariés de la branche) a plus de 45 ans et 20% des conducteurs a plus de 55 ans.

Structure par âge dans la conduite en 2012

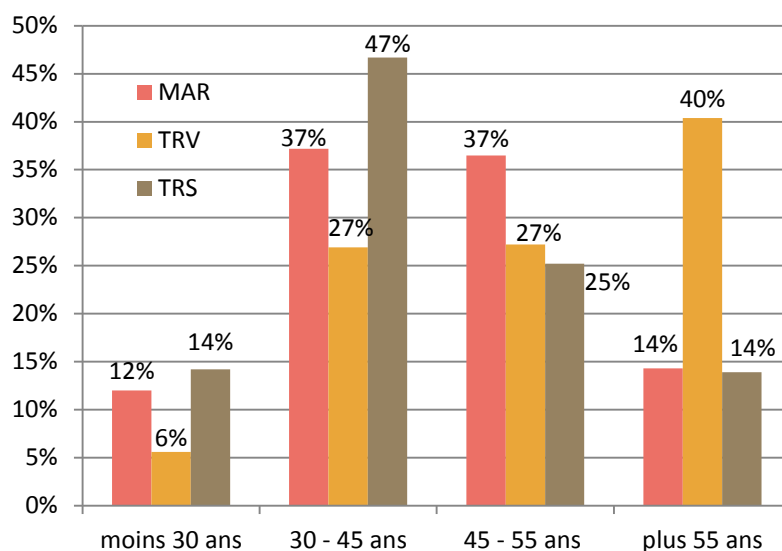


Ce qui précède concernant la structure par âge de la famille conduite, pour l'ensemble de la branche, est cependant différent selon les 3 grands secteurs d'activités de la branche (MAR / VOY et TRS) :

Nous avons constaté précédemment que le TRV est marqué par une population plus âgée que les autres secteurs, ceci est particulièrement vrai pour les conducteurs : 55% d'entre eux dans ce secteur ont plus de 50 ans

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

Pour une lecture plus aisée, le tableau ci-dessous présente les mêmes indicateurs – structure par âge de la famille « conduite », mais avec des regroupements de tranche d'âge plus importants :

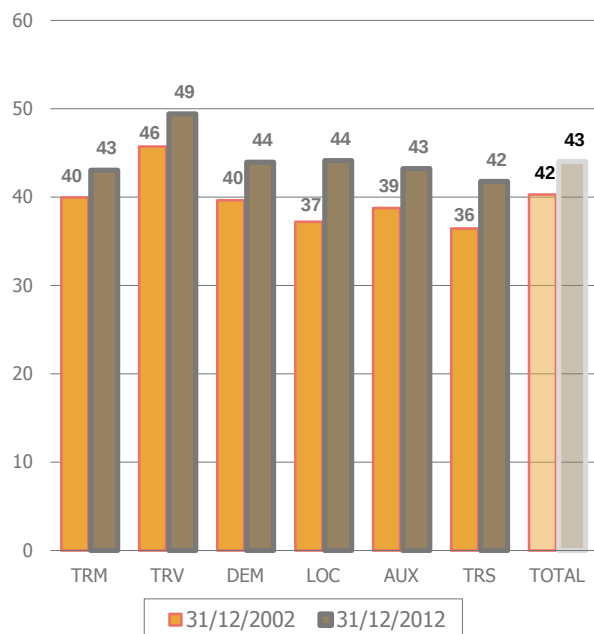


Si près de 53% des conducteurs routiers de l'ensemble de la branche a plus de 45 ans, on constate que ceci est particulièrement vrai pour le TRV : 67% des conducteurs de ce secteur a plus de 45 ans dont 40% a plus de 55 ans.

Pour le secteur du TRM, les conducteurs se situent majoritairement dans les tranches d'âge situées entre 30 et 55 ans (74% de cette famille)

Dans le transport sanitaire, les conducteurs sont à 61% dans des tranches d'âge de moins de 45 ans. Près de 50 % a entre 30 et 45 ans

Comparaison à 10 ans de l'âge moyen par secteur (ensemble des familles professionnelles)



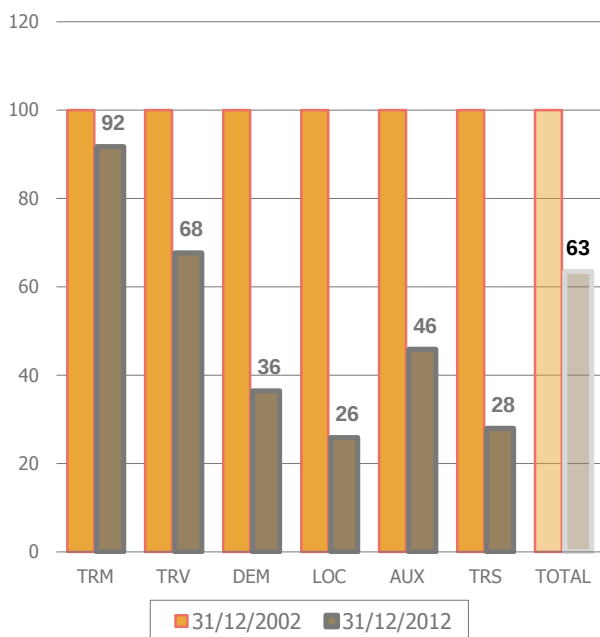
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

En 10 ans, l'âge moyen de la branche n'a évolué que d'un an et se situe à 43 ans, avec cependant des augmentations plus importantes dans certains secteurs : TRS et LOC

Il est globalement à ce niveau pour l'ensemble des secteurs de la branche professionnelle, à l'exception bien évidemment du secteur du transport de voyageurs, qui a une moyenne d'âge de 49 ans en 2012 (contre 46 ans en 2002).

Cela s'explique par ce que nous avons vu précédemment à savoir une part très importante de conducteurs (famille prédominante) qui se situe dans une tranche d'âge élevée (40% à plus de 50 ans)

Comparaison à 10 ans des salariés de moins de 25 ans par secteur d'activité (base 100 au 31/12/2002)



Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

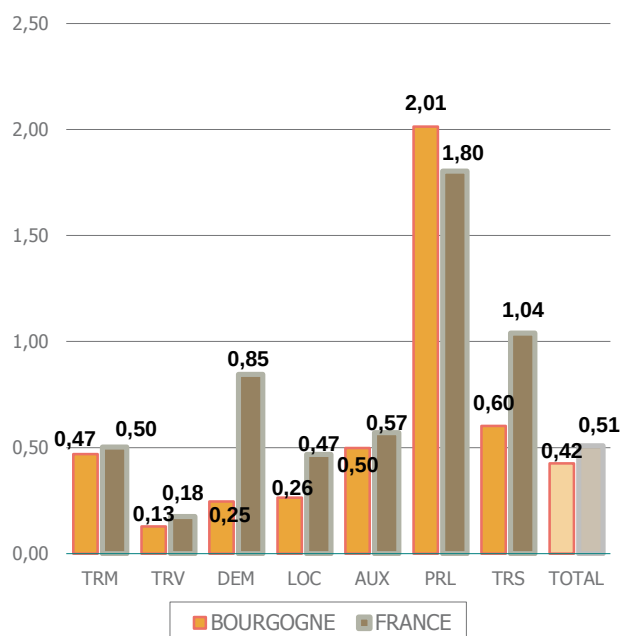
Ce tableau met en évidence **la diminution du nombre de salariés de moins de 25 ans dans la branche professionnelle**. En 10 ans, leur part a diminué de 37% pour l'ensemble des secteurs, avec cependant quelques variantes selon les secteurs d'activité concernés. En valeur absolue, cela représente globalement une diminution d'environ 300 salariés de moins de 25 ans en 10 ans.

Le secteur de la location est celui qui a connu la plus forte diminution de ses salariés de moins de 25 ans, ainsi que le secteur sanitaire et le secteur TRV : cependant, d'une manière générale, ces 2 derniers secteurs n'ont que peu de salariés de moins de 25 ans en raison d'une réglementation sur l'accès au métier de conducteur.

A l'inverse, la diminution des salariés de moins de 25 ans dans le TRM est moins importante.

Indicateurs démographiques

Comparaison du taux de relève de la région avec la moyenne nationale



Le taux de relève exprime le nombre de salariés de moins de trente ans par rapport au nombre de salariés de plus de cinquante ans.

Globalement, la branche professionnelle est en dessous du seuil de 100% (1 salarié de – 30 ans pour 1 salarié de + 50 ans). Son taux de relève, pour la Bourgogne, est moindre que celui constaté au niveau national.

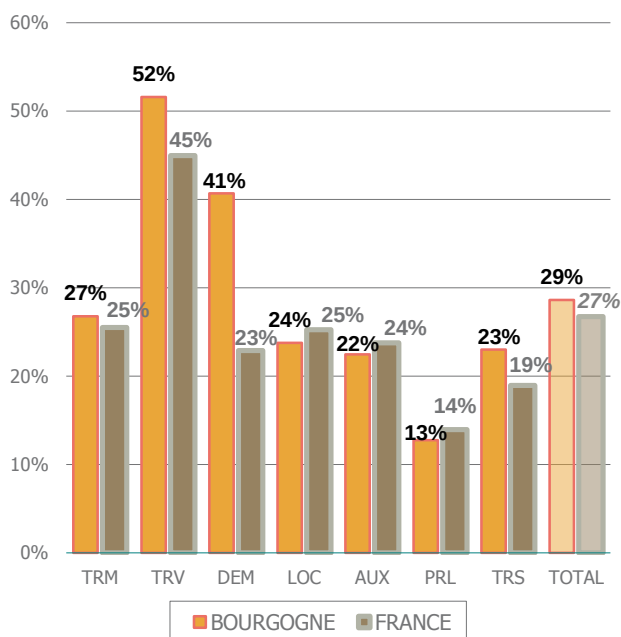
Le taux de relève du transport de voyageurs est très faible (0.13), conséquence de ce qui a été vu précédemment. Ce secteur se caractérise par des embauches de personnes au-delà de 30 ans.

Le secteur du déménagement est également marqué par un taux de relève très faible en Bourgogne, bien en dessous du taux national (0.25 contre 0.85 au national) : les salariés de moins de 30 ans dans ce secteur représentent seulement ¼ du nombre des salariés de plus de 50 ans

Il n'y a que le secteur des prestataires logistiques qui a, en région Bourgogne comme au plan national, un taux de relève largement supérieur à 100% : il est de 201% c'est-à-dire qu'il y a, dans ce secteur, 2 fois plus de salariés de moins de 30 ans que de salariés de plus de 50 ans.

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

Comparaison du taux de renouvellement de la région avec la moyenne nationale



Le taux de renouvellement reflète habituellement les départs potentiels dans les douze années à venir. Il se calcule comme le nombre d'actifs en emploi de plus de cinquante ans, sur le nombre total d'actifs en emploi (en pourcentage).

Les 2 secteurs qui ont le taux de renouvellement le plus important dans la branche professionnelle sont ceux du TRV et du DEM. Dans ces 2 secteurs, on peut s'attendre à des départs en retraite important dans les 12 années à venir : cela laisse prévoir que plus de la moitié des salariés du TRV seront à remplacer d'ici 12 ans, et plus du tiers dans le DEM. Pour les autres secteurs, on a environ un quart de la population de chaque secteur à renouveler dans les 12 ans à venir, dans les mêmes proportions qu'au plan national.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel



Mouvements de main d'œuvre



Mouvements de main d'œuvre

Nombre de recrutements en 2012

1 952

Évolution des recrutements (indice base 100 au 31.12.2007)



Les recrutements dans la branche professionnelle ont été décroissants jusqu'au 31.12.2009 puis, malgré une conjoncture peu favorable au cours de ces dernières années, on constate que les entreprises ont procédé à des embauches jusqu'à fin 2011 : Celles-ci ont progressé de 31% au cours de l'année 2010, puis de manière moins importante au cours de l'année 2011 (+5 %)

Cependant, on constate de nouveau en 2012, un recul du nombre d'embauches dans la branche professionnelle : on est passé de 2 245 embauches en 2011 à 1 952 en 2012, soit une baisse de 13% du nombre de recrutements en 2012.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Recrutements par activité

	Activités							TOTAL
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	
2012	846	400	6	90	166	312	134	1 952
Répartition 2012	43,3%	20,5%	0,3%	4,6%	8,5%	16%	6,8%	100%
Rappel 2011	1 269	272	20	122	214	227	122	2 245
Evolution 2012 / 2011	-33%	47%	-71%	-26%	-23%	37%	10%	-13%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Même si l'on constate une forte diminution du nombre total des embauches au cours de l'année 2012, chaque secteur d'activité montre des évolutions différentes du nombre de ses embauches.

Près de 80 % des embauches se sont réalisées dans les secteurs du TRM, TRV et PRL. C'est dans ces 3 secteurs d'activités que les variations d'embauches entre 2011 et 2012 ont été les plus fortes : très forte diminution du nombre d'embauches dans le TRM (-33%) alors qu'en même temps le secteur des prestataires logistiques a vu ses embauches progresser de +37% et le TRV de +47% par rapport à l'exercice précédent.

Répartition des embauches par famille professionnelle en 2012

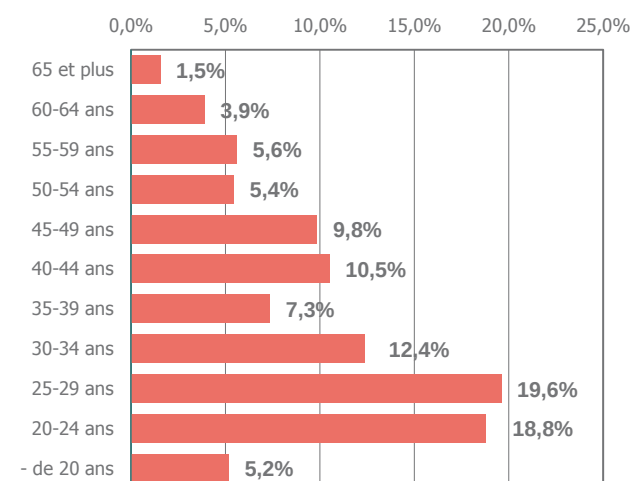
	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof.	Total
BOURGOGNE	0,7%	3,9%	1,0%	8,6%	19%	63%	2,5%	1,5%	100%
FRANCE	0,8%	3,3%	1,4%	6,4%	15,1%	70%	1,7%	1,5%	100%

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

80,6% des embauches se sont produites sur les principaux métiers de la branche professionnelle, à savoir les métiers de conducteur (63% des embauches) les métiers de manutentionnaire (19%) et enfin les métiers d'exploitant (8,6%). Ces taux sont pratiquement identiques à ceux constatés pour les embauches en 2011 (respectivement : 66%, 17,5% et 9%)

Embauches par tranche d'âge, toutes familles confondues



Toutes familles professionnelles confondues, les embauches réalisées au cours de l'année 2012 dans la branche professionnelle se sont réparties de la manière suivante :

- 43,6% des embauches ont concerné des salariés de – 30 ans, chiffre en très forte augmentation par rapport à l'exercice précédent où cette catégorie ne représentait que 34% des embauches.
- 40% des embauches ont concerné des salariés des tranches d'âge supérieures (30-50 ans) contre 51,7% en 2011.

On constate donc que les embauches en 2012 se sont faites au bénéfice des tranches d'âge plus jeunes.

Notons enfin qu'il y a 5,4% des embauches qui concernent des personnes de plus de 60 ans, cela essentiellement en transport de voyageur.

Embauches par âge et famille professionnelle en 2012

	- de 20	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65 et +	Total
Direct.	0%	0%	0%	0%	73%	4%	12%	0%	0%	0%	12%	100%
Gestion	8%	26%	30%	4%	18%	9%	3%	0%	2%	0%	0%	100%
Vte/Ach.	2%	2%	21%	0%	0%	10%	11%	0%	2%	51%	0%	100%
Exploit.	4%	47%	17%	11%	6%	5%	6%	1%	4%	0%	0%	100%
Manut.	9%	28%	23%	9%	11%	9%	6%	3%	2%	0%	0%	100%
Conduite	2%	12%	19%	15%	5%	12%	12%	8%	7%	5%	2%	100%
Mainten.	37%	22%	12%	0%	6%	6%	8%	2%	7%	0%	0%	100%
Interpro.	30%	41%	16%	6%	0%	5%	0%	0%	2%	0%	0%	100%
Total	5%	19%	20%	12%	7%	10%	10%	5%	6%	4%	2%	100%

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

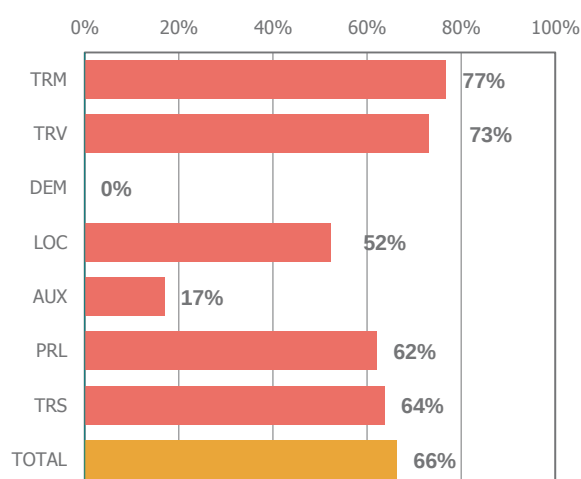
Embauches de conducteurs de moins de 26 ans par secteur d'activité

	Activités							TOTAL
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	
BOURGOGNE	62,1%	17,5%	0%	11,3%	0%	8,6%	0,5%	100%
FRANCE	70,4%	6%	2,7%	5,1%	11,2%	4,1%	0,4%	100%

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

Les embauches de conducteur de moins de 26 ans se sont réalisées essentiellement dans le secteur du TRM et de la LOC. Il est à noter également un taux relativement élevé du nombre d'embauches de conducteur de moins de 26 ans en transport de voyageurs alors qu'on était à moins de 1% en 2011.

Embauches en CDI par secteur d'activité

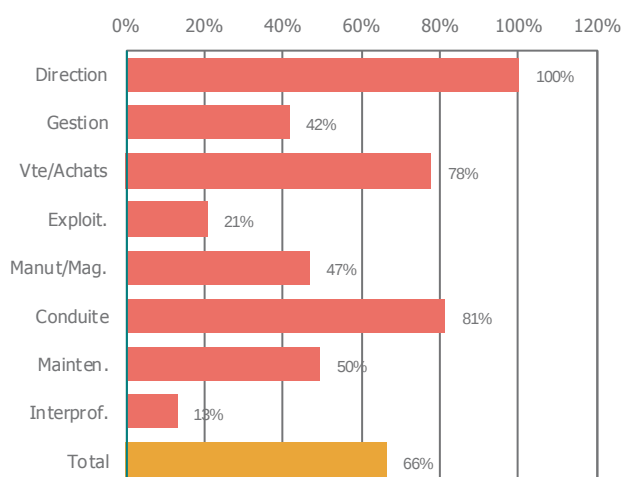


66% des embauches de la branche professionnelle sont des CDI (contre 76% en 2011)

C'est le secteur des AUX qui a, durant l'année 2012, réalisé le moins d'embauche en CDI.

Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Embauches en CDI par famille professionnelle



Les embauches de conducteur sont essentiellement des CDI. Pour les autres familles professionnelles spécifiques de la branche (exploitation et manutention), la part des CDD est également importante

Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

Transformation des CDD en CDI

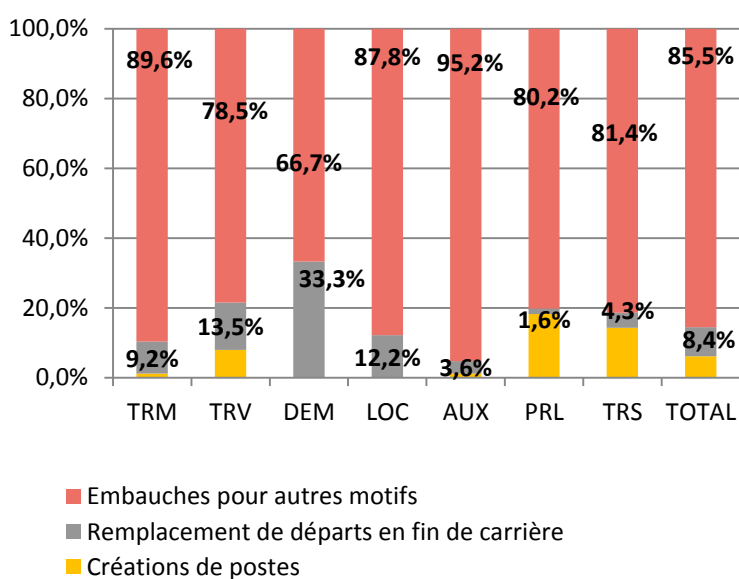
	%
CDD -> CDI	6%
CDD -> CDD	12%
Fin de contrat	82%
Total	100%

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Sur l'ensemble des CDD réalisés, seulement 12% est transformé en un nouveau CDD ou un CDI. Le reste des CDD se termine à l'issue du contrat.

Répartition par secteur de chaque type d'embauches en 2012



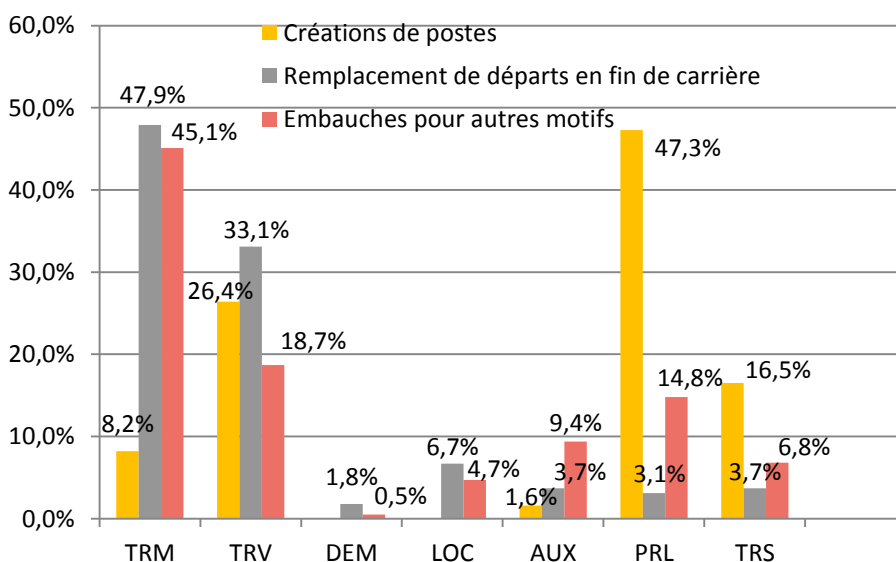
La grande majorité des embauches est réalisée pour des motifs autres que des créations de poste ou des remplacements de départ en retraite. Ces autres motifs peuvent être liés à une fin de période d'essai, un licenciement, une démission, etc...

On constate, pour l'ensemble de la branche, une très faible part des embauches en raison de créations de poste, à l'exception de deux secteurs : le secteur PRL et le secteur sanitaire. Ces 2 secteurs ont respectivement 18,2% et 14,3% de leurs embauches qui sont liées à des créations de poste. Les remplacements dus à des fins de carrière sont importants dans le secteur du déménagement

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Part de chaque type d'embauches par secteur en 2012



La majorité des créations de poste a lieu dans le secteur PRL. Même si dans le secteur sanitaire ces créations de postes représentent 14,3% des embauches du secteur (ci-dessus) ce secteur ne comptabilise que 16,5% de l'ensemble des embauches dues à ce motif.

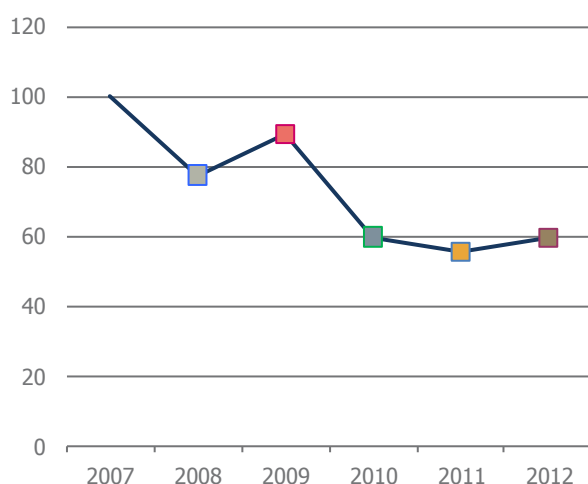
81% des embauches liées à des remplacements pour cause de départs en fin de carrière sont réalisées dans le TRM et le TRV même si, dans ces secteurs, ce motif ne représente respectivement que 9,2% et 13,5% de leurs recrutements. Dans le DEM, où ce motif est une cause importante de départs, cela ne représente au total que 1,8% du total des départs pour remplacement.

Nombre de départs en 2012

1 917

Au cours de l'année 2012, il y a presque autant de départs dans la branche professionnelle que d'embauches réalisées (1 952)

Évolution des départs (indice base 100 au 31.12.2007)



Les départs dans la branche professionnelle, tous secteurs d'activité confondus, ont fortement diminué entre 2009 et 2011, puis ils ont connu de nouveau une augmentation de leur nombre de + 5 points au cours de l'année 2012.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Départs par activité

	Activités							
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
2012	844	484	12	107	123	213	133	1 917
2012	44,2%	25,2%	0,6%	5,6%	6,4%	11,1%	6,9%	100%
évolution 2012/2011	-21%	189%	-74%	31%	-24%	92%	49%	11%

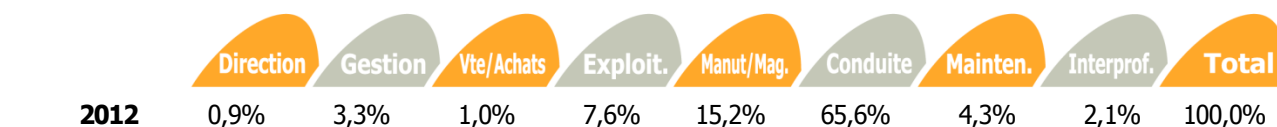
Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

Plus de 44% des départs ont lieu au sein du secteur d'activité du TRM, mais ce secteur connaît une baisse importante de ses départs (-21%) par rapport à l'exercice précédent. Le secteur du TRV arrive en 2^{ème} position en termes de nombre de départs (25,2%) mais, en comparaison de l'exercice précédent, le nombre de départs dans ce secteur a presque triplé.

On constate également une variation importante du nombre de départs entre 2012 et 2011 dans le secteur des PRL : les départs dans ce secteur, qui représentent 11 % du total des départs, ont presque doublé entre 2011 et 2012.

Dans le secteur du TRS, les départs représentent près de 7% du total de la branche mais n'ont progressé que d'environ 50% donc dans une moindre proportion que pour d'autres secteurs.

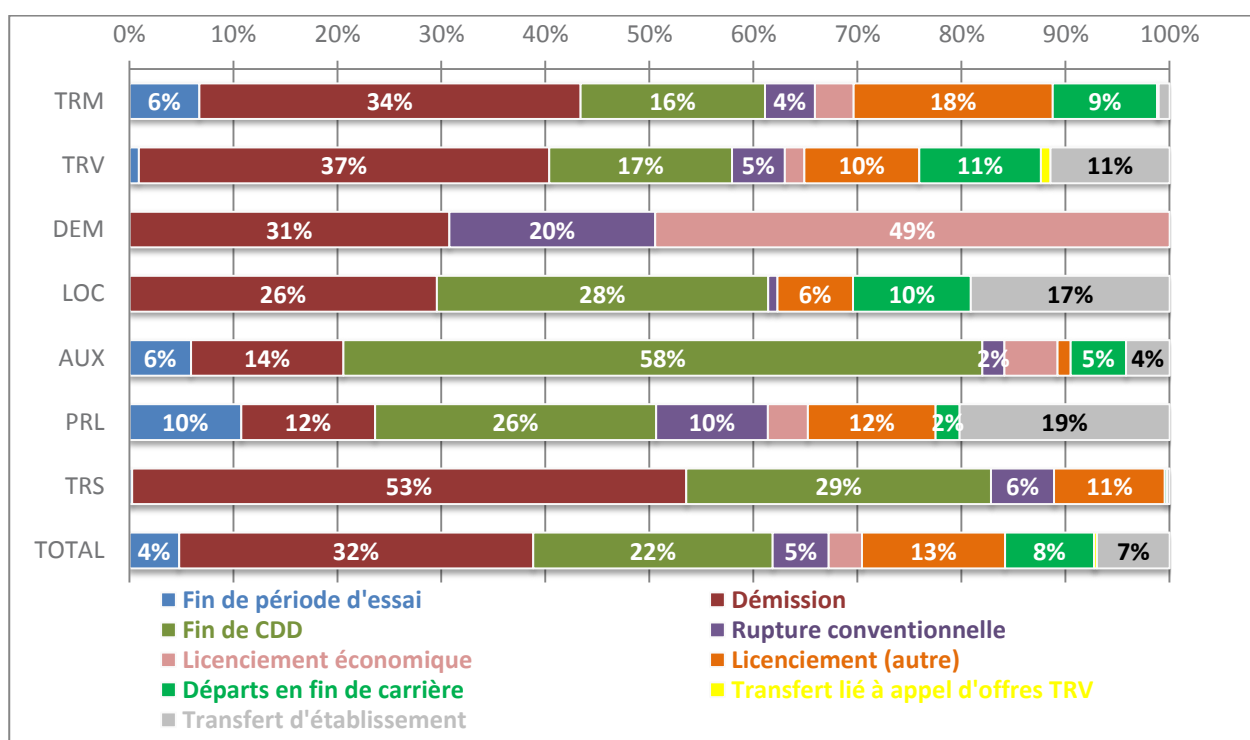
Répartition des départs par familles professionnelles



Source : Enquête Tableau de bord Données ajustées au champ conventionnel

La majorité des départs se produit dans la famille conduite (65,6%), ce qui n'est pas surprenant compte tenu du poids de cette famille dans la branche professionnelle. Les 2 autres familles qui ont le plus de départs sont également celles qui sont spécifiques à la branche professionnelle : la famille manutention/magasinage et la famille exploitation

Répartition des départs par motif et secteur en 2012



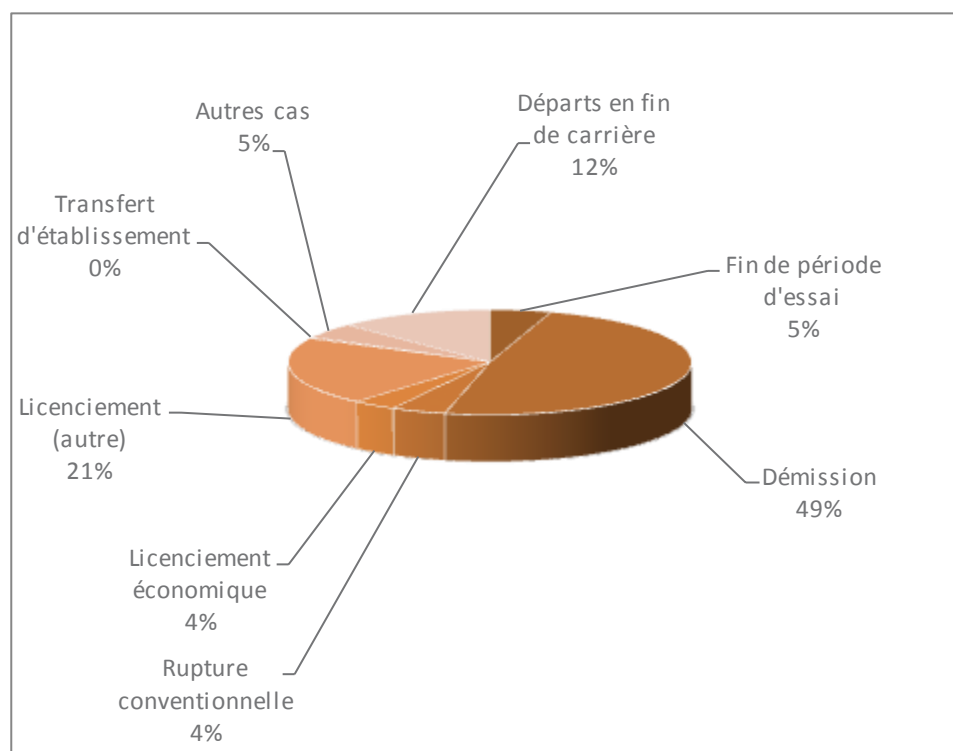
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Pour l'ensemble des secteurs de la branche professionnelle, on remarque que les démissions et les CDD sont les motifs de départ les plus nombreux (respectivement 32% et 22%).

On a globalement une certaine homogénéité des motifs de départ selon les différents secteurs d'activité même si l'on peut mettre en évidence quelques particularités selon ces secteurs :

- Dans le secteur des AUX, on note une part plus importante que dans les autres secteurs, des motifs de départ liés à la fin de CDD : 58% du total des départs dans ce secteur
- Dans le secteur sanitaire, ce sont les démissions qui sont majoritaires : ces démissions représentent 53% de l'ensemble des départs.
- On note également une part importante du motif pour licenciement économique dans les départs du secteur du déménagement : 49% du total, même si en valeur absolue, cela ne représente que peu de salariés.

Motifs des départs des conducteurs en CDI



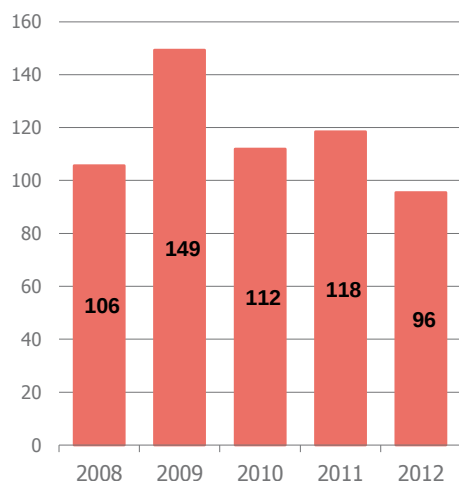
Les motifs de départ des conducteurs en CDI sont sensiblement identiques à ceux constatés pour l'ensemble des salariés de la branche professionnelle, compte tenu du poids de cette famille professionnelle dans la branche : une grande majorité des départs des conducteurs est due à des démissions (près de 50%), des licenciements autre qu'économique (21%) et troisièmement, des départs liés au motif de fin de carrière* (12%)

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

* Précisons que dans l'appellation « fin de carrière » on considère à la fois les retraites et les congés de fin d'activité appelés « CFA » : 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 de l'embauche de jeunes en remplacement

Évolution des départs en fin de carrière par secteur d'activité

Marchandises

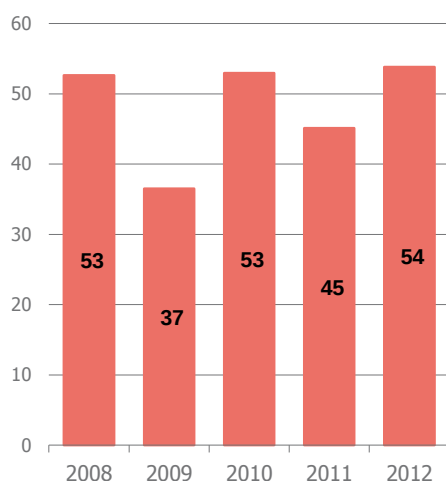


Les départs pour motif de fin de carrière, retraite et congés de fin d'activité (CFA) sont en diminution au cours de l'année 2012 :

D'une manière générale, les salariés poursuivent plus longtemps leur activité, et l'on verra ci-dessous que ce sont principalement les demandes de CFA qui sont en diminution par rapport aux exercices précédents.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

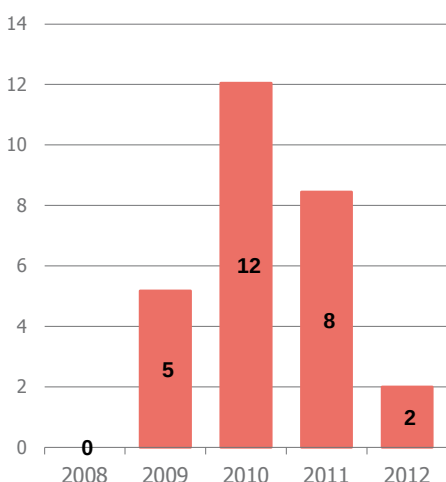
Transports de voyageurs



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Légère évolution des départs liés aux fins de carrière. Cette évolution est essentiellement due aux départs en retraite, il n'y a que très peu de départ en CFA. Rappelons que 37.7% des salariés de ce secteur ont plus de 55 ans et 12,5% plus de 65 ans. Les salariés partent de plus en plus tard en retraite et exercent quelque fois leur activité à l'issue de leur retraite dans le cadre des contrats en période scolaire (CPS) à temps partiel (contrats spécifiques au secteur du TRV)

Transport sanitaire



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Très forte diminution des départs pour motif de fin de carrière dans le secteur sanitaire.

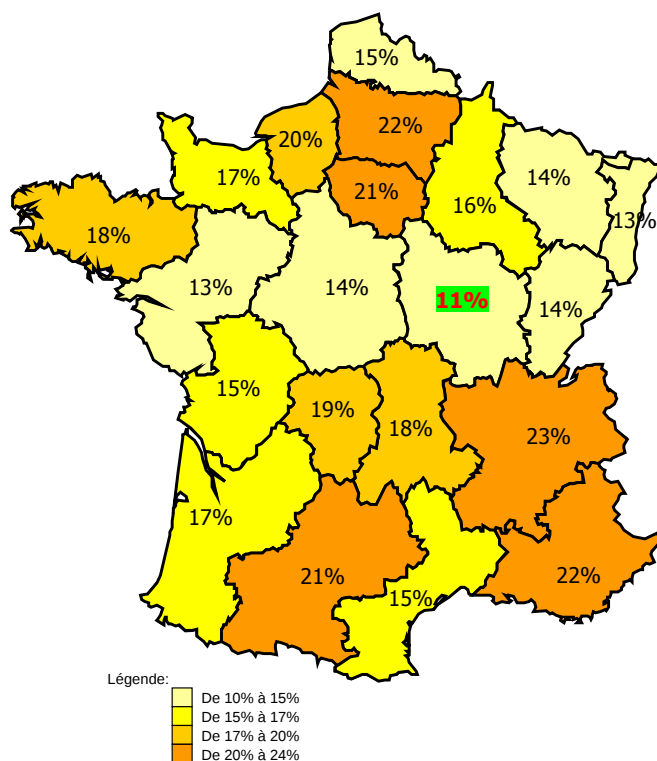
Les salariés du secteur sanitaire, contrairement aux autres secteurs de la branche professionnelle ne sont pas concernés par les départs en CFA

Nombre de dossiers CFA transférés en paiement

	TRM	TRV
2011	53	3
2012	37	5
	source FONGECFA	source AGEFA

Baisse du nombre de dossiers validés en congé de fin d'activité (CFA) dans le secteur marchandises. Ce CFA, qui permet sous certaines conditions de partir en « retraite anticipée » dès 55 ans, est de moins en moins demandé, signe du besoin des salariés de poursuivre leur activité professionnelle pour s'assurer une rémunération plus importante.

Taux de rotation des effectifs par région



Les mouvements de main d'œuvre entrants et sortants en Bourgogne ne sont pas importants comparativement aux autres régions de France. La Bourgogne est la région qui a le taux de rotation le plus faible. Cependant on constate quelques différences par secteurs ou par famille professionnelle comme le montre les deux tableaux ci-dessous.

$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{recrutements} + \text{départs}}{2 \times \text{effectifs débuts}}$$

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Taux de rotation par secteur agrégé

	Activités							TOTAL
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	
BOURGOGNE	9%	18%	6%	13%	7%	26%	9%	11%
FRANCE	17%	20%	18%	17%	11%	29%	18%	17%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Si globalement en Bourgogne, le taux de rotation, tous secteurs confondus, est le plus faible de France pour l'ensemble de la branche professionnelle, on constate que certains secteurs connaissent des taux de rotation beaucoup plus importants : le taux constaté dans le secteur des prestataires logistiques (PRL) est beaucoup plus élevé que celui des autres secteurs, les mouvements de main d'œuvre des entrants et des sortants sont plus donc plus importants. Cependant, ce taux reste moins fort qu'au plan national.

Le TRV est également un secteur où le taux de rotation est élevé et cela vient en partie de la pyramide des âges élevée de ce secteur.

Taux de rotation par famille professionnelle

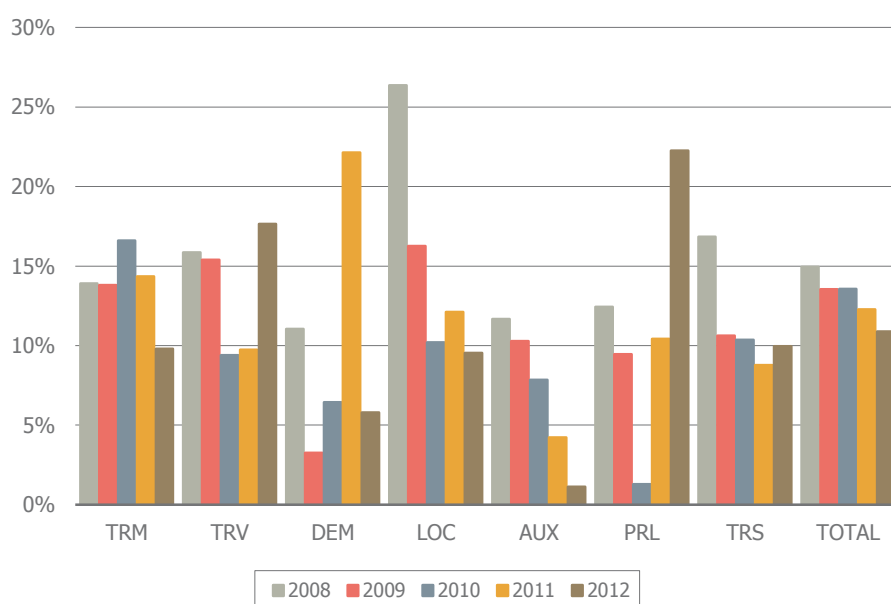
	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof.	Total
BOURGOGNE	3%	7%	12%	9%	17%	11%	16%	16%	11%
FRANCE	6%	12%	18%	13%	26%	18%	14%	12%	17%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

On constate également des disparités dans les taux de rotation par famille professionnelle, certaines familles ayant un taux plus élevé : c'est en particulier le cas pour les manutentionnaires qui ont une mobilité plus importante. Rappelons également que cette famille est très présente dans le secteur PRL, secteur ayant lui-même un taux de rotation élevé.

On constate globalement, et presque pour l'ensemble des familles (à l'exception des familles maintenance et interprof.) que les taux de rotation sont moindres que ceux constatés au plan national.

Évolution du taux de rotation dans la conduite, par secteur



Le taux de rotation dans la conduite* a baissé d'un point en 2012. Cette baisse est par ailleurs régulière depuis 5 ans pour l'ensemble de la branche, même si des disparités entre les secteurs existent. Les mouvements de main d'œuvre entrants et sortants des conducteurs sont les plus faibles chez les auxiliaires de transport (AUX), avec un taux de rotation extrêmement faible de 1%.

Ils sont beaucoup plus importants dans le secteur PRL (38%) avec une progression importante ces 3 dernières années

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

* Taux de rotation de la famille conduite = $\frac{\text{recrutements dans la famille} + \text{départs dans la famille}}{2 \times \text{effectifs de la famille conduite au début de la période}}$

5

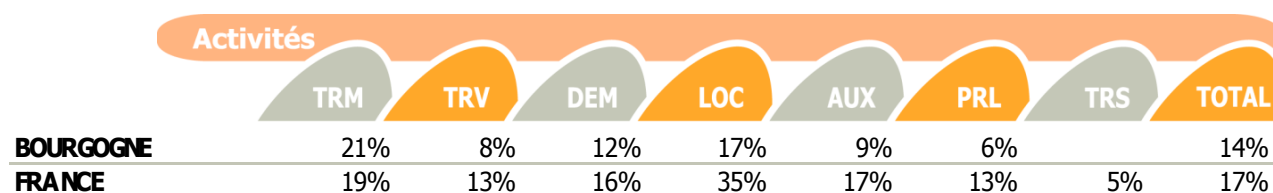


Intérim



● Intérim

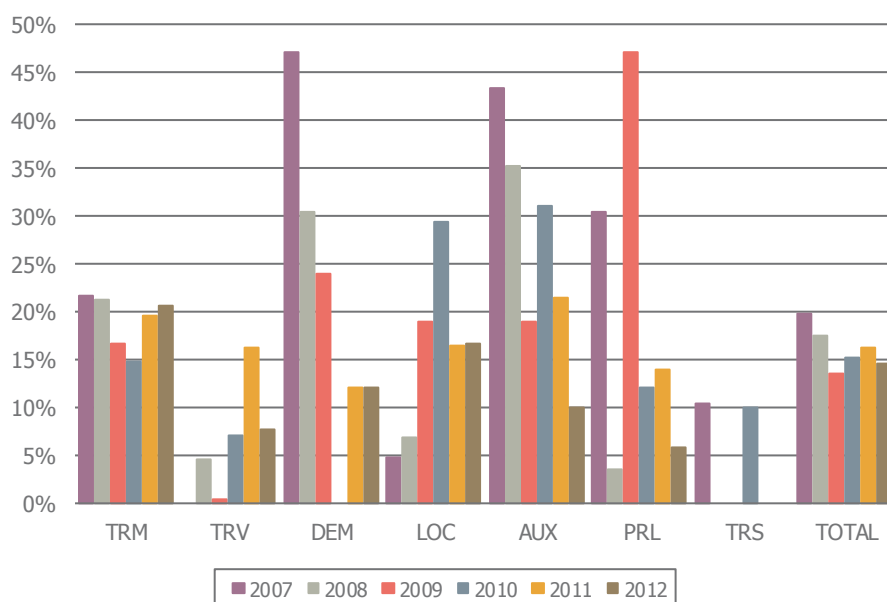
Pourcentage d'établissements ayant eu recours à l'intérim pour des postes de conduite par secteur au cours de l'année 2012



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Seulement 14% des établissements disent avoir eu recours à l'intérim, ce taux est moins important en Bourgogne qu'au plan national, à l'exception du secteur du TRM où le pourcentage d'établissements ayant eu recours à l'intérim est plus élevé qu'au plan national. On constate également que le secteur du transport sanitaire ne fait pas du tout appel à l'intérim.

Évolution sur 5 ans du pourcentage d'établissement déclarant avoir eu recours à l'intérim pour des postes de conduite par secteur d'activité



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

On note une réelle diminution du recours à l'intérim, dans tous les secteurs, au cours de l'année 2012, par rapport aux exercices précédents.

Moins de 15 % des établissements de la branche déclarent recourir à l'intérim pour des postes de conduite en 2012.

Cette proportion augmente un peu plus (20%) dans le secteur du transport de marchandises et est proche de 10% pour les autres secteurs, avec des variations au cours de ces 5 derniers exercices.

En revanche, l'utilisation de l'intérim dans le transport de voyageur ou sanitaire est quasiment inexistante.

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

	Activités							
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
2012	272	5	14	13	234	60	2	600
Rappel 2011	351	4	19	13	217	38	2	643
évolution 2012/2011	-22%	24%	-26%	0%	8%	58%	0%	-7%

DARES, exploitation des relevés mensuels de contrats des entreprises de travail temporaire
Données ajustées au champ conventionnel

On constate une baisse du nombre d'intérimaires en équivalent temps plein de 7 % en 2012, Le recours à l'intérim diminue dans les secteurs d'activité du TRM (-22%) et du déménagement (-26%) mais progresse de manière très significative dans le secteur des prestataires logistiques (+58%),

Le secteur des auxiliaires est un secteur où le recours à l'intérim est important puisqu'il représente 1/3 du nombre des intérimaires en équivalent temps plein de l'ensemble de la branche professionnelle.

L'augmentation dans le secteur du transport de voyageurs n'est pas significative car, comme on l'a dit précédemment, elle se fait sur un nombre réel très faible.

Seul le secteur des PRL note une forte progression du nombre de ses intérimaires en équivalent temps plein (+58%)

6

Marché du travail



● Marché du travail

Les données présentées dans cette rubrique proviennent exclusivement de Pôle Emploi. Elles sont donc exhaustives en ce qui concerne les demandes d'emploi, mais elles ne sont que partielles pour les offres d'emploi, les seules offres d'emploi adressées à Pôle emploi étant recensées ici.

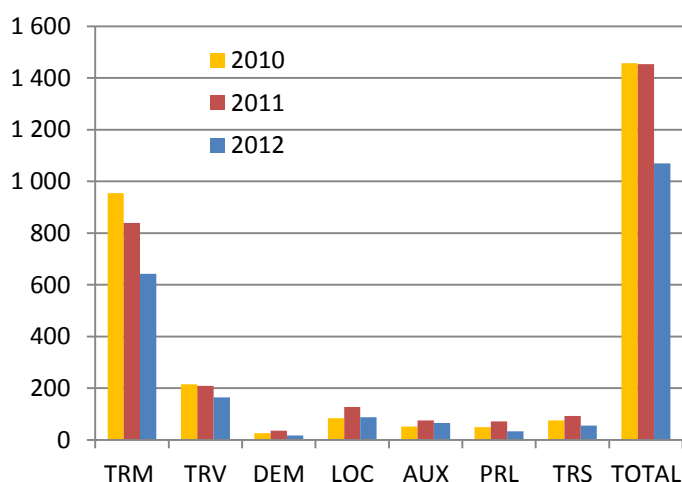
Évolution des offres d'emploi par code Naf (ensemble des codes ROME)

Naf rév.2	2010	2011	2012
4939A Transports routiers réguliers de voyageurs	164	186	134
4939B Autres transports routiers de voyageurs	52	23	31
4941A Transports routiers de fret interurbains	613	498	377
4941B Transports routiers de fret de proximité	313	298	226
4941C Location de camions avec chauffeur	71	102	77
4942Z Services de déménagement	26	36	17
5210B Entreposage et stockage non frigorifique	49	72	34
5229A Messagerie, fret express	29	39	43
5229B Affrètement et organisation des transports	23	37	23
5320Z Autres activités de poste et de courrier	6	12	15
7712Z Location et location-bail de camions	13	26	11
8010Z Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	23	31	25
8690A Ambulances	75	93	56
TOTAL BRANCHE CCNTR	1 458	1 453	1 070

PART DE LA BRANCHE (CCNTR) PAR RAPPORT AU MARCHÉ DU TRAVAIL **1,58%**

Source : Pôle emploi / DESP / Département Etudes et Statistiques sur le Marché du Travail / STMT-Offres (PERSEE/COSI)
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Evolution par secteur (regroupement des codes NAF selon les secteurs définis dans le rapport annuel OPTL)



Les offres d'emploi déposées par les entreprises de la branche conventionnelle au sens de la CCNTR se sont contractées de 26.3% en 2012, alors qu'au plan national, cette baisse des offres d'emploi est de 19%. Tous les secteurs d'activité de la branche sont concernés. Cependant le repli des offres est modéré (-8%) dans le transport routier de voyageurs (Naf 4939A et 4939B) tandis que dans le transport de marchandises (TRM), elles chutent de 21% entre 2011 et 2012, après avoir déjà diminué de 12% lors de l'exercice précédent : entre 2010 et 2011 les offres d'emploi du TRM, déposées auprès de Pôle Emploi ont chuté de près d'un tiers.

Évolution du taux de satisfaction des offres d'emploi par secteur (3 dernières années)

Naf rév.2	2010	2011	2012
4939A Transports routiers réguliers de voyageurs	88%	89%	87%
4939B Autres transports routiers de voyageurs	84%	79%	86%
4941A Transports routiers de fret interurbains	87%	89%	82%
4941B Transports routiers de fret de proximité	89%	87%	81%
4941C Location de camions avec chauffeur	77%	67%	73%
4942Z Services de déménagement	88%	78%	88%
5210B Entreposage et stockage non frigorifique	92%	95%	88%
5229A Messagerie, fret express	84%	68%	93%
5229B Affrètement et organisation des transports	75%	80%	70%
5320Z Autres activités de poste et de courrier	86%	100%	53%
7712Z Location et location-bail de camions	93%	87%	92%
8010Z Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	77%	88%	76%
8690A Ambulances	84%	84%	74%
TOTAL BRANCHE CCNTR	87%	86%	82%

TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL BOURGOGNE

84,72%

Source : Pôle emploi / DESP / Département Etudes et Statistiques sur le Marché du Travail / STMT-Offres (PERSEE/COSI)
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Le taux de satisfaction des offres d'emploi se calcule par le nombre d'offres d'emploi satisfaites au cours d'une année sur le nombre d'offres d'emploi sorties (satisfaites ou annulées) au cours de la même année (x 100).

Il est généralement analysé comme traduisant les éventuelles difficultés que rencontrent les entreprises à satisfaire leurs besoins de main d'œuvre : une augmentation de ce taux est interprétée comme une diminution des difficultés de recrutements. Néanmoins, le taux de satisfaction mesuré diminue mécaniquement dans un contexte de retournement conjoncturel, lorsque les entreprises sont amenées à annuler ou à reporter leur projet de recrutement, et donc à retirer leurs offres d'emploi. C'est vraisemblablement ce qui explique la diminution observée du taux de satisfaction des offres dans les secteurs du transport routier et de la logistique en 2012 (-4 points).

Ce taux global de satisfaction est légèrement plus faible que le taux pour l'ensemble du marché du travail en Bourgogne

Répartition des offres par emploi (code ROME) en 2012 (tous secteurs, y compris compte propre et intérim)

ROME V-3	Libellé	Nombre d'offres déposées	Taux de satisfaction des offres	Taux d'évolution 2012/2011 des offres déposées
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	40	89%	3%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	668	90%	-44%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	54	83%	-33%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	375	77%	-14%
N1102	Déménagement	24	93%	-73%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	1 660	89%	-1%
N1105	Manutention manuelle de charges	682	92%	-26%
N1201	Affrètement transport	17	68%	-29%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	10	63%	-9%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	36	68%	29%
N1302	Direction de site logistique	15	79%	25%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	164	81%	-3%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	1 125	81%	-22%
N4102	Conduite de transport de particuliers	127	78%	-17%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	185	86%	-36%
N4104	Courses et livraisons express	38	90%	-36%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	488	87%	-14%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	6	83%	-57%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	0	0%	-100%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	38	81%	-19%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	4	50%	-33%
TOTAL BRANCHE CCNTR BOURGOGNE		5 756	86%	-21%
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL BOURGOGNE		67 879	85%	ND

Source : Pôle emploi / DES / Département Statistiques sur le Marché du Travail / STMT-Offres (PERSEE/COSI)

Les offres d'emploi pour les métiers spécifiques du transport routier et de la logistique – appréhendées par une sélection des codes ROME – représentent en 2012 près de 8.5 % de l'ensemble des offres d'emploi déposées par les entreprises de l'économie bourguignonne (tous secteurs confondus).

Le nombre de ces offres d'emploi a baissé en 2012 pour presque chacun des métiers du transport routier et de la logistique, excepté pour certains métiers de conception, d'organisation ou encore de direction.

Les taux de satisfaction de ces offres restent satisfaisants et légèrement supérieurs aux taux de satisfaction de l'ensemble des offres déposées. Rappelons que le taux de satisfaction peut être impacté par le retrait des offres par les entreprises.

Les taux de satisfaction les plus bas (entre 50 et 68%) sont les offres relatives aux métiers d'organisation et d'exploitation (même si pour ces mêmes métiers le nombre d'offres déposées a diminué) : exploitation dans les transports de personnes (50%), affrètement (68%), gestion de la circulation internationale des marchandises (63%)

Répartition des offres selon la nature et la durée du contrat en 2012
(tous secteurs, y compris compte propre et intérim)

ROME V-3	Libellé	Part des offres en CDI	Part des offres < 1 mois	Part des offres à temps complet	Part des offres < 20 H hebdo.
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	3%	10%	75%	8%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	3%	26%	90%	1%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	50%	6%	100%	0%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	11%	22%	98%	0%
N1102	Déménagement	4%	13%	79%	4%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	17%	29%	77%	20%
N1105	Manutention manuelle de charges	6%	43%	81%	9%
N1201	Affrètement transport	47%	0%	100%	0%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	20%	10%	70%	0%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	69%	3%	100%	0%
N1302	Direction de site logistique	67%	0%	100%	0%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	43%	6%	99%	0%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	32%	9%	99%	0%
N4102	Conduite de transport de particuliers	31%	4%	61%	13%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	70%	6%	24%	21%
N4104	Courses et livraisons express	39%	3%	16%	47%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	31%	7%	80%	3%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	67%	0%	100%	0%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes				
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m:	58%	8%	95%	0%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	25%	0%	100%	0%
TOTAL BRANCHE CCNTR BOURGOGNE		22%	21%	84%	9%
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL BOURGOGNE		26%	23%	73%	10%

Source : Pôle emploi / DES / Département Statistiques sur le Marché du Travail / STMT-Offres (PERSEE/COSI)

La part des offres d'emplois déposées en CDI est légèrement plus faible pour les métiers du transport et de la logistique que pour l'ensemble des offres déposées en Bourgogne : 22% en CDI pour la branche conventionnelle contre 26% de CDI pour l'ensemble des offres déposées.

Par contre, la part des offres à temps complets est plus importante dans la branche professionnelle : 84% contre 73% pour l'ensemble des offres.

Les offres pour lesquelles la durée du contrat est inférieure à 1 mois sont essentiellement celles concernant les métiers d'opérateur logistique : magasinage/préparation de commandes, manutention manuelle des charges, conduite d'engins et de déplacement des charges, opérations manuelles de tri et d'emballage.

Évolution des demandes d'emploi enregistrées par code ROME

(demandeurs de catégories A: personnes tenues de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi)

ROME V-3	Libellé	2011	2012	Taux d'évolution 2012/2011
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	132	120	-9%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	2 373	2 480	5%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	261	260	0%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	997	1 011	1%
N1102	Déménagement	88	102	16%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	2 823	2 894	3%
N1105	Manutention manuelle de charges	2 312	2 447	6%
N1201	Affrètement transport	31	34	10%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	35	33	-6%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	67	78	16%
N1302	Direction de site logistique	53	43	-19%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	296	286	-3%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	1 843	1 854	1%
N4102	Conduite de transport de particuliers	98	95	-3%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	220	252	15%
N4104	Courses et livraisons express	58	63	9%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	1 803	1 841	2%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	62	45	-27%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	5	9	80%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	102	91	-11%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	4	4	0%
TOTAL BOURGOGNE		13 663	14 042	3%

Source : Pôle emploi / DES / Département Statistiques sur le Marché du Travail / STMT-Demandes (PERSEE/COSI)

Parallèlement, les demandes d'emploi enregistrées en 2012 (flux de nouvelles inscriptions au fichier des demandeurs d'emploi de Pôle Emploi) se sont accrues de 3 % pour l'ensemble des métiers spécifiques au transport et à la logistique.

Ceci est particulièrement notable pour certains métiers, en particulier pour les demandes d'emploi relatives à la « conduite de transport en commun sur route » qui ont progressé de 15 %, passant de 220 demandeurs d'emploi en 2011 à 252 demandeurs d'emploi en 2012.

Évolution des demandes en stock

ROME V-3	Libellé	Demandes en stock au 31.12.2011	Demandes en stock au 31.12.2012	Taux d'évolution 2012/2011
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	100	117	17%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	2 527	2 713	7%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	201	208	3%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	1 110	1 217	10%
N1102	Déménagement	56	67	20%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	2 736	3 034	11%
N1105	Manutention manuelle de charges	1 794	1 932	8%
N1201	Affrètement transport	22	21	-5%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	18	22	22%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	66	82	24%
N1302	Direction de site logistique	39	42	8%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	286	295	3%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	1 600	1 768	11%
N4102	Conduite de transport de particuliers	82	105	28%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	280	323	15%
N4104	Courses et livraisons express	45	50	11%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	1 431	1 651	15%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	43	42	-2%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	4	4	0%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m:	71	79	11%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	9	3	-67%
TOTAL BOURGOGNE		12 520	13 775	10%

Source : Pôle emploi / DES / Département Statistiques sur le Marché du Travail / STMT-Demandes (PERSEE/COSI)

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, les demandeurs d'emploi tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Les demandes en stock sur les métiers spécifiques au transport et à la logistique ont augmenté de 10% en 2012, soit plus rapidement que les flux de nouveaux demandeurs d'emploi (3%), ce qui montre que le volume des sorties des listes de demandeurs d'emploi est resté en-deçà du nombre des nouveaux demandeurs d'emploi.

Presque tous les métiers du transport routier et de la logistique sont concernés par la hausse des demandes d'emploi en stock.

Répartition des demandes d'emploi selon l'âge et le sexe en 2012

ROME V-3	Libellé	Pour les demandes d'emplois enregistrées			Pour les demandes en stock		
		Part des femmes	Part - de 25 ans	Part + de 50 ans	Part des femmes	Part - de 25 ans	Part + de 50 ans
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles	59%	19%	21%	64%	15%	32%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	57%	27%	11%	65%	15%	23%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	39%	14%	8%	36%	13%	17%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	4%	17%	9%	4%	9%	16%
N1102	Déménagement	0%	29%	2%	0%	19%	10%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	16%	26%	10%	18%	16%	17%
N1105	Manutention manuelle de charges	8%	37%	6%	8%	23%	15%
N1201	Affrètement transport	38%	21%	18%	33%	19%	33%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	55%	21%	6%	55%	18%	27%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	23%	8%	27%	23%	5%	33%
N1302	Direction de site logistique	37%	2%	19%	17%	2%	33%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	34%	18%	19%	35%	10%	24%
N4101	Conduite de transport de march. sur longue distance	5%	9%	20%	5%	5%	27%
N4102	Conduite de transport de particuliers	26%	8%	33%	24%	5%	36%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	31%	2%	34%	27%	2%	43%
N4104	Courses et livraisons express	6%	33%	11%	14%	14%	32%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	7%	16%	15%	9%	10%	25%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de march.	16%	2%	49%	17%	0%	57%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de pers.	33%	0%	11%	50%	0%	0%
N4203	Intervention technique d'exploitation des TRM	37%	31%	10%	46%	24%	15%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de pers.	0%	50%	25%	67%	0%	67%
TOTAL BOURGOGNE		20%	23%	12%	23%	13%	21%
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL BOURGOGNE		50%	30%	12%	52%	19%	22%

Source : Pôle emploi / DES / Département Statistiques sur le Marché du Travail / STMT-Demandes (PERSEE/COSI)

20 % des demandeurs d'emploi positionnés sur les métiers du transport routier et de la logistique sont des femmes. Ce taux est nettement en dessous du nombre de femmes en demande d'emploi pour l'ensemble de la Bourgogne. Elles sont surreprésentées dans les listes de demandeurs d'emploi en recherche d'un métier relatif aux opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage (57 %), dans les métiers d'accompagnement de voyages et de gestion des opérations de circulation internationale des marchandises (55%). A l'opposé, les métiers du déménagement sont exclusivement recherchés par des hommes.

La proportion des demandeurs d'emploi de plus de 50 ans, hommes ou femmes, est la même parmi ceux recherchant un emploi dans la branche professionnelle que parmi ceux recherchant un autre type d'emploi.

Près de 50% des demandeurs d'emploi recherchant un poste de direction d'exploitation en transport de marchandises ont plus de 50 ans.

Les moins de 25 ans représentent 23 % des demandes enregistrées en transport routier et logistique (et 28 % de l'ensemble des demandes d'emploi enregistrées par Pôle Emploi, tous codes ROME confondus).

33 % des demandeurs d'emploi qui se sont inscrits en 2012 pour rechercher un poste en lien avec les courses et livraisons express ont moins de 25 ans, alors qu'ils ne sont que 9 % pour la conduite de transport de marchandises sur longue distance.

Évolution du taux de tension par emploi (tous secteurs confondus)

ROME V-3	Libellé	2011	2012
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sport	30%	33%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	50%	27%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	31%	21%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	44%	37%
N1102	Déménagement	102%	24%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	60%	57%
N1105	Manutention manuelle de charges	40%	28%
N1201	Affrètement transport	77%	50%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	31%	30%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	42%	46%
N1302	Direction de site logistique	23%	35%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	57%	57%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	78%	61%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	130%	73%
N4104	Courses et livraisons express	102%	60%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	31%	27%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	23%	13%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	20%	0%
N4203	Technique d'exploitation des transports routiers de march.	46%	42%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	150%	100%
TOTAL BOURGOGNE		53%	41%

Source : Pôle emploi / DES / Département Statistiques sur le Marché du Travail /
STMT-Demandes et STMT-Offres (PERSEE/COSI)

L'augmentation des demandes d'emploi enregistrées, conjuguée à la baisse des offres d'emploi, conduit mécaniquement à la diminution du taux de tension des métiers du transport routier et de la logistique, calculé comme le nombre d'offres d'emploi déposé pour une demande d'emploi enregistrée.

Cette baisse, de 12 points en 2012, concerne pratiquement tous les métiers y compris celui de la conduite de transport en commun sur route, pour lequel les tensions de recrutement apparaissent encore en 2012 comme étant les plus fortes (73 %) en rappelant le seuil considéré comme critique de 0,75.

L'autre métier également considéré en tension est celui concernant l'intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes qui atteint le seuil de 1

7



Formation



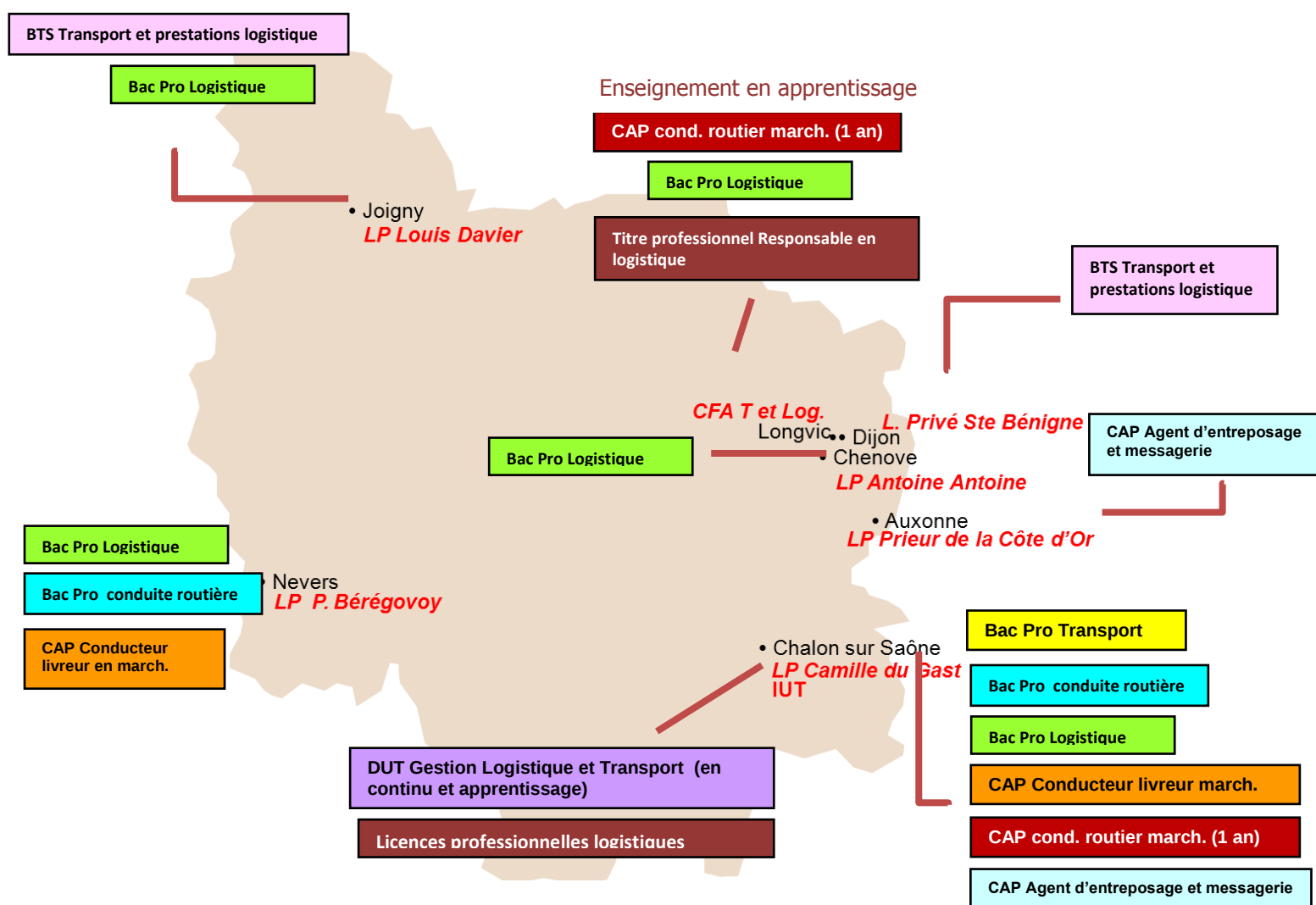
Formation

Formations initiales de l'Education Nationale sous statut scolaire et en apprentissage

Répartition des enseignements professionnels en Bourgogne en 2012

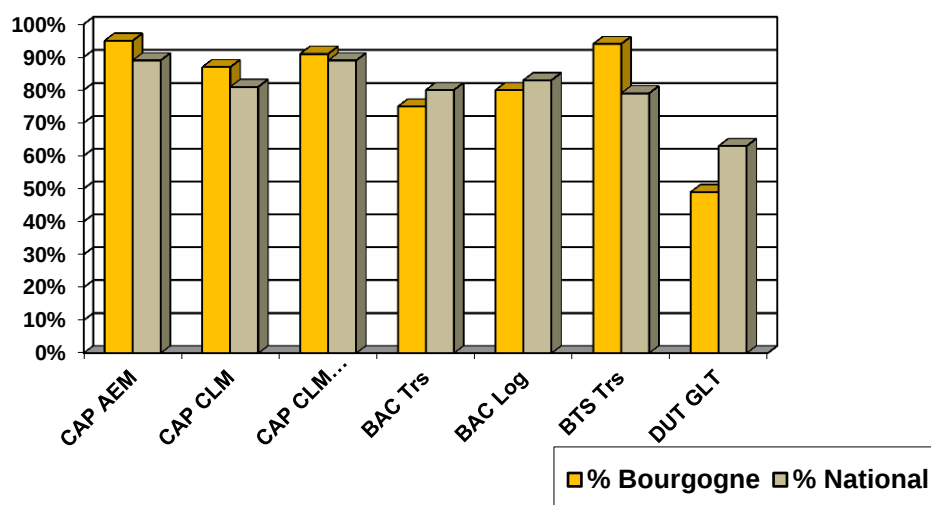
La Bourgogne présente une carte scolaire de l'enseignement professionnel initial en transport et logistique bien répartie sur l'ensemble de son territoire.

Globalement, la filière en transport et logistique propose des enseignements qui vont du CAP jusqu'au Bac +3 (niveau licence)



* TP Responsable en logistique ouvert en septembre 2013

Taux de réussite aux examens – session juin 2012



Les taux de réussite aux examens dans la filière transport et logistique sont globalement très satisfaisant puisqu'ils sont pour la plupart au-delà de 80% de réussite

Tableau des effectifs de rentrée en formation initiale, sous statut scolaire et en apprentissage en septembre 2012

DIPLOMES TRANSPORT & LOGISTIQUE	Nombre de section	Classe de 2 nd ou 1 ^{ère} année	Classe de 1 ^{ère} ou 2 ^{ème} année	Terminale
CAP Agent d'entrepôt et de messagerie	2	27	26	
CAP conducteur livreur ((sur véhicule porteur)	2	24	24	
CAP de conducteur routier marchandises (sur tous véhicules) – session en 1 an	1	24	Formation en 1 an	
BAC professionnel logistique (initial + apprentissage)	5	74	80	80
BAC professionnel transport	1	11	12	20
BAC professionnel conducteur routier (sur tous véhicules)	2	36	34	34
BTS transport et prestations logistiques	2	48	31	
DUT gestion logistique transport (initial + apprentissage)	1	101*	65	
Licence professionnelle des systèmes d'informations logistiques (SLI)	1	19		
Licence professionnelle logistique hospitalière	1	19		

* Parmi les 101 étudiants en DUT GLT, 10 sont en « année spéciale », ces personnes suivent le DUT sur une année seulement compte tenu d'un niveau supérieur lors de leur entrée en formation (minimum Bac +1)

Les autres formations initiales et diplômantes en transport et logistique en Bourgogne

Les Titres Professionnels délivrés par la voie de l'examen ou par la VAE

Délivrés par l'ensemble des centres de formation agréés, quel que soit le mode de financement de la formation (financements publics, contrats de professionnalisation, VAE, CIF, ...)

Libellé du Titre Professionnel	Titres délivrés en 2012		Rappel des titres délivrés en 2011	
	présentés	reçus	présentés	reçus
Conducteur routier de marchandises sur porteur	186	161	191	177
Conducteur routier de marchandises sur tous véhicules	114	102	108	100
Conducteur routier interurbain de voyageurs	141	120	170	148
Assistant(e) d'exploitation en transports routiers de marchandises	9	9	20	20
Agent(e) magasinier(ère)	97	90	61	56
Préparateur de commandes en entrepôt	81	71	25	24
Technicien en logistique d'entrepôt (niv .IV)	2	2	0	0
Technicien(ne) supérieur(e) en méthodes et exploitation logistique	20	18	15	11

Source DREAL Bourgogne (titre conduite) et AFPA, AFT, AIFC, C2R, Fongecif

Le nombre de titres professionnels en conduite routière de marchandises est stable d'un exercice à l'autre. A l'inverse, le nombre de titres obtenus en conduite de transport en commun est en diminution de près de 19%. Les titres professionnels liés aux métiers d'opérateur logistique ont également plus que doublé en 2012 (+107%)

Les formations d'accès aux métiers du transport sanitaire

Type de financement	Diplôme d'état d'ambulancier	Auxiliaire ambulancier
Période de professionnalisation	5	-
Plan de formation - entreprises - 10 salariés	-	4
Plan de formation – entreprise + 10 salariés	1	5
POE individuelle	-	1
POE collective	0	0
DIF portable	-	1
Formations conventionnées (Conseil régional + Pôle emploi)	64	33
CIF	16	0
TOTAL Formations	86	44

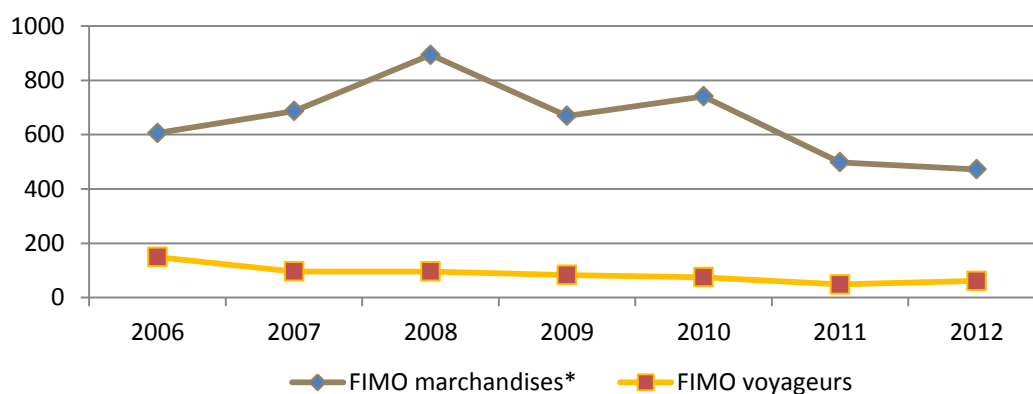
La plupart des formations d'ambulancier (diplômé et auxiliaire) ont été financées par des fonds publics dans le cadre d'actions conventionnées avec un partenariat de plusieurs financeurs : Direccte Bourgogne, Pole Emploi, Conseil régional, OPCA Transport.

Les formations continues obligatoires dans la branche professionnelle

La formation initiales minimales obligatoires et passerelles marchandises – voyageurs

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FIMO marchandises*	606	687	894	669	741	498	472
PASSERELLES marchandises					16	31	23
FIMO voyageurs	149	96	96	83	75	48	61
PASSERELLES voyageurs					60	42	43

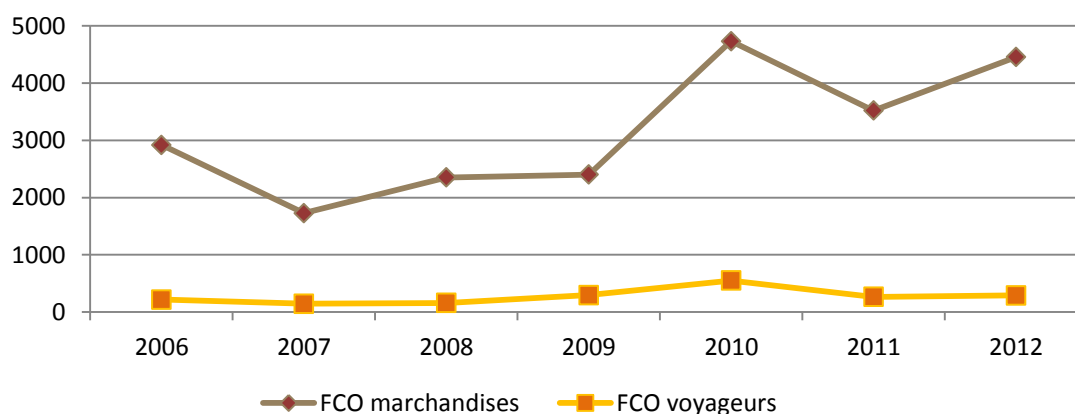
Source DREAL Bourgogne *ces chiffres concernent le transport pour compte d'autrui et pour compte propre



Remarque : Ne sont comptabilisés ci-dessus que les stagiaires **reçus** à l'issus de la formation, mais cela ne représente que peu d'écart avec le nombre d'inscrits en formation (différentiel de 1 à 2 personnes maximum par type de formation)

Formation continue obligatoire des conducteurs

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FCO marchandises	2920	1726	2352	2402	4732	3520	4455
FCO voyageurs	216	144	158	296	549	265	290



Mobilisation des dispositifs de financements de la formation professionnelle

Les financements de l'OPCA Transports en Bourgogne

Remarque : Ces résultats indiquent le **nombre de stagiaires, donc de formations financées par l'OPCA transport** (cursus ou stage), cependant il est à rappeler qu'une même personne peut effectuer plusieurs formations (ex : permis et FIMO) et donc être comptabilisée plusieurs fois dans ces tableaux.

Les financements par catégories et par grand secteur d'activité (marchandises, voyageurs et sanitaires)

Contrat de Professionnalisation	2009	2010	2011	2012
marchandises	27	30	58	66
voyageurs	5	14	4	2
sanitaire	3	4	2	3
Total des activités	35	48	64	71
Période de professionnalisation	2009	2010	2011	2012
marchandises	61	67	81	43
voyageurs	8	10	17	12
sanitaire	24	25	30	5
Total des activités	93	102	128	60
Plan de formation des – 10 salariés	2009	2010	2011	2012
marchandises	336	323	210	252
voyageurs	21	86	31	9
sanitaire	52	95	50	51
Total des activités	409	504	291	312
Plan de formation des + 10 salariés	2009	2010	2011	2012
marchandises	1 294	1217	1308	1183
voyageurs	407	432	267	186
sanitaire	42	113	96	86
Total des activités	1 743	1 762	1 671	1 455
Droit individuel à la formation (DIF)	2009	2010	2011	2012
marchandises	141	201	217	349
voyageurs	29	34	29	38
sanitaire	2	3	6	1
Total des activités	172	238	252	388

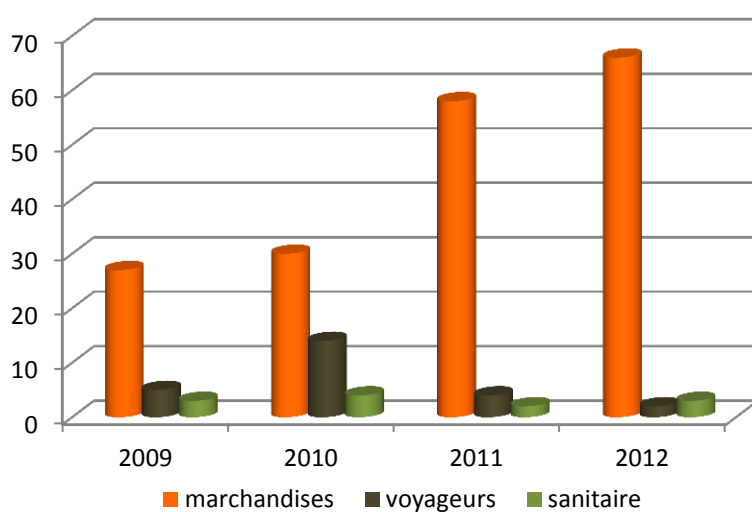
Préparation opérationnelle à l'emploi (POE) individuelle	2012
marchandises	14
voyageurs	33
sanitaire	1
Total des activités	48

100 % de ces POE individuelles sont réservées à des formations liées à la conduite, quel que soit le secteur d'activité.

Tutorat en entreprise	T-Tutorat	Tuteur
marchandises	15	2
voyageurs	1	
sanitaire	1	1
Total des activités	17	3

Evolution de chacun de ces dispositifs par grand secteur

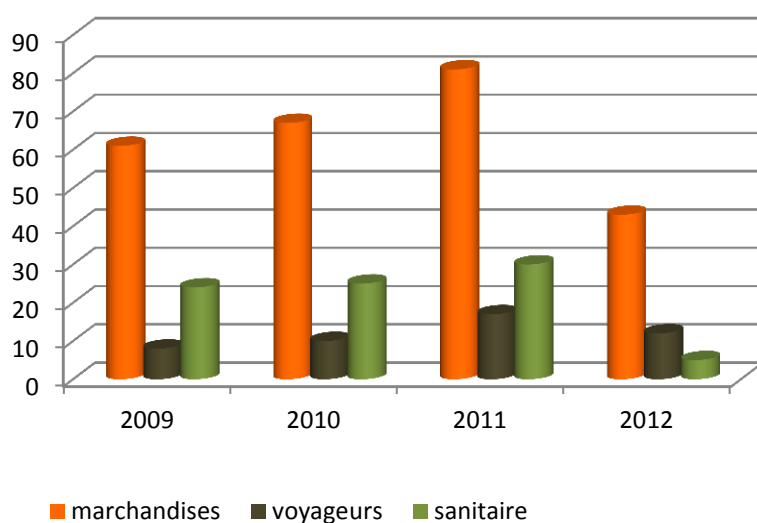
Les contrats de professionnalisation



Les contrats de professionnalisation dans le transport de marchandises, qui sont largement majoritaires dans la branche, connaissent une progression régulière depuis 2009.

A l'inverse, les secteurs du transport de personnes n'utilisent que très rarement ce dispositif et de moins en moins au cours de ces dernières années.

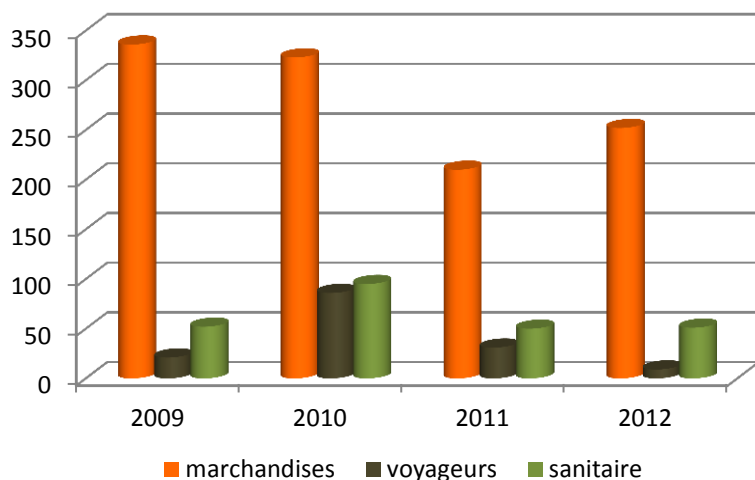
Les périodes de professionnalisation



Les périodes de professionnalisation sont plus utilisées par l'ensemble des secteurs, même si le secteur du transport de marchandises, le plus important en terme d'effectifs, est largement majoritaire dans l'utilisation du dispositif.

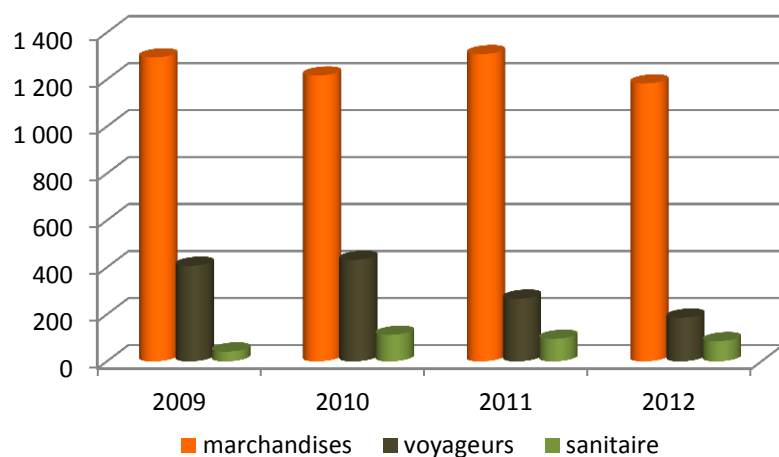
On note cependant une très importante diminution de l'utilisation de ce dispositif par l'ensemble des secteurs, par rapport aux années précédentes : pour l'ensemble des secteurs, on passe de 128 périodes de professionnalisation en 2011 à seulement 60 en 2012.

Le plan de formation des établissements de – 10 salariés



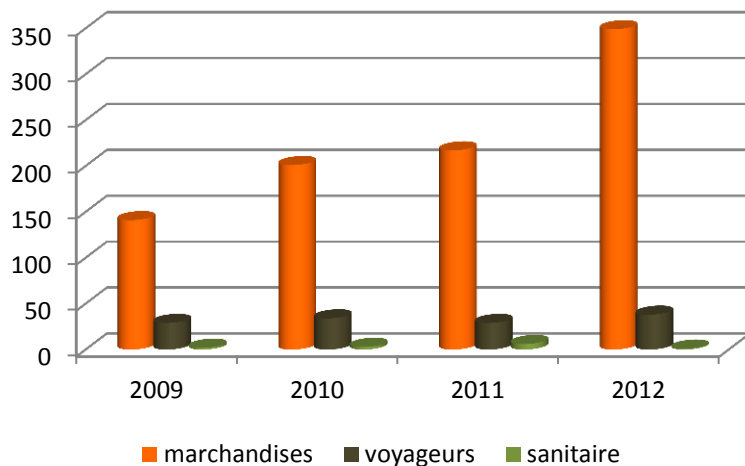
Les entreprises de moins de 10 salariés sont essentiellement présentes dans les secteurs marchandises et sanitaires : on remarque une légère augmentation du nombre de formés dans le cadre du plan de formation (-10 salariés) du secteur marchandises. Ceci est dû au fait des formations obligatoires dans ce secteur.

Le plan de formation des établissements de +10 salariés



Le nombre de formés dans le cadre du plan de formation des entreprises de plus de 10 salariés a diminué dans le secteur des transports de voyageurs (-30,3%), et dans une moindre mesure, dans le transport de marchandises (- 9,5 %)

Le droit individuel à la formation



Le nombre de formations suivies dans le cadre du DIF a fortement augmenté dans le secteur du transport de marchandises : + 60,8% et dans une moindre mesure dans le secteur des transports de voyageurs : 31%

Formations effectués pour chacun de ces dispositifs au cours de l'année 2012

Contrat de Professionnalisation	Formations supérieures (minimum Bac +2, licence, etc...)	Formation qualifiante de niveau Bac ou inférieur (bac pro ou TP..)	Formation en conduite	TOTAL
marchandises	19	6	41	66
voyageurs	1	-	1	2
sanitaire	3	-	-	3
Total des activités	23	6	42	71

Période de Professionnalisation	Formations langues	Formations Management, Attestation capacité...	Formation en conduite	Exploitation transport	Autres	TOTAL
marchandises	7	7	23	3	3	43
voyageurs	-	5	3		4	12
sanitaire	-	-	5	-	-	5
Total des activités	7	9				

Les contrats de professionnalisation sont utilisés presque exclusivement dans le secteur du transport de marchandises et pour une large part dans les formations de conduite routière. Les périodes de professionnalisation sont plus présentes dans les autres secteurs (voyageurs et sanitaires) mais sont encore essentiellement réservées à des formations en conduite routière

Autres précisions sur les formations réalisées dans le cadre des plans de formation des entreprises :

Le plan de formation des établissements de – 10 salariés

Selon les données fournies par l'OPCA Transport, on constate que les formations effectuées dans le cadre du plan de formation des entreprises de – de 10 salariés en transport de marchandises, sont essentiellement axées, pour 78,1% d'entre elles, vers les formations obligatoires :

- 31,7 % de ces formations sont des FCO (formation continue obligatoire)
- 11,9 % concernent des formations liées au transport de matières dangereuses ou à l'utilisation des engins de manutention (CACES)
- 22,6 % sont liées à des formations de perfectionnement en informatique

Pour les entreprises de moins de 10 salariés en transport sanitaire, l'essentiel du plan de formation (54,9%) est réservé aux formations complémentaires en ambulancier : DSA (défibrillateur), auxiliaire ambulancier et autres perfectionnements spécifiques

Le plan de formation des établissements de + 10 salariés

Toujours selon les données de l'OPCA transport, pour les entreprises de plus de 10 salariés, les formations se répartissent dans les grandes catégories suivantes

Pour le transport de marchandises et selon l'ordre d'importance on retrouve les principales formations suivantes :

- 36,5 % des formations sont liées au perfectionnement de la conduite de véhicules soit via des formations obligatoires (FCO) soit par d'autres thèmes (conduite préventive, économique, etc..)

- 20,2% des formations sont destinées aux transports de matières dangereuses
- 12 % des formations sont relatives aux problématiques de préventions des risques et sécurité.
- 9% sont des formations liées à la conduite d'engins de chantier ou de manutention (CACES)
- 9,3% sont des formations liées à l'informatique ou bureautique
- Enfin, dans de moindres proportions (moins de 5% des formations pour chaque thème) on retrouve les thèmes relatifs à la réglementation, aux langues, au management, à la qualité, au tutorat, etc...

Pour le transport de voyageurs, les formations dominantes sont les suivantes :

- 51,6% des formations sont réservées au perfectionnement en conduite routière soit du fait des formations obligatoires (FCO) soit d'autres perfectionnements (conduite préventive, etc...)
- 10,7 % sont des formations liées à la relation clientèle
- 6,4% sont des formations informatiques
- 6,9 % sont liées à l'utilisation du chronotachygraphe

Dans le transport sanitaires, les formations suivies dans le cadre du plan de formation des établissements de plus de 10 salariés sont les mêmes que pour les établissements de plus petites tailles avec une grande majorité de perfectionnement en « DSA (défibrillateur) », « auxiliaire ambulancier » et « autre formation complémentaire pour ambulancier », ces 3 thématiques qui représentent 40,7 % du total des formations.

Utilisation du droit individuel à la formation (DIF)

Selon l'OCPA Transport, 388 DIF ont été réalisés en 2012 dont près de 90% dans le secteur marchandises : les formations demandées dans le cadre du DIF sont, par ordre d'importance :

- 23,2 % pour des stages de récupération de points. Jusqu'à maintenant, il existait dans la branche professionnelle un fond spécifique pour le financement de ces stages mais ce fond ayant été épuisé, les salariés utilisent maintenant de plus en plus leur DIF pour financer ces actions.
- 15,5 % des formations sont liées à l'apprentissage des langues dont très majoritairement l'anglais.
- 12,4 % des formations concernent l'informatique
- 10,5% sont des actions de perfectionnement en conduite
- Enfin viennent les formations de gestion du stress et d'ergonomie pour 8% chacune.

Les autres financements des formations en transport et logistique

Ces financements sont apportés par le Conseil régional, Pôle emploi ou encore le Fongecif Bourgogne et sont destinés aux demandeurs d'emploi ou aux salariés d'entreprise.

Les formations conventionnées par le Conseil régional de Bourgogne et/ou Pôle Emploi

Domaine	Activité	Niveau	Intitulé de formation	Effectif
Transport	Marchandise	V	CAP Conduite routière de marchandises	18
			Permis C EC FIMO marchandises	15
			TP Conducteur routier de marchandises sur porteur + Permis EC	12
			TP Conducteur routier de marchandises sur porteur et sur tous véhicules	8
			TP Conducteur transport routier marchandises	8
			TP Conducteurs routiers de marchandises	8
	Voyageurs	IV	TP conducteur de transport routier de voyageur	1
			CCP Conducteur de taxi	14
	Ambulanciers	V	Auxiliaires ambulancier	33
			DE Ambulancier	64
	Exploitation transport	V	TP Assistant d'exploitation en transport routier de marchandises	10
Logistique	Manutention Magasinage	V	Action courte qualifiante agent logistique	10
			Action courte qualifiante magasinier cariste	12
			Action qualifiante d'agent magasinier	10
			Magasinage CACES	12
			magasinier - cariste	12
			Préparateur de commande en entrepôt	10
			Qualification agent magasinier cariste	30
			TP Agent magasinier	12
			TP Agent magasinier + Spécialisation service au client	10
		SRN	Agent de magasinage	9
	Technicien supérieur	III	Technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique (TSMEL)	15
Ensemble des formations				333

Source : C2R Bourgogne, données issues du Conseil régional et Pôle Emploi

Un minimum d'heures de formation a été fixé avec la Profession afin de ne retenir que les formations dont le parcours conduit à une véritable qualification.

Cette limite est fixée à 140 heures pour les formations « marchandises » et « voyageurs » et correspond donc à la durée de la FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire), formation obligatoire dans la profession.

De ce fait, les formations courtes (CACES, FCOS, ...) ne figurent pas dans ce tableau.

Ainsi, aux 333 formés ci-dessus (cf. tableau), il convient d'ajouter 11 stagiaires ayant bénéficié d'un CACES en 2012.

Les formations en transport et logistique financées par le Fongecif Bourgogne

Niveau	FORMATIONS ENVISAGEES	Nb de salariés formés CIF CDI en 2012	Nb de salariés formés en CIF CDD en 2012	Nombre de salariés en VAE pour l'année 2012
Titres Professionnels				
V	TP Agent Magasinier	1		1
	TP conducteur du transport routier de marchandises sur porteur	16	1	
	TP conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules	34	6	
	TP conducteur du transport routier interurbain de voyageurs	17	2	
IV	TP Technicien en logistique d'entreposage	2		
Diplômes				
III	BAC pro Logistique			2
	DUT Gestion logistique et Transport			1
Autres formations spécifiques du T&L				
	CACES (toutes catégories)	8	10	
	FIMO marchandises ou voyageurs	7	1	
	Diplôme d'Etat d'Ambulancier (DEA)	16		
TOTAL		101	20	4

8



Insertion professionnelle



● Insertion professionnelle

Que deviennent les jeunes après un enseignement en transport et logistique ?

Dans le cadre de la convention de coopération entre l'AFT et le Ministère de l'Éducation Nationale, une enquête est menée sous la coordination de l'Unité d'Appui et de Conseil au Système Éducatif (UACSE) de l'Institut Pédagogique du Transport et de la Logistique (IPTL), avec la participation du Pôle Conduite & Logistique et en collaboration avec les Délégations Régionales AFT.

Son objectif est de connaître la situation professionnelle des jeunes s'étant présentés à un diplôme de l'enseignement technique en transport-logistique six mois après leur examen.

L'enquête concerne les lycées soutenus par l'AFT dans le cadre de la convention générale de coopération avec l'Éducation Nationale ainsi que les Centres de Formation d'apprentis (CFA).

Les personnes interrogées ont donc suivi les enseignements et présenté les diplômes suivants :

- Manager en transport logistique et commerce international (MTLCI)
- Manager opérationnel transports et logistique (EST)
- Technicien supérieur transport logistique (TSTL)
- BTS transport et prestation logistique
- Bac pro transport
- CAP conducteur routier «marchandises»
- CAP conducteur livreur marchandises
- Titre de responsable en logistique (REL)
- Titre professionnel technicien supérieur en méthode et exploitation logistique (TSMEL)
- Bac pro logistique
- CAP agent d'entrepôt et de messagerie
- Bac pro maintenance automobile - option véhicules industriels
- CAP mécanicien en maintenance de véhicules automobiles - option véhicules industriels
- CAP déménageur sur véhicule utilitaire léger
- CAP agent d'accueil & de conduite routière transport de voyageurs.

Compte tenu du plus faible taux de retour des questionnaires issus des réponses des élèves et apprentis de Bourgogne (24%), nous présenterons dans ce document les résultats nationaux de cette enquête.

Au total 4 026 questionnaires ont été renseignés pour 7 175 personnes faisant partie du champ de l'enquête, soit un taux de réponse de 56 %

L'analyse sur les sortants de la session 2012 révèle :

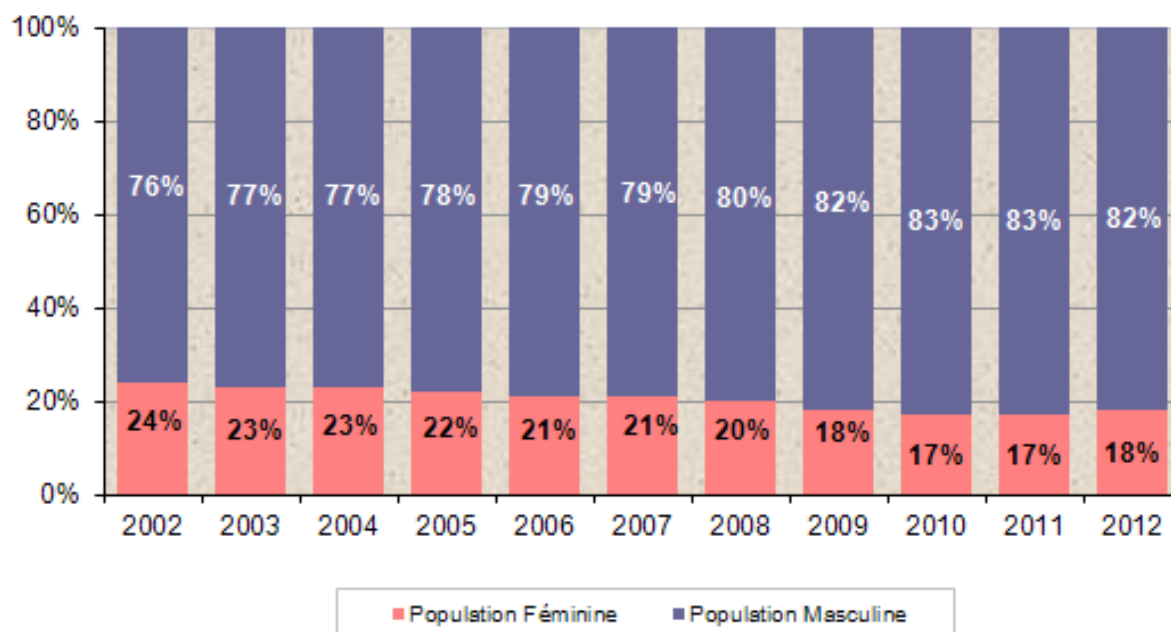
- Une population féminine (*moins d'un jeune sur 3*) pour les formations d'exploitation et masculine pour les formations conduite routière (*respectivement 25 % & 96 %*)
- Une population principalement âgée de «20 ans et plus» (*près d'1 jeune sur 2*) avec une prédominance pour les formations de niveau IV et III (*55 % formations transport / 46 % formations logistique*)
- Des jeunes issus principalement de l'enseignement technique et professionnel (*60 % formations transport / 51 % formations logistique*)
- Une formation réalisée dans un établissement proche de son lieu de résidence - moins de 25 km (*45 % formations transport / 66 % formations logistique*)

- Globalement, une insertion sur le marché du travail en baisse (50 %, - 2 points) avec une prédominance pour les formations transport par rapport aux formations logistique (*respectivement 55 % & 44 %*)
- Dans l'ensemble une baisse de la poursuite d'études à temps plein (19 %, - 1 point) bien qu'elle reste considérable (*16 % formations transport / 23 % formations logistique*)
- Une recherche d'emploi, d'un point de vue global, en hausse (23 %, + 3 points) mais avec des taux plus importants sur les formations logistique par rapport aux formations transport (*respectivement 25 % & 20 %*)
- Le transport reste le 1^{er} secteur d'insertion pour les jeunes sortants des formations transport (48 %)
- A contrario, seul 34 % des jeunes sortants des formations Logistique trouvent un emploi chez un prestataire de logistique (*et 24 % occupent un emploi dans le domaine du commerce*)
- Globalement, les emplois d'insertion ont un lien direct avec les formations réalisées pour les formations transport de niveau V (*87 % formations Transport / 63 % formations logistique*) et de niveau II (*38%*)
- Les jeunes sortants trouvent principalement un emploi dans des entreprises de moins de 50 salariés (*57 % formations transport / 45 % formations logistique*)

La situation des filles dans l'enseignement transport logistique

Les effectifs de jeunes filles ayant suivi une formation en transport-logistique sont en légère hausse, 18 % (respectivement 17 % en 2011 et 2010, 18 % en 2009 contre 20 % en 2008).

Les jeunes filles représentent moins d'1 personne sur 5 dans les formations en transport- logistique sur l'année 2012. Depuis quelques années, une légère baisse de la population féminine se dessine (- 6 points depuis 2002).



Les jeunes filles choisissant une formation en transport-logistique continuent de se présenter massivement dans la filière Logistique :

- TSMEEL (22 %, + 5 points),
- Bac pro Logistique (21 %, - 3 points),
-

...et dans celle de l'Exploitation des Transports :

- BTS Transport (31 %, + 2 points)
- Bac pro Exploitation des transports / bac pro Transport (25 %, - 4 points).

Une raison de ce choix réside dans le fait que le contenu de ces formations est de nature à déboucher sur des emplois d'insertion dans le secteur des prestations de services. Le secteur tertiaire étant fortement et structurellement féminin.

La pénibilité inhérente à la spécificité des conditions de travail dans le métier de la conduite routière pourrait aussi expliquer la rareté des jeunes candidates (4 % pour le CAP CRM) à l'entrée des formations débouchant sur ce métier.

La surreprésentation de la population masculine dans les formations en transport et logistique est nette. Un peu plus de 4 jeunes sur 5 sont de sexe masculin (82 %, - 1 point).

En particulier, ils représentent la grande majorité des effectifs de la conduite routière : CAP CRM, 96 % (+ 1 point) ; et dans l'ensemble la totalité des effectifs de maintenance : bac pro MAVI (95 %, - 5 points) et CAP MVAI (100 %, + 2 points).

L'âge des jeunes sortants est relativement stable

Dans l'ensemble, après une formation en Transport-Logistique, on constate que moins d'un jeune enquêté sur deux est âgé de 18 à moins de 20 ans. Les autres classes d'âge sont représentées à hauteur de 4 % (- 5 points) pour les «Moins de 18 ans» et de 50 % (+ 1 point) pour les «20 ans et plus».

Sur les cinq dernières années, on peut noter que les proportions successives de représentation de chaque classe d'âge varient légèrement au cours du temps.

Toutefois, un phénomène stable de hiérarchisation des classes s'en dégage et permet d'établir à grands traits, la classification suivante :

- moins d'un jeune sur cinq a moins de 18 ans,
- moins d'un jeune sur deux a entre 18 et 20 ans,
- un jeune sur deux a plus de 20 ans.

En ce qui concerne l'âge des jeunes **après un diplôme de conduite routière**, on constate que 8 % des jeunes ont moins de 18 ans après un CAP CRM. La barrière de l'âge minimum légal requis pour la conduite et donc l'impossibilité d'occuper un poste de conducteur poussent fatalement ces jeunes vers la poursuite d'études notamment vers la préparation d'un bac pro transport ou logistique en 3 ans (entrée en 1ère).

Ainsi, 52 % des jeunes de bac pro transport viennent de CAP ou BEP conduite routière.

Des origines scolaires diversifiées selon les diplômes

L'origine scolaire des jeunes ayant répondu à l'enquête a été analysée à partir de leurs réponses à la question : «De quelle classe ou diplôme veniez-vous avant de préparer cet examen ?»

Globalement, les candidats aux formations en Transport-Logistique sont majoritairement issus :

- à **54 % de l'enseignement technique (8 %) et professionnel (46 %)** :
 - *enseignement technique : bac technique (6 %) et bac + 2 (2 %).*
 - *enseignement professionnel : CAP (8 %), BEP (24 %) et bac pro (14 %).*
- à **41 % de l'enseignement général**
 - *Classe de 3ème (31 %), classe de 2nde, 1ère et Terminale (7 %) et Baccalauréat Général (3 %).*

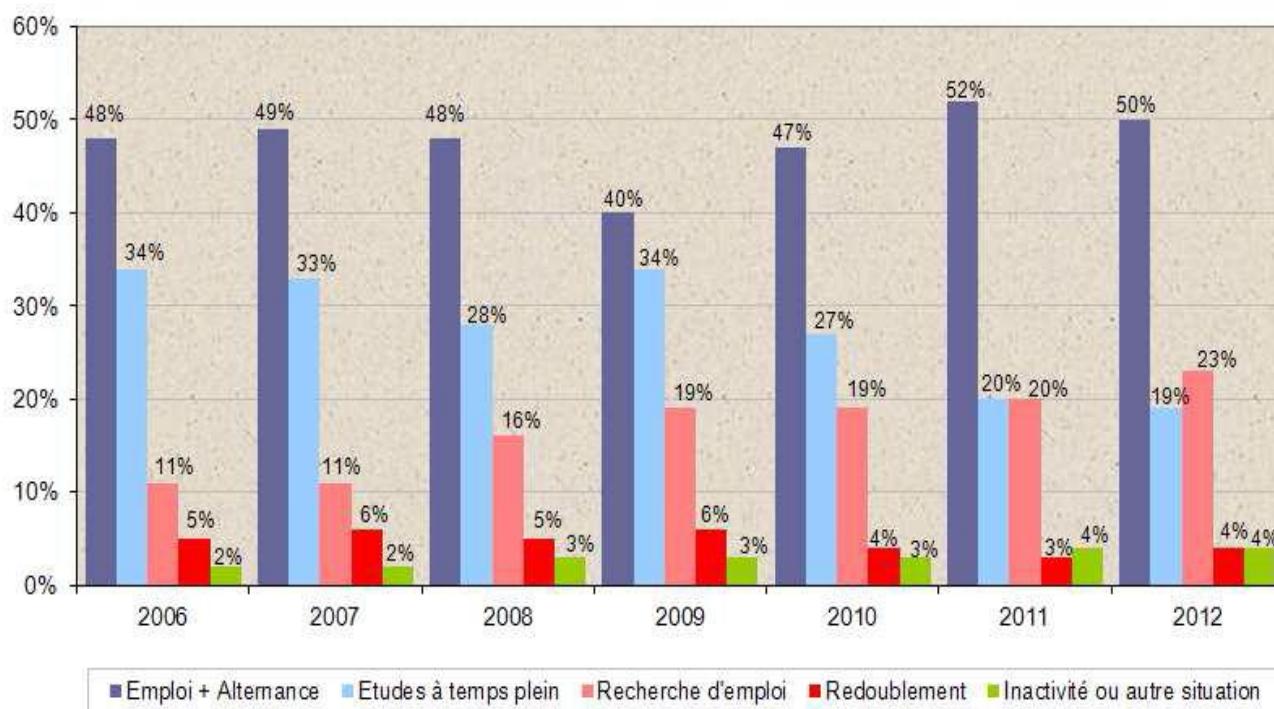
Par rapport à la dernière enquête, l'enseignement général est en hausse (41 %, + 2 points) par rapport à l'enseignement technique et professionnel (54 %, - 5 points).

Situation professionnelle des jeunes au moment de l'enquête

L'insertion en baisse...

L'insertion (emploi + alternance) des jeunes diplômés ayant suivi une formation en transport- ou logistique en 2012 est en baisse 50 % (- 2 points).

En 2012, la poursuite d'études à temps plein concerne moins d'un jeune sur cinq (19 %, - 1 point) et la proportion des jeunes en situation de recherche d'emploi est en hausse (23 %, + 3 points). Cependant, les jeunes diplômés semblent toujours attirés par la poursuite des études à temps plein. Ce choix peut trouver en partie son explication dans le fait que la poursuite d'études peut être perçue comme un moyen d'échapper au chômage.



L'analyse des résultats par filière professionnelle et par diplôme permet de faire plusieurs constats

Après une formation en transport :

Les diplômés visant l'exploitation témoignent d'un accès à l'emploi(2) comparable : BTS Transport 33 % (- 6 points) et bac pro Exploitation des Transports / bac pro Transport 25 % (- 12 points), mais avec un taux d'accès à l'emploi légèrement plus élevé en BTS Transport 18 % :

- Après un BTS transport, l'insertion est en hausse. 53 % (- 5 points) des jeunes diplômés occupent un emploi stable, précaire ou d'alternance. La poursuite d'études à temps plein (15 %, stable) est stable et les situations de recherche d'emploi (22 %, + 6 points), plus élevées qu'en bac pro, sont à la hausse.

- Après un bac pro transport, l'insertion est également en baisse. 45 % ont accédé à un emploi stable, précaire ou en alternance. Le taux de poursuite d'études à temps plein (32 %, + 5 points) est supérieur au BTS et les situations de recherche d'emploi (14 %, + 3 points) sont moins élevées qu'en BTS.
- Après un diplôme de conduite routière : Le CAP CRM reste la voie royale pour l'accès à un emploi stable ou précaire 55 % (- 7 points). L'insertion (emploi + alternance) est à 61 % pour le CAP (- 6 points). L'étude révèle une hausse de la poursuite d'études à temps plein (8 %, + 1 point) et de la recherche d'emploi 23 % (+ 3 points).

Après une formation en logistique :

- 74 % (- 1 point) des répondants après un TSME ont obtenu un emploi (stable, précaire ou en alternance) et 77 % (- 1 point) des répondants après un Titre de responsable en logistique
- Le bac pro logistique ouvre une voie vers l'emploi (45 %, - 4 points) avec, en corollaire, un taux de poursuite d'études à temps plein faible (23 %, + 2 points) et un taux de recherche d'emploi supérieur à la moyenne 24 % (+ 1 point).
- Le CAP AEM ouvre à la poursuite d'études à temps plein (39 %, + 8 points). L'insertion en emploi ou alternance reste peu élevée bien qu'en hausse (23 %, - 7 points) ainsi que la recherche d'emploi (31 %, - 1 point) en légère baisse.

Après une formation en déménagement :

Les CAP Déménageur sur VUL ont un taux d'insertion de 85 % (en hausse). Les situations de recherche d'emploi ont baissé (14 %, - 21 points) contrairement à la poursuite d'études en alternance qui a augmenté 52 % (+ 22 points)

Données à prendre avec précaution en raison du faible échantillon.

En ce qui concerne les «jeunes actifs», une hausse de l'accès au marché du travail

L'analyse de l'ensemble des situations déclarées au moment de l'enquête montre qu'après avoir présenté un diplôme, les jeunes s'orientent :

Pour la plupart (**73 %**, + 1 point) vers **le marché du travail** (emploi stable ou précaire, recherche d'emploi, voire contrat d'alternance, ce dernier pouvant être considéré comme une étape dans le parcours d'insertion) ;

Pour l'autre part, vers **la poursuite d'études à temps plein ou le choix de redoubler** pour obtenir le diplôme (**23 %**, stable) ou vers un statut assimilable à de «l'inactivité» (4 %, stable).

Nous entendons par «jeunes actifs» l'ensemble des diplômés ayant fait le choix de s'orienter vers le marché du travail pour solliciter un emploi (stable, précaire ou en alternance). L'enquête 2012 montre une hausse du taux de chômage des jeunes actifs, issus de formation en apprentissage, en contrat de professionnalisation ou par le biais de l'Education Nationale.

Six mois après avoir obtenu leur diplôme, 31 % (+ 3 points) des répondants sont en recherche d'emploi. On avait 28 % en 2011, 29 % en 2010, 32 % en 2009 et 26 % en 2008...

La situation sur le marché du travail révèle un schéma inverse par rapport à 2011 :

- une baisse de l'emploi stable (20 %, - 5 points) ;
- une baisse de l'emploi précaire (27 %, - 1 point) ;
- une hausse de l'emploi en alternance (22 %, + 2 points).

Avec un taux de chômage en hausse, l'insertion des jeunes actifs issus de la filière transport-logistique reste, semble toute, satisfaisante, 69 % (- 4 points).

Rappelons que le taux de chômage des moins de 25 ans, en 2012 est de 25,5 %. (*Source INSEE*)

Près d'une entreprise d'embauche sur deux est une entreprise de transport

Dans l'ensemble, près de la moitié des entreprises d'embauche appartiennent au secteur des transports : transport routier de marchandises 33 % (- 10 points), autres transports 5 % (+ 2 points) et déménagement 2 % (stable).

Le transport est le premier secteur d'insertion pour les jeunes issus des filières de formations transport : il fournit 54 % (- 9 points) des emplois obtenus par les diplômés de CAP conducteur routier «marchandises» et 64 % (stable) des emplois obtenus après le bac pro transport.

En ce qui concerne les jeunes sortant de formations en logistique, les entreprises d'insertion se trouvent principalement dans les trois secteurs suivants : prestataires de logistique 16 % (- 7 points), commerce 12 % (+ 1 point) et industrie 6 % (- 3 points).

Le diplôme CAP déménageur sur VUL permet, en toute logique, d'accéder à des emplois dans des entreprises de déménagement (86 %, + 6 points).

Des emplois d'insertion très liés aux domaines des enseignements...

L'exploitation des données synthétisées sur l'emploi (extraites du tableau précédent) révèle que majoritairement les emplois d'insertion ont un lien direct avec les formations réalisées pour les formations transport et logistique de niveau V et les formations logistique de niveau II.

- 87 % (stable) des candidats issus des formations Transport de niveau V occupent des postes correspondants à leurs formations.
- Le même constat est observé pour les formations Logistique de niveau V (63 %, - 6 points).
- A l'inverse, l'étude révèle que 61 % (- 7 points) des candidats issus des formations transport de niveau IV occupent des postes ne correspondant pas à leur niveau de formation. Le même constat est observé pour les formations Logistique de niveau IV, 66 % (+ 2 points).
- Quant aux formations logistique de niveau III, 34 % (+ 8 points) des candidats n'occupent pas des postes correspondants à leurs formations.
- De même, l'étude révèle que 36 % (- 11 points) des candidats issus des formations transport de niveau III occupent des postes ne correspondant pas à leur qualification.
- Il est à noter l'importance des métiers «autres» pour les candidats issus des formations logistique de niveau II et V (respectivement 26 % et 28 %) et de la formation transport de niveau I (19 %).

Après une formation en transport :

Les emplois d'insertion sont ceux des métiers du transport 29 % (- 9 points), mais cette prédominance s'amoindrit au profit d'une diversification des métiers.

Ainsi la conduite routière est prédominante après un CAP agent d'accueil et de conduite routière transport de voyageurs (86 %, - 14 points des emplois déclarés) et après un CAP conducteur routier «marchandises» (61 %, - 4 points).

Le métier de conducteur routier attire toujours 50 % (- 6 points) de bac pro transport (56 % en 2011, 61 % en 2010, et 46 % en 2009).

Par contre, les bacs pro transport semblent toujours de moins en moins s'intéresser au métier de l'exploitation. L'exploitation ne représente que 4 % (- 1 point) des emplois déclarés (5 % en 2011 et 8 % en 2010).

Les emplois de l'exploitation sont logiquement les plus fréquemment occupés par les jeunes sortants d'un MOTL (25 %, en baisse), d'un BTS Transport (25 %, - 10 points) et d'un REL (17 %). Par ailleurs, la catégorie «autres»(1) regroupant majoritairement des emplois d'insertion peu qualifiés ou sans rapport avec les emplois visés par le diplôme est en légère baisse (18 %, - 1 point, des emplois déclarés après un BTS Transport).

Après une formation en logistique :

Après une formation en logistique, les emplois de manutentionnaire sont les plus fréquemment occupés. L'emploi de manutentionnaire représente 30 % (+ 1 point) après un CAP agent d'entrepôt & de messagerie et 33 % (+ 5 points) après un bac pro logistique.

La proportion de magasinier représente 25 % (- 6 points) des emplois après un CAP agent d'entrepôt et de messagerie et 25 % (- 4 points) après un bac pro logistique.

Les emplois de la catégorie «Autres»(1) occupent 28 % (+ 8 points) des jeunes après un CAP AEM.

Après une formation REL, 43 % des emplois déclarés sont principalement des postes avec des fonctions de responsable logistique intermédiaire : technicien méthodes logistiques / planification d'ordonnancement 13 % (+ 6 points), coordinateur logistique 17 % (+ 10 points) et responsable de plate-forme logistique 13 % (+ 9 points).

L'étude révèle que 13 % (- 17 points) des jeunes diplômés de REL occupent une poste de responsable d'entrepôts et magasinage, de manutentionnaire, de chef de quai...

Après une formation TSME, 43 % des jeunes déclarent occuper un poste de responsable d'entrepôt (23 %, + 9 points), de coordinateur logistique (4 %, - 4 points), de technicien méthodes logistiques / planification d'ordonnancement (7 %, - 3 points) ou de gestionnaire d'approvisionnement (9 %, + 1 point).

L'étude révèle qu'après un TSME, 21 % (+ 3 points) d'entre eux trouvent un poste en tant que magasinier.

(1) Animateur, auto entrepreneur, employé polyvalent, réceptionniste, ouvrier spécialisé, vendeur

9

Prospective



● Prospective

Évolution des effectifs par famille professionnelle (en pourcentage d'établissements)

Prévisions à un an



	Augmentation	Stabilité	Diminution	NSP
Direction	0%	83%	4%	12%
Gestion	2%	82%	3%	13%
Vte/Achats	3%	77%	2%	19%
Exploit.	3%	81%	1%	15%
Manut/Mag.	3%	73%	2%	22%
Conduite	11%	76%	4%	9%
Mainten.	0%	76%	3%	21%
Interprof.	0%	74%	1%	26%
Total	4%	78%	3%	15%

Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Interrogés courant 2013 sur l'évolution de leurs effectifs salariés dans les mois à venir, les employeurs de la branche sont un peu moins nombreux à anticiper une baisse des effectifs (3 % des répondants) que leur augmentation (4 %). Néanmoins, les incertitudes sont fortes et 15 % ne se prononcent pas. La grande majorité prône une stabilité des effectifs dans les mois à venir

Prévisions à deux ans

Sur une échéance à deux ans, l'incertitude des entreprises interrogées est encore plus grande et plus d'un tiers ne se prononce par ou prévoit une stabilité.



	Augmentation	Stabilité	Diminution	NSP
Direction	0%	67%	2%	31%
Gestion	0%	69%	2%	29%
Vte/Achats	1%	58%	1%	40%
Exploit.	1%	60%	1%	38%
Manut/Mag.	2%	52%	1%	45%
Conduite	3%	65%	4%	29%
Mainten.	0%	50%	1%	49%
Interprof.	0%	55%	1%	44%
Total	1%	61%	2%	36%

S

Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Pourcentage d'établissements prévoyant de recruter des conducteurs dans les douze mois qui suivent l'enquête

Sur l'ensemble des entreprises interrogées, 19% envisagent de recruter des conducteurs routiers : Parmi ces recrutements, 82% sont destinés à des remplacements et 57% sont des créations de poste (*une même entreprise peut envisager des créations et des remplacements*)

	Intentions de recrutement	Dont Créations	Dont Remplacements
TRM	18%	60%	71%
TRV	49%	82%	91%
DEM	12%	100%	100%
LOC	4%	0%	100%
AUX	19%	6%	94%
PRL	9%	100%	12%
TRS	16%	36%	100%
TOTAL	19%	57%	82%

Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Pourcentage d'établissements éprouvant des difficultés de recrutement

	2011	2012
TRM	23%	12%
TRV	35%	50%
DEM	0%	0%
LOC	34%	4%
AUX	8%	7%
PRL	6%	12%
TRS	16%	20%
TOTAL	21%	15%

Source : Enquête Tableau de bord - Données ajustées au champ conventionnel

Les plus grandes difficultés de recrutement se trouvent dans le secteur du transport de voyageurs, en raison des contraintes exigées pour le métier de conducteur (poste principal envisagé dans les recrutements)

En effet il s'agit de temps partiel en vue d'effectuer des transports scolaires, et sur des secteurs géographiques bien déterminés ce qui nécessitent pour les candidats une grande proximité.

10



Données nationales



● Données nationales

L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE : UNE SITUATION CONTRASTÉE

Le Rapport annuel 2013 de l'Observatoire Prospectif des métiers et qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) montre que l'emploi continue de progresser dans le transport routier de personnes, mais se contracte dans le transport routier de marchandises.

Les conséquences de la dégradation économique du secteur

Augmentation des défaillances d'entreprises et diminution des créations d'établissements

Le nombre d'établissements de la branche employant des salariés s'est contracté de 0,9% en 2012 (et jusqu'à 3,3% dans le secteur du déménagement), sous l'effet conjugué d'une diminution des créations d'établissements (-2%) et d'une montée des défaillances (+12%).

Disparition de 2 800 emplois

En 2012, la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport compte 646 384 salariés, soit une baisse de 0,4%, après une croissance de 1,4% en 2011 et 1,2% en 2010. **C'est la deuxième fois en dix ans que la croissance de l'emploi marque un coup d'arrêt.**

Destructions d'emploi dans le transport routier de marchandises versus créations d'emploi dans le transport routier de personnes

Alors qu'en 2011 seul le secteur des auxiliaires de transport avait détruit des emplois (-3,7%), en 2012 il est rejoint par le déménagement (-7,2%), la location (-1,3%) et le transport routier de marchandises (-0,9%).

Cependant, trois secteurs continuent de créer des emplois : le transport routier de voyageurs (+2,8%), les prestataires logistiques (+0,8%) et le transport sanitaire (+0,5%), bien que pour ces deux dernières activités la dynamique se soit ralentie par rapport à 2011.

Recul des recrutements

Les recrutements, entendus ici comme les embauches réalisées par les établissements de la branche, soit l'ensemble des mouvements entrants de personnel, **ont reculé de 5%** en 2012.

Le transport routier de voyageurs et les prestataires logistiques sont les seules activités qui ont vu leurs embauches continuer de progresser en 2012, tandis que le repli est plus marqué dans le déménagement (-19%).

Les seniors moins affectés par la baisse des recrutements que les jeunes

Les embauches des 50 ans et plus se replient de moins de 1% seulement, contre -7% pour les embauches des moins de 40 ans.

Dans les familles professionnelles « maintenance », « manutention/magasinage » et « exploitation », plus de la moitié des recrutements ont bénéficié à des jeunes de moins de 30 ans, tandis que dans les familles « conduite » et « direction », plus d'un recrutement sur cinq s'est porté sur des personnes d'au moins 50 ans.

Fléchissement des démissions, mais recrudescence des licenciements économiques

Dans un contexte où le marché de travail apparaissait comme peu favorable à la mobilité des salariés, les démissions des établissements de la branche ont fléchi de 10%. Elles restent cependant encore le premier motif de départ (28%). Sur la même période, **les licenciements économiques ont été multipliés par**

3,5 et représentent désormais 9% des flux de départs de salariés enregistrés dans les établissements de la branche.

Diminution du recours à l'intérim

Le nombre d'intérimaires en équivalents temps plein dans les établissements de la branche se rétracte de 8% en 2012, après deux années de progression. La consommation d'intérim diminue dans tous les secteurs d'activité de la branche.

Plus de femmes dans les métiers du transport et de la logistique

Les recrutements féminins sont restés dynamiques

Les effectifs féminins ont augmenté de 1,1% en 2012, ce qui représente **1 300 femmes supplémentaires**. Les femmes sont désormais 121 680 à exercer un emploi dans les entreprises de la branche, dont 24 370 dans le transport routier de voyageurs et 21 430 dans le transport sanitaire, où elles occupent respectivement 26% et 40% des emplois.

Seulement un dixième des emplois de la conduite sont exercés par des femmes et cette proportion tombe à moins de 3% pour la conduite de véhicules de transport routier de marchandises (8 300 femmes à ce poste).

La parité est respectée dans les métiers de l'exploitation qui emploient 42% de femmes (24 930). Ainsi, une femme sur cinq occupe dans la branche un poste de cadre ou technicien/agent de maîtrise, contre un homme sur dix.

Croissance des effectifs féminins, mais stabilité globale des effectifs à temps partiels (9,2% des salariés de la branche)

Depuis l'accord cadre de mai 2000, la part des emplois à temps partiel ne cesse de décroître dans le transport sanitaire et celle-ci est passée en dessous de 10% en 2012.

Parmi les 59 640 salariés de la branche à temps partiel, 63% sont employés dans le transport routier de voyageurs (en incluant les conducteurs en période scolaire), où 41% des salariés sont à temps partiel : leur nombre a augmenté de 6% en 2012.

Dans le transport routier de voyageurs, les deux-tiers des salariés à temps partiel sont des hommes. Chez les 60 ans et plus à temps partiel de ce secteur, la proportion d'hommes monte même à 90%, souvent dans le cadre d'un cumul emploi-retraite.

Vieillesse des effectifs de la branche

En 2012, l'âge moyen des salariés de la branche (tous métiers confondus) est de 42 ans et 9 mois, soit 4 mois de plus qu'en 2011. **Tous les secteurs d'activité de la branche ont vu l'âge moyen de leurs salariés augmenter, excepté celui des prestataires logistiques.** Ceux-ci présentent l'âge moyen le plus bas - 38 ans et deux mois -, tandis que dans le transport routier de voyageurs l'âge moyen s'élève à 47 ans et 8 mois.

27% des salariés de la branche ont plus de 50 ans, soit 2 points de plus qu'en 2011. Là encore, tous les secteurs de la branche sont concernés par cette évolution, excepté les prestataires logistiques où seulement 14% des salariés ont plus de 50 ans, contre 45% dans le transport routier de voyageurs.

Accès aux métiers du transport et de la logistique :

Recul de la formation initiale, progression de la formation professionnelle

Le volume des diplômes d'État délivrés est inférieur de 40% au volume des certifications transport-logistique délivrées par les titres professionnels. Du fait notamment de la disparition des BEP, le nombre de sortants d'une formation diplômante en transport-logistique a ainsi été pratiquement divisé par deux en trois ans.

Parallèlement, **les titres professionnels transport-logistique** délivrés dans l'ensemble des centres agréés **se sont globalement accrus de 6% en 2012** (après +25% en 2011), et jusqu'à 47% pour le

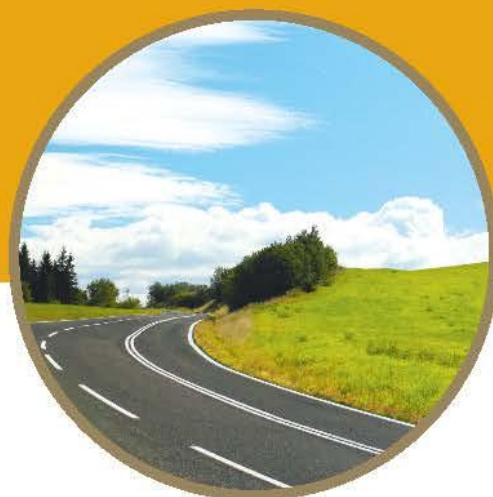
titre professionnel Préparateur(trice) de commandes en entrepôt. Les contrats de professionnalisation ont, quant à eux, progressé de 12% en 2012.

L'AFT-IFTIM Formation Continue, Promotrans, l'AFPA et les organismes de formation soutenus par l'AFT (Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports) sont à l'origine de 93% de l'ensemble des titres professionnels relatifs à la conduite routière délivrés en 2012.

84% de l'ensemble des Formations Continues Obligatoires (FCO) du territoire national ont également été dispensées par les organismes de formation soutenus par la branche.

Dans les entreprises de moins de 10 salariés du transport routier de fret interurbain, dont les ressources sont mutualisées par l'OPCA-Transports, jusqu'à 16% des salariés ont eu accès en 2012 à un stage au titre du plan de formation. C'est dans le transport sanitaire que les formations suivies sont les plus longues : en moyenne jusqu'à 494 heures dans le cadre des périodes de professionnalisation et 35 heures environ au titre du DIF ou du plan de formation.

Des initiatives en faveur de la réinsertion professionnelle des demandeurs d'emploi sont également soutenues par la branche. Financé par Pôle Emploi et OPCA-Transports, le très récent dispositif des Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE), a ainsi permis en 2012 de former 829 demandeurs d'emploi, dont 95% pour la conduite. À ces effectifs en POE individuelles, s'ajoutent 765 stagiaires en POE collectives. En 2012, on dénombre également 1 279 contrats de sécurisation professionnelle. Financé par l'OPCA-Transports et le FPSPP – Fond paritaire de sécurisation des parcours professionnels –, ce dispositif vise le retour à l'emploi de salariés faisant l'objet d'une procédure de licenciement économique.



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



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

66, avenue du Maine
75014 Paris
www.optl.fr
optl@optl.fr