



RAPPORT 2013

> RHÔNE-ALPES

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





RAPPORT 2013 DE L'OPTL

> RÉGION RHÔNE-ALPES

OPTL RHÔNE-ALPES

202 rue Marcel Mérieux
BP 7007
69342 LYON CEDEX 07
rhonealpes@optl.fr

Remerciements

Le présent rapport a été réalisé grâce aux résultats de l'enquête terrain menée par Pierre Luc JACQUOT, 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'il a collectées auprès de différents pourvoyeurs de données. Qu'il en soit remercié, 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.....	6
• Établissements.....	14
• Effectifs.....	21
• Démographie.....	41
• Mouvements de main d'œuvre	50
• Intérim.....	62
• Marché du travail.....	64
• Formation.....	73
• Insertion professionnelle.....	80
• Prospective.....	82
• Données nationales.....	87

● Edito

Voici déjà plus de deux ans que l'OPTL régional s'est structuré en se dotant d'une présidence paritaire.

L'année 2013 a été marquée par plusieurs temps forts dont celui de l'alternance des mandats de la présidence paritaire conformément aux dispositions du règlement intérieur de l'OPTL. Ainsi, M. Pierre SIBUT est devenu Vice-Président au titre du collège employeurs et M. François FRITSCH est devenu Président au titre du collège salariés.

En 2013, les membres de la représentation régionale Rhône-Alpes se sont réunis à deux reprises le 17 Avril et le 13 Novembre afin, d'une part, de prendre connaissance des résultats du TBE 2012 et, d'autre part, d'engager les travaux de l'édition suivante.

Nous vous invitons, ci-après, à parcourir le détail du Tableau de Bord Régional 2013 pour l'Emploi et la Formation dans les Transports et la Logistique (TBE 2013 – statistiques au 31/12/2012).

D'une manière générale, l'année 2012 sera à marquer d'une pierre noire tant l'activité économique s'est dégradée avec les effets que l'on sait sur l'emploi et les résultats des entreprises notamment dans le secteur du transport routier de marchandises. Ce dernier représentant près de 80% des établissements et 75% des effectifs de la Branche Transports en Rhône-Alpes, on comprend aisément quels impacts ont pu se produire. Il suffit en cela de prendre connaissance des mouvements de main d'œuvre et notamment de « l'explosion » des départs pour mesurer toutes les incertitudes que la crise génère et, en corollaire, la vigilance qui s'impose.

Cependant, les activités du transport routier de personnes (TRV & TRS) semblent avoir tiré leur épingle du jeu et profité d'un contexte plus favorable sinon au développement au moins au maintien de leurs activités.

Quoi qu'il en soit Rhône-Alpes reste un poids lourd de l'activité Transport et Logistique en France juste derrière l'Ile de France avec 11% des effectifs du territoire.

Près des 2/3 des salariés occupent un emploi de conduite routière et la part des femmes dans l'emploi, en légère progression, oscille aux alentours de 18%. Malgré un fléchissement important de la tendance de ces dernières années, 60% des embauches sont signées en CDI.

Bien que les affaires se soient très largement contractées en 2012, il faut néanmoins garder des raisons d'espérer car une des caractéristiques de la Branche Transport/Logistique c'est sa souplesse et sa capacité d'adaptation. Si les professionnels ont réduit la voile par temps de tempête c'est pour mieux « renvoyer de la toile » dès que l'horizon s'éclaircira.

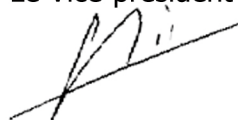
L'OPTL en Rhône-Alpes assume pleinement sa mission d'observatoire en éclairant sur les évolutions notables de la Branche afin de pouvoir mieux comprendre les événements, de diffuser l'information et de permettre ainsi de mieux préparer l'avenir.

Le Président



François FRITSCH

Le Vice-président



Pierre SIBUT

● 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 Rhône Alpes, 188 questionnaires, recueillis en 2013 auprès d'autant d'établissements (soit 4,8% des établissements de la branche conventionnelle en Rhône Alpes), ont été exploités représentant 4 942 salariés (soit 6,9% des salariés de la branche conventionnelle en Rhône Alpes).

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

CODÉS	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	1 841	1 851
TRV	268	261
DEM	100	112
LOC	124	125
AUX	206	239
PRL	200	196
TRS	149	171
TOTAL	2 888	2 955

+2.3% avec une large prédominance du TRM dont le développement peut être consécutif à un plus grand recours à la sous-traitance et à l'essor de l'auto-entrepreneuriat.

Source : INSEE, fichier SIRENE

Données ajustées au champ conventionnel

Établissements avec salariés au 31 décembre



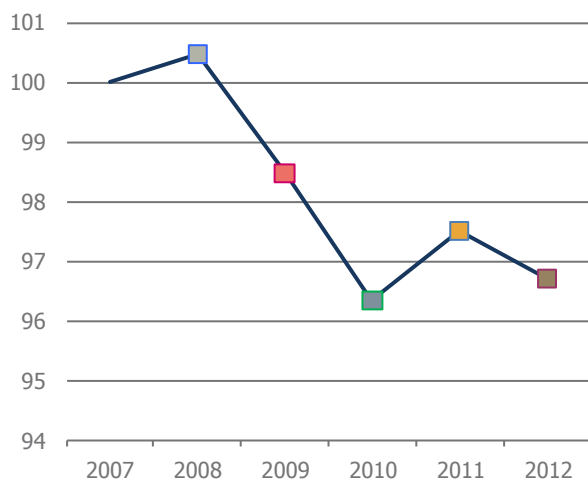
	2011	2012
TRM	2 327	2 293
TRV	355	360
DEM	135	127
LOC	103	104
AUX	503	506
PRL	156	161
TRS	404	406
TOTAL	3 983	3 957

-0.7% : cette baisse affecte principalement le TRM tandis que pour les autres secteurs la situation est restée stable voire en légère progression.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

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

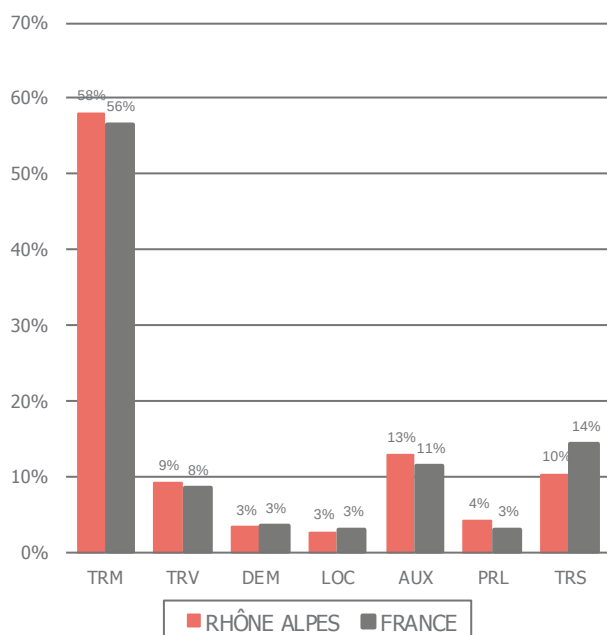


La progression de 2011 n'est pas confirmée et nous restons encore très éloignés du niveau de 2007 (base 100).

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Répartition du nombre d'établissements par secteur d'activité

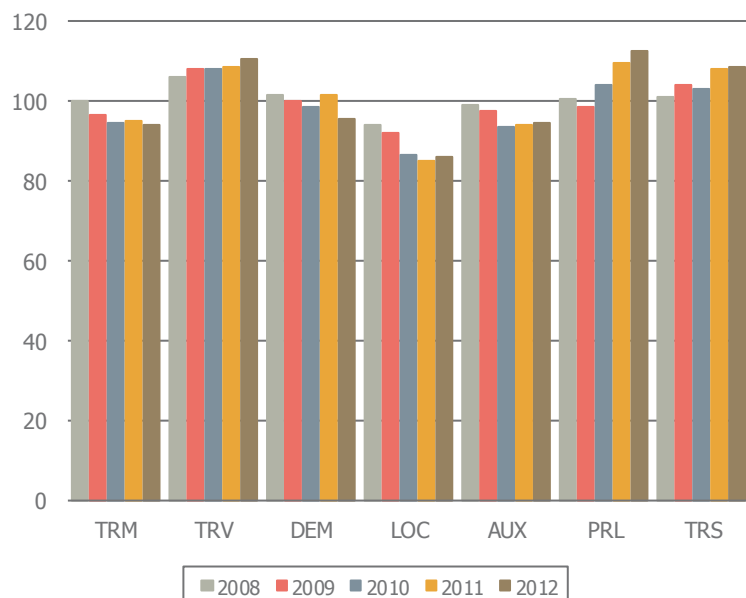


Rhône-Alpes se tient très proche des moyennes nationales par secteur hormis pour le TRS (- 4 points).

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)



Une situation contrastée par secteur.

Globalement trois secteurs progressent sur les cinq dernières années : TRV, PRL & TRS.

Trois autres reculent : TRM, DEM & LOC.

Un repart légèrement à la hausse : il s'agit des AUX.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des établissements par département

Département	2012	%
1	340	9%
7	158	4%
26	348	9%
38	702	18%
42	475	12%
69	1 285	32%
73	294	7%
74	354	9%
TOTAL	3 957	100%

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

La Drôme, l'Ain et la Haute-Savoie sont désormais au coude à coude.

Répartition des établissements par département et activité

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
1	207	23	9	10	33	17	41	340
7	83	23	2	6	13	5	28	158
26	211	31	14	11	39	12	31	348
38	402	69	26	19	80	38	68	702
42	310	42	12	8	37	19	47	475
69	724	64	42	34	239	54	128	1 285
73	167	48	4	9	21	10	35	294
74	190	59	18	7	44	7	28	354
TOTAL	2 293	360	127	104	506	161	406	3 957

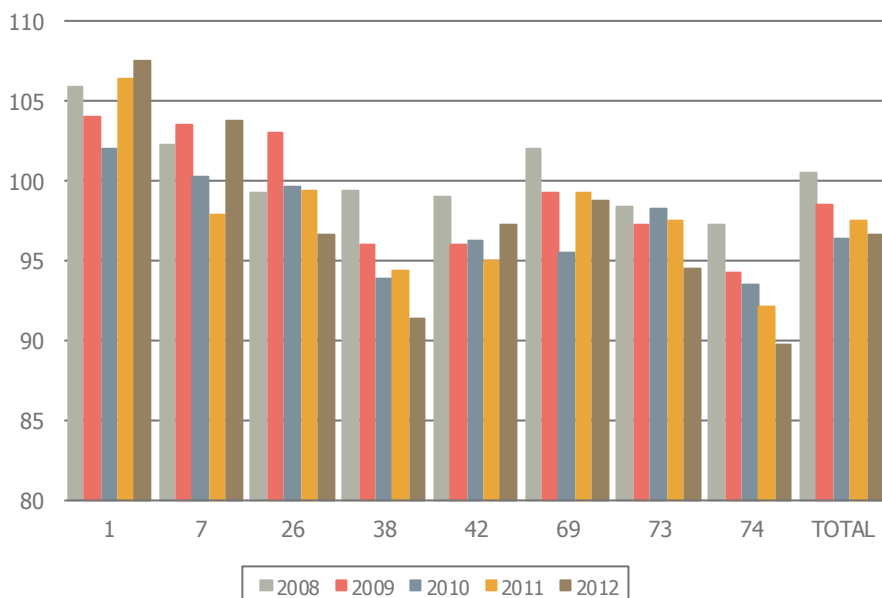
Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

En nombre d'établissements par département le Rhône se classe en 1^{ère} position sauf concernant le TRV où il se fait légèrement devance par l'Isère.

Quel que soit le département concerné, le TRM prédomine notamment dans la Loire où ce secteur représente 65% du total des activités transport.

Pour information, l'Ardèche compte 18% d'établissements TRS contre 10% dans le Rhône. Enfin, le Rhône concentre sur son territoire près de la moitié des AUX.

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

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Au total et sur les cinq dernières années, la Branche reste bien en dessous du niveau atteint à la fin 2007. Cependant, quelques départements parviennent peu ou prou à se maintenir (Rhône, Ardèche, Loire) tandis que d'autres reculent inexorablement (Isère, Drôme, Haute-Savoie).

Créations d'établissements en 2012 et évolution en %

	Nombre			Evolution 2012 / 2011		
	Sans salarié	Avec salariés	Total	Sans salarié	Avec salariés	Total
MAR	345	63	408	-13%	-11%	-13%
TRV	73	0	73	9%	-100%	6%
TRS	103	6	109	26%	0%	24%
TOTAL	521	69	590	-5%	-12%	-6%

Source : COFACE

Données ajustées au champ conventionnel

Même si on observe un très sérieux coup de frein entre 2012 et 2011, la très grande majorité des établissements, quel que soit le secteur, se créent sans salarié.
Donc, des créations d'établissements plutôt peu porteuses d'emplois.

Défaillances d'entreprises en 2012 et évolution en %

	Nombre				Evolution 2012 / 2011		
	Sans salarié	Avec salariés	ND	Total	Sans salarié	Avec salariés	Total
MAR	244	205	22	471	3%	11%	10%
TRV	34	14	2	50	13%	0%	11%
TRS	23	16	1	40	64%	-43%	-7%
TOTAL	301	235	25	561	7%	3%	8%

Source COFACE

ND : non déterminé

Données ajustées au champ conventionnel

Les créations diminuent, les défaillances augmentent : autant de signes qui marquent un contexte économique fragile.

Les défaillances d'établissements avec salariés n'étant pas du tout compensées par les créations, il peut en résulter une certaine destruction de l'emploi (sous réserve de connaître le nombre exact de salariés à chaque création et à chaque défaillance).

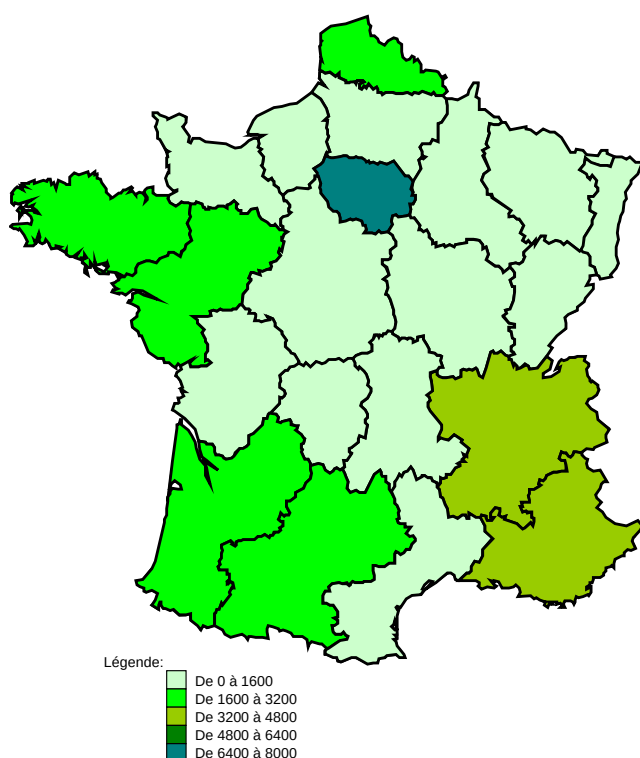
Défaillances d'entreprises par cause en 2012

	Sans salarié	Avec salariés	ND	Total
Part des liquidations judiciaires en %				
2011	25%	40%	10%	32%
2012	7%	34%	92%	22%
Part des redressements judiciaires en %				
2011	6%	19%	0%	12%
2012	1%	24%	8%	11%
Nombre de salariés concernés par les liquidations et redressements judiciaires en 2012				
	MAR	TRV	TRS	TOTAL
	1 809	113	132	2 054

Source : COFACE Données ajustées au champ conventionnel

Désormais, aucun secteur du champ conventionnel n'échappe aux effets de la crise d'autant que le TRM en subit le plus fort contrecoup avec 88% des emplois perdus.

Répartition des établissements par région en 2012



Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

En nombre total d'établissements Rhône-Alpes et PACA se positionnent juste après l'Île de France sur un territoire où la plupart des régions en comptent au plus 1 600.

Par rapport aux autres régions françaises, Rhône-Alpes reste malgré un contexte difficile parmi les rares qui parviennent peu ou prou à se maintenir.

Seule l'Île de France se place très largement en tête, sans doute en raison du grand nombre de sièges sociaux qui la caractérise..

2



Effectifs



● Effectifs

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

Naf rev. 2	Total	%
Transport routier de marchandises (TRM)		
4941A	21 137	
4941B	16 827	
5320Z	325	
8010Z	776	
Total	39 064	54,8%
Transport routier de voyageurs (TRV)		
4939A	5 752	
4939B	4 155	
Total	9 907	13,9%
Déménagement (DEM)		
4942Z	1 170	1,6%
Location (LOC)		
4941C	1 540	
7712Z	377	
Total	1 918	2,7%
Auxiliaires de transport (AUX)		
5229A	4 344	
5229B	5 816	
Total	10 160	14,3%
Prestataires logistiques (PRL)		
5210B	5 131	7,2%
Transport sanitaire (TRS)		
8690A	3 887	5,5%
Ensemble des activités		
Total	71 237	100,0%

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

-0.8% par rapport à 2011 soit, environ, 570 emplois perdus (+1 720 postes au 31/12/2011).

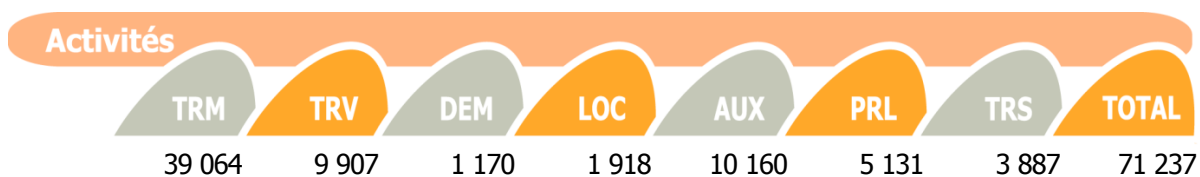
Cette baisse d'effectifs aurait pu être bien plus conséquente si les transports de personnes (TRV + TRS) n'avaient permis de gagner 230 emplois supplémentaires.

En conséquence de quoi, la part du TRM recule légèrement au bénéfice de celle du TRV.

Nombre de salariés au 31 décembre 2012

71 237

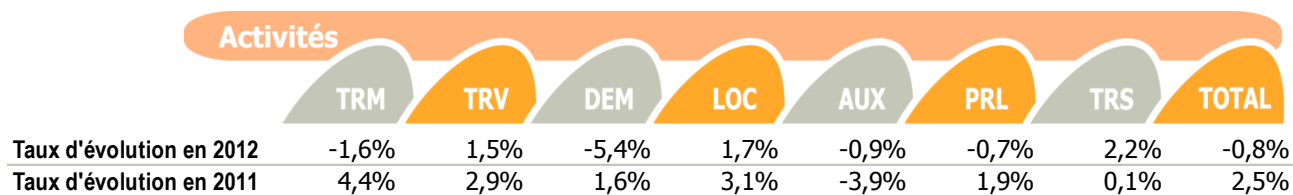
Effectifs par secteur d'activité au 31/12/2012



Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Évolution 2012/2011 par secteur d'activité



Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Évolution sur 5 ans (indice base 100 au 31.12.2007)



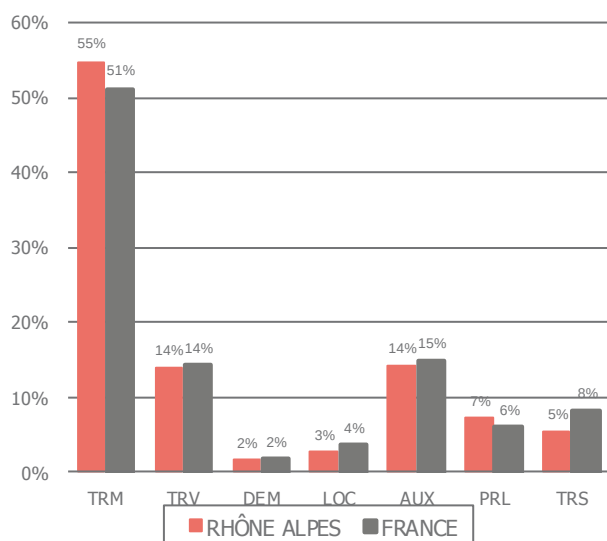
Au 31/12/2012 la Branche a de nouveau perdu des emplois mais dans une proportion moins importante qu'en 2008 et 2009.

Malgré le léger redressement de 2011, le Transport peine à retrouver le seuil de 2007.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des effectifs par secteur d'activité



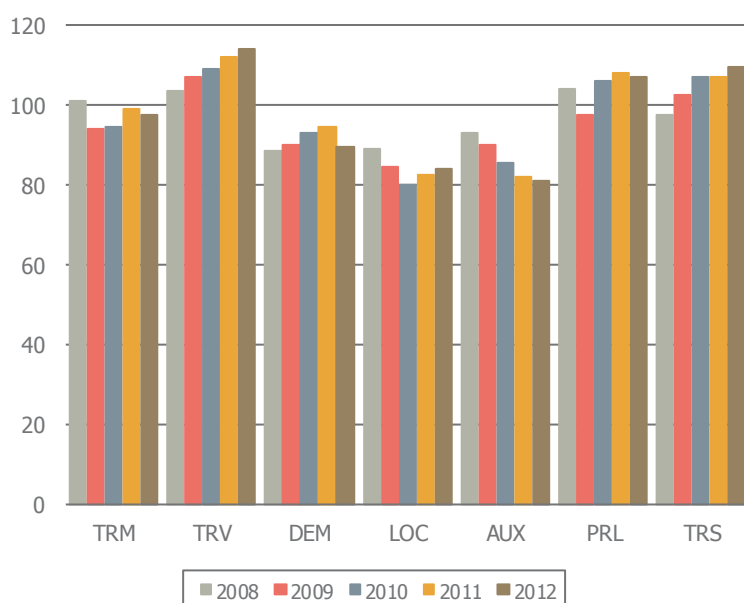
Par rapport à la moyenne nationale, Rhône-Alpes se distingue par une proportion plus importante de salariés employés dans le TRM.

Par contre, la part du TRS est très en dessous de ce qu'on peut observer, en moyenne, en France.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel,

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



Les deux secteurs qui gravitent autour du Transport de Personnes enregistrent (TRV+TRS) une progression constante sur les cinq dernières années tandis que c'est l'inverse qui se produit pour les AUX.

Le TRM, à peu de choses près, parvient à se maintenir à son niveau d'effectifs de 2007.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

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



L'observation sur 10 ans permet de livrer dans le temps une analyse plus rassurante de la situation.

En définitive, et au-delà des soubresauts conjoncturels on s'aperçoit que le TRM (55% des effectifs) gagne 5 points tandis que le transport de personnes connaît une croissance à 2 chiffres.

Les mauvais résultats du DEM et des AUX n'empêchent pas la Branche de gagner un point sur 10 ans (à saluer en temps de crise économique prolongée...)

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des salariés par département

Département	Estimation	%
1	6 384	9%
7	1 733	2%
26	7 951	11%
38	11 897	17%
42	8 132	11%
69	25 490	36%
73	4 439	6%
74	5 212	7%
TOTAL	71 237	100%

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Aucune évolution significative de cette répartition à souligner par rapport à N-1 si ce n'est que 6 départements sur 8 ont perdu des emplois (dont Isère : - 460) et que 2 en gagnent (Rhône : + 181 ; Savoie : + 36)

Effectifs par département et secteur

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
1	3 941	704	67	121	613	546	392	6 384
7	745	500	18	38	170	85	176	1 733
26	4 934	926	96	173	638	850	335	7 951
38	5 301	2 215	196	456	1 419	1 681	629	11 897
42	4 637	1 173	137	159	695	630	700	8 132
69	14 537	1 836	479	817	5 760	1 233	836	25 490
73	2 421	1 185	68	86	315	58	303	4 439
74	2 549	1 368	110	68	550	48	516	5 212
TOTAL	39 064	9 907	1 170	1 918	10 160	5 131	3 887	71 237

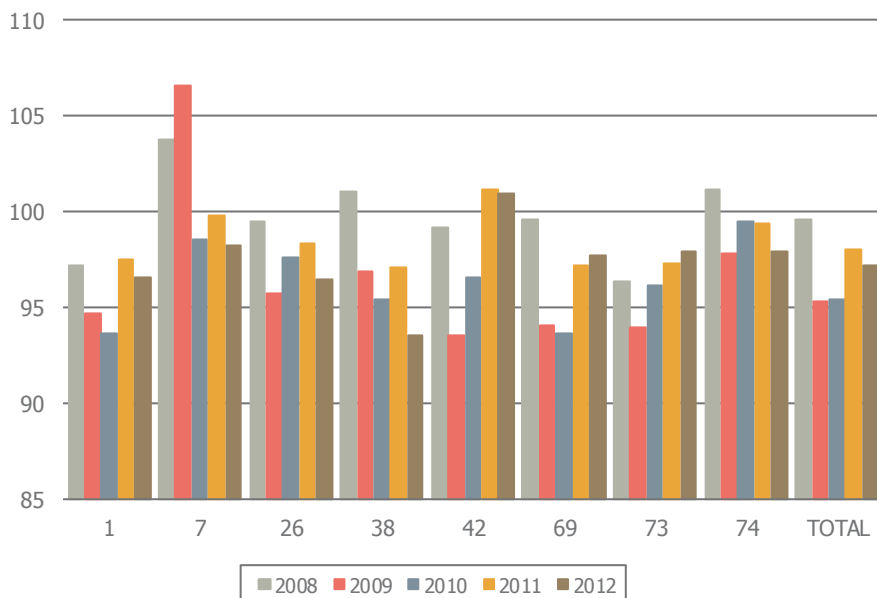
Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Si la Loire compte la proportion la plus importante d'établissements inscrits dans le TRM (65%), au final ce secteur n'emploie que 45% des effectifs transport/logistiques employés sur ce territoire. Cela apporte donc quelques indications sur la taille moyenne des établissements. Il n'en va pas de même dans l'AIN et la DROME où 62% des effectifs salariés travaillent dans le TRM.

Concernant les AUX, le Rhône compte à la fois la proportion la plus importante d'établissements de ce secteur ainsi que des effectifs employés (23% du département et 57% du total des salariés du secteur)

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



L'embellie de 2011 fut de courte durée.

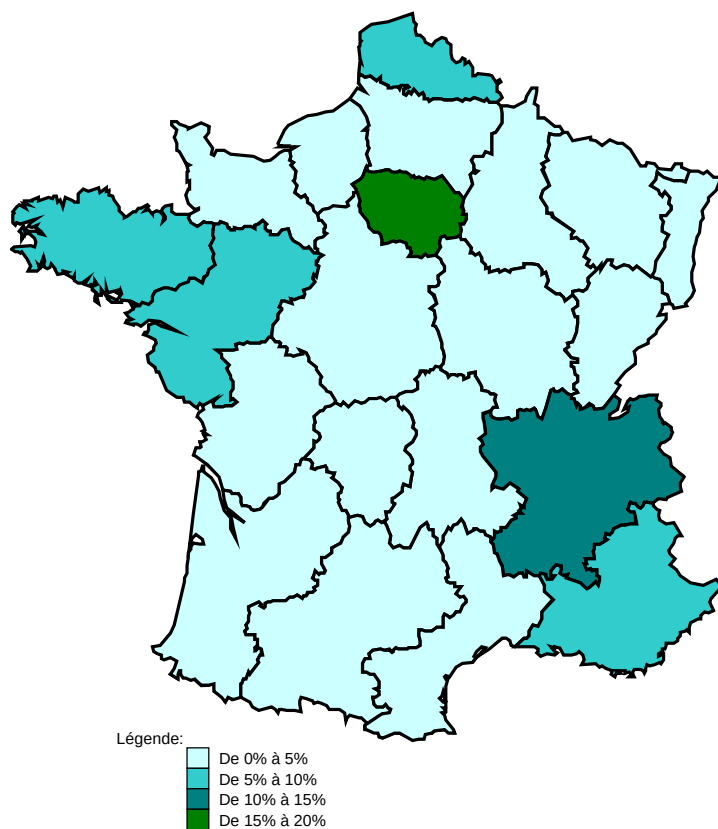
On relève une situation très contrastée par département

Le Rhône et la Savoie semblent confirmer un redémarrage tandis que la situation reste plutôt stable dans la Loire.

Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

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



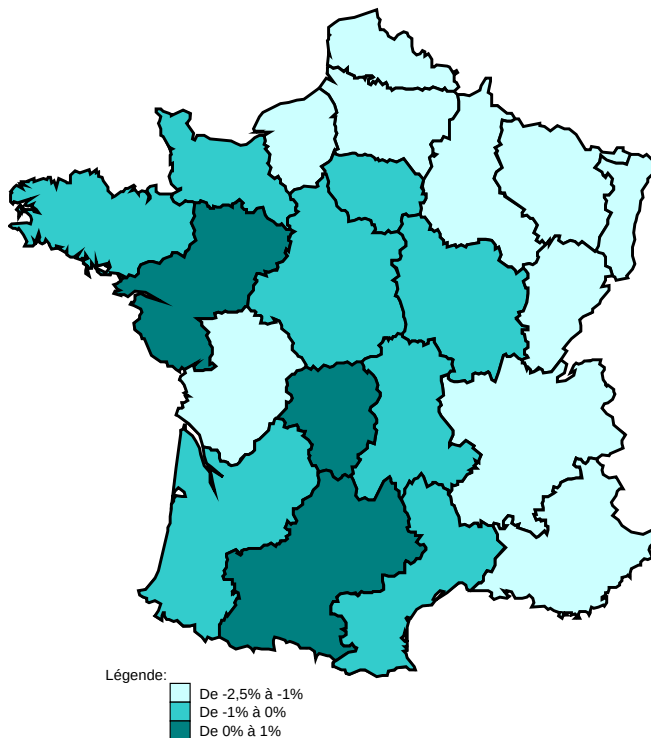
Au 31/12/2012, la Branche des Transports, en France, comptait 646 384 salariés (-0.4%). Rhône-Alpes conserve son second rang derrière l'Ile de France avec 11% des effectifs.

Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

Taux de croissance annuel moyen des effectifs depuis 2007

Marchandises

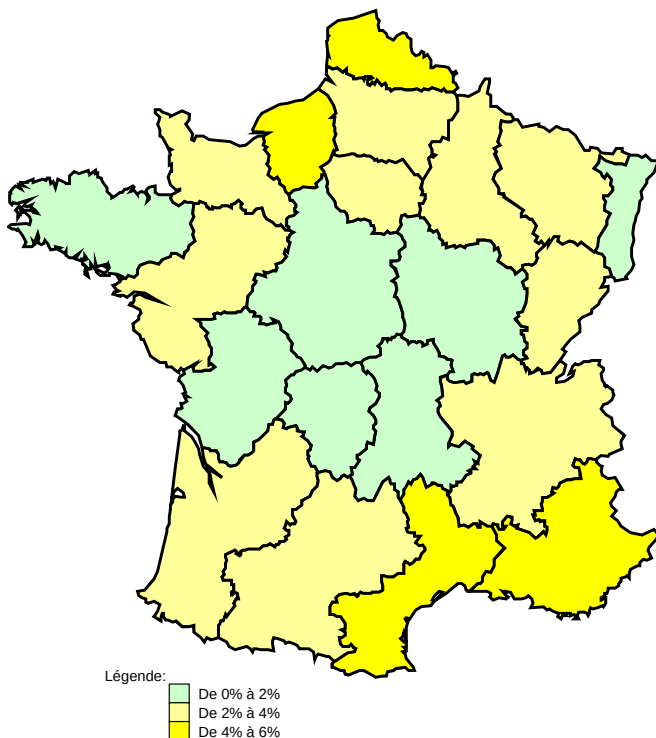
Le constat, pour le TRM, c'est que les effectifs sont stables ou en retrait dans toutes les régions sauf pour trois d'entre elles où une très légère progression a pu être constatée.



Source : ACOSS

Données ajustées au champ conventionnel

Voyageurs

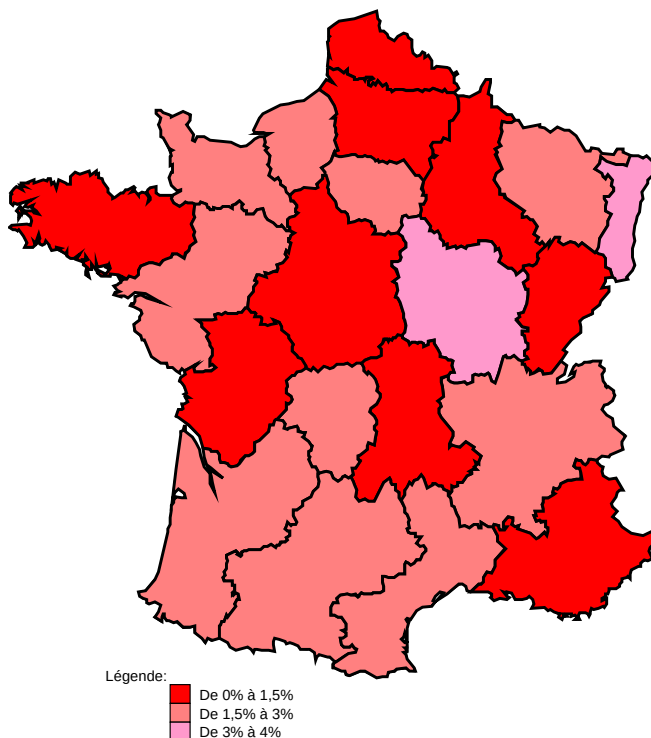


En TRV la situation est à l'inverse avec une croissance positive sur l'ensemble des territoires régionaux et avec une certaine ampleur pour 4 d'entre eux. Rhône-Alpes s'inscrit dans la moyenne.

Transport sanitaire

Comme le TRV, le TRS jouit sur ces cinq dernières années d'une situation plus favorable vis-à-vis de l'emploi que le TRM.

Certes les taux de progression restent modestes mais ils dénotent un dynamisme correspondant à des besoins qui relèvent peut être moins du contexte économique que de la démographie conjugée à l'état de santé de la population française.



Source : ACOSS
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des salariés par famille professionnelle

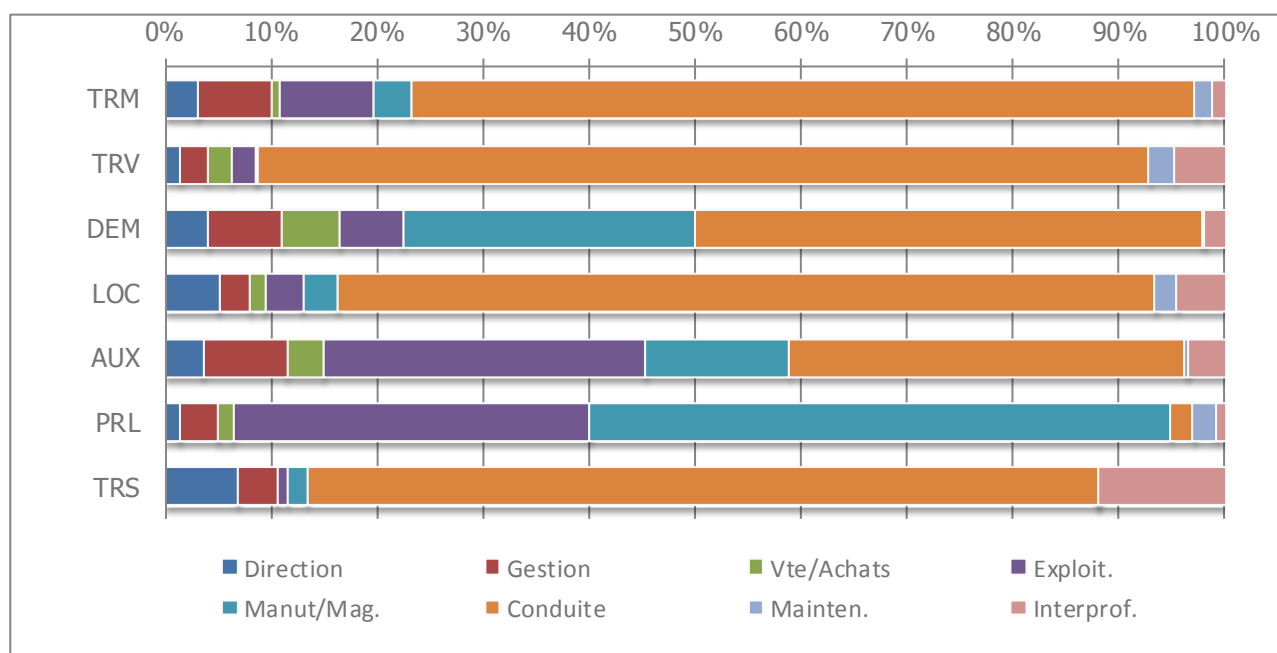
Famille professionnelle	RHÔNE ALPES	FRANCE
Direction	3%	3%
Gestion	6%	5%
Ventes / Achats	1%	1%
Exploitation	12%	9%
Manutention / Magasinage	9%	10%
Conduite	65%	68%
Maintenance	1%	2%
Interprofessionnel	3%	2%
TOTAL	100%	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

En Rhône-Alpes, par rapport à N-1, la FAP EXPLOITATION s'est renforcée passant de 10% à 12% des effectifs alors qu'en France, elle se stabilise en moyenne autour de 9%.

A priori sans relation de cause à effet, sauf à considérer que des exploitations plus structurées permettent désormais de mieux optimiser les besoins en conducteurs, la part de ces derniers perd 1 point et passe à 65%.

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



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Ce sont les transports de personnes qui, proportionnellement, font travailler le plus de conducteurs routiers sachant que dans le TRS il s'agit principalement de conducteurs sur des véhicules < à 3.5 T.

Les métiers de la Manutention/Magasinage semblent être plus particulièrement l'apanage du DEM et des PRL

Enfin, et toujours en valeur relative, les métiers de l'exploitation occupent une place de choix chez les AUX et les PRL.

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	1 221	2 732	268	3 471	1 408	28 884	620	461	39 064
TRV	145	260	228	219	15	8 328	244	468	9 907
DEM	48	81	63	71	323	558	4	22	1 170
LOC	98	57	27	68	64	1 478	40	86	1 918
AUX	364	805	357	3 075	1 381	3 798	32	348	10 160
PRL	73	184	76	1 724	2 809	114	109	43	5 131
TRS	267	144	0	38	74	2 897	2	464	3 887
Total	2 215	4 264	1 019	8 667	6 074	46 057	1 049	1 892	71 237

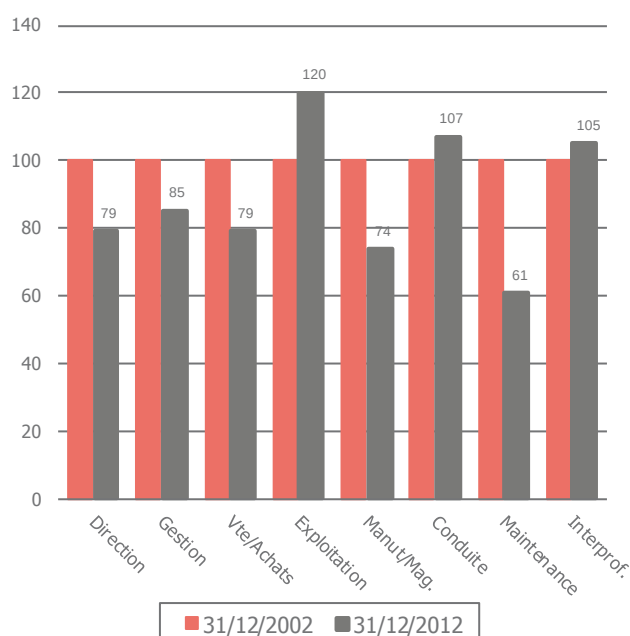
Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

En volumes, le TRM reste le plus gros employeur pour les FAP CONDUITE & EXPLOITATION.

Le PRL, quant à lui, se caractérise à la fois comme étant le secteur où la part de la FAP MANUTENTION/MAGASINAGE est la plus importante mais aussi comme celui qui emploie le plus grand nombre de salariés de cette catégorie.

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



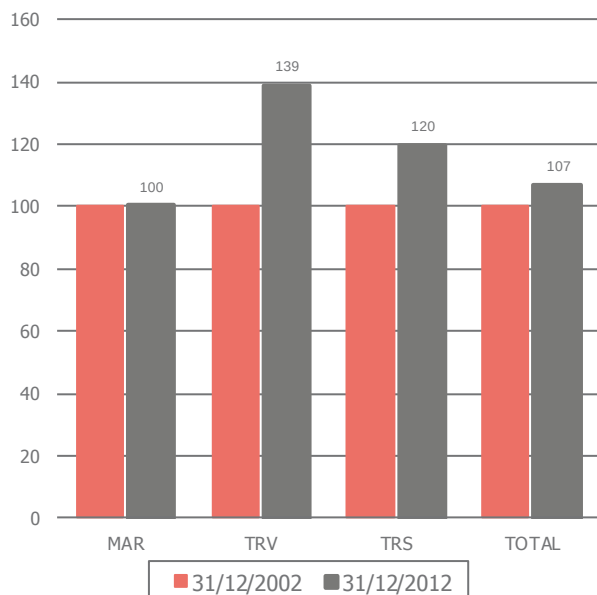
Sur la période considérée ce sont les FAP CONDUITE et EXPLOITATION, représentant les métiers phares de la Branche, qui ont le plus progressé avec une mention spéciale pour l'EXPLOITATION (+20%).

Le « Flop » le plus retentissant concerne la MAINTENANCE (-39%) en raison, sans doute, de la plus grande robustesse des matériels, des innovations technologiques mais aussi de l'externalisation des activités afférentes.

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

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

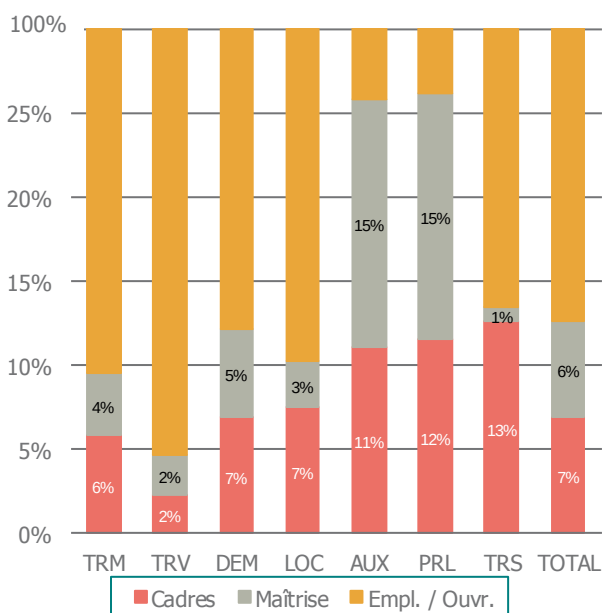


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Les 10 dernières années ont permis, en volume, de préserver les métiers de la conduite routière notamment grâce à une certaine stabilité du TRM mais aussi de faire progresser les chiffres grâce à la bonne santé des transports de personnes.

Sachant que la FAP CONDUITE représente 65% des effectifs de la Branche, il faut comprendre que la moindre variation dans un sens ou dans l'autre peut avoir des effets notables.

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

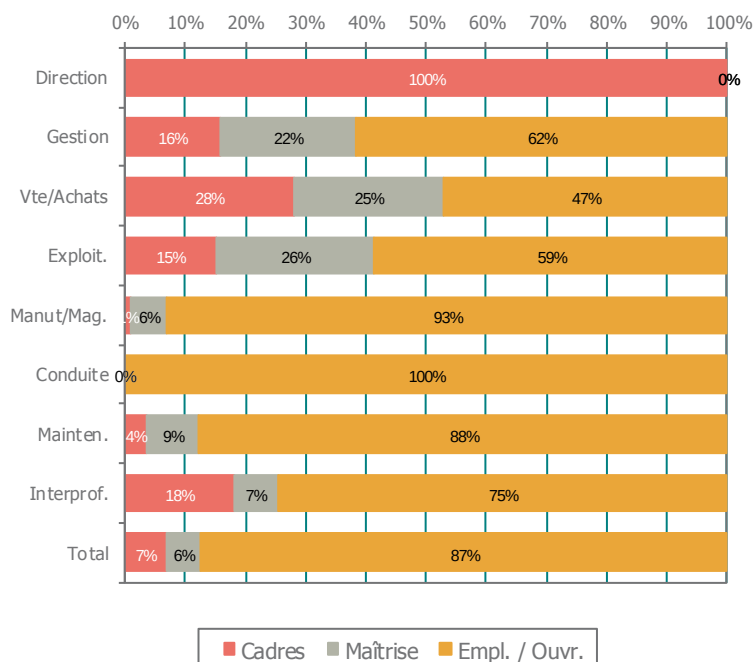


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

A l'instar de la plupart des Branches de l'Economie française (métallurgie, agro-alimentaire, BTP...) celle du transport est principalement représentée par des employés et des ouvriers (90%).

Le Transport / Logistique est avant tout constitué de prestataires de services ce qui requiert une main d'œuvre nombreuse et relativement peu qualifiée.

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

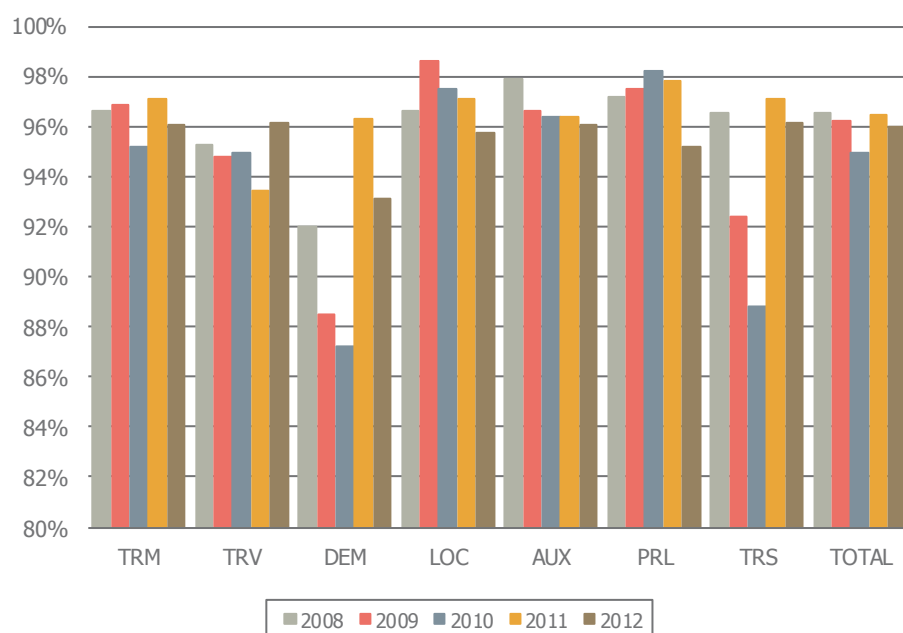


Hormis la FAP DIRECTION, les emplois de la Branche sont majoritairement représentés par des emplois d'exécution opérationnelle.

A noter, néanmoins, qu'une plus grande homogénéité entre CSP semble exister au sein des FAP VENTES/ACHATS et EXPLOITATION en raison, sans doute, des niveaux de qualification plus élevés requis pour les primo-accédants directement liés aux postes à pourvoir. Ces derniers englobant généralement plus de tâches à responsabilités et d'autonomie.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

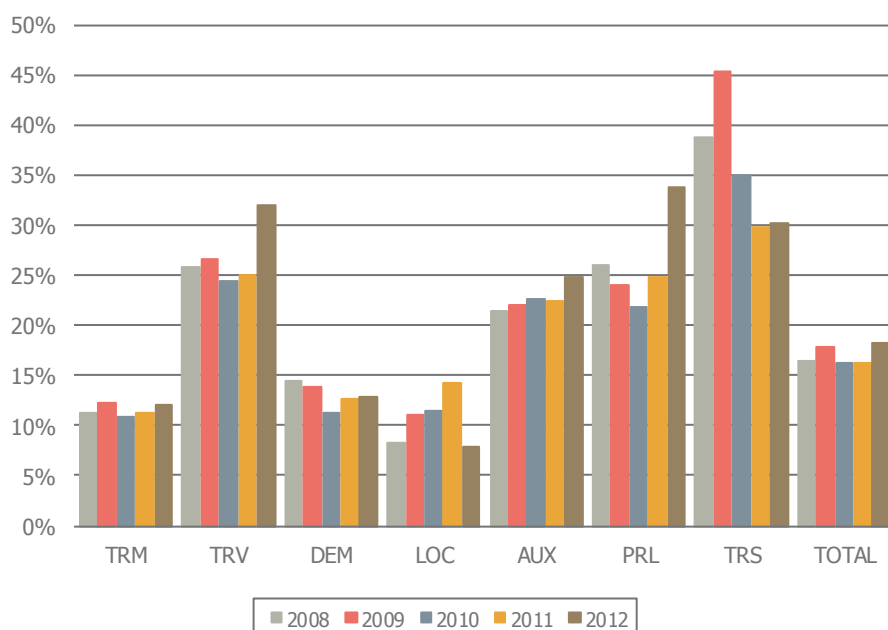
Évolution de la part des salariés en contrat à durée indéterminée (CDI) par secteur



A l'instant « T », plus de 9 salariés sur 10 de la branche transports sont employés en CDI et ce, pratiquement, quel que soit le secteur d'activité.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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



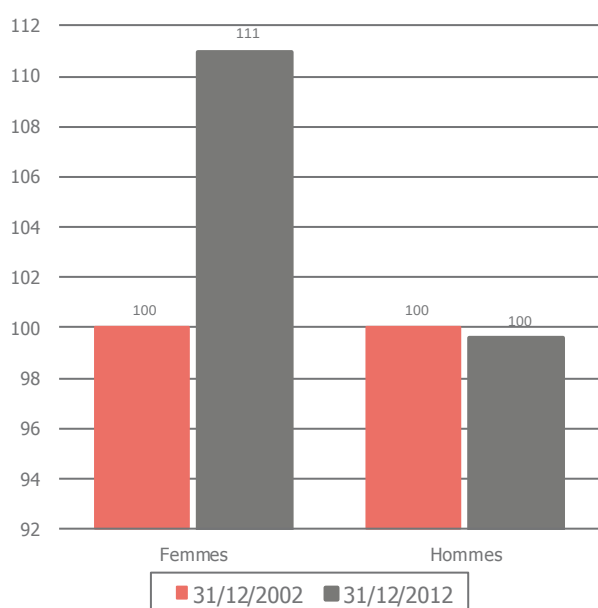
La proportion des femmes dans l'emploi reste stable aux alentours de 16% avec une légère progression à 18% en 2012.

Ce niveau plutôt bas est dû à la faible représentation des emplois féminins dans le TRM (entre 10 et 12%) sachant que ce secteur rassemble 55% des effectifs.

Sans cette incidence, la Branche pourrait vraisemblablement afficher un ratio de l'ordre de 20 à 25%.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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

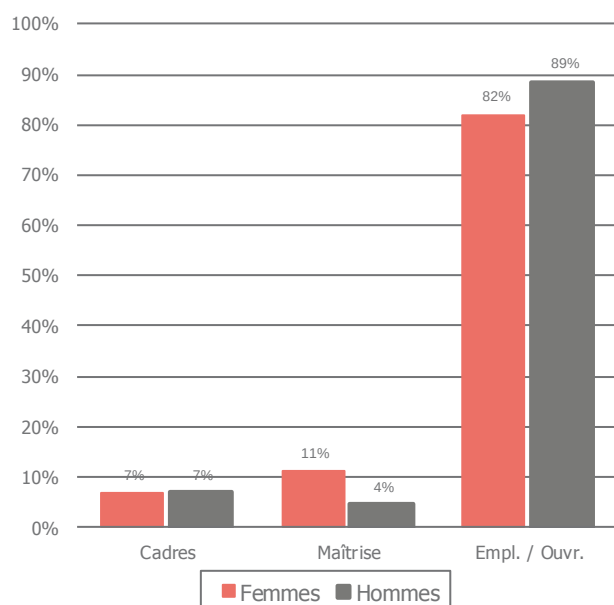


Sur 10 ans, la tendance a, proportionnellement plus profité aux femmes qu'aux hommes.

On peut avancer que les métiers de la gestion, de la vente, de l'exploitation ainsi que ceux de la conduite routière sur vh < 3.5T ont facilité l'accès à l'emploi des femmes au sein de la Branche.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition par sexe et catégorie socio-professionnelle



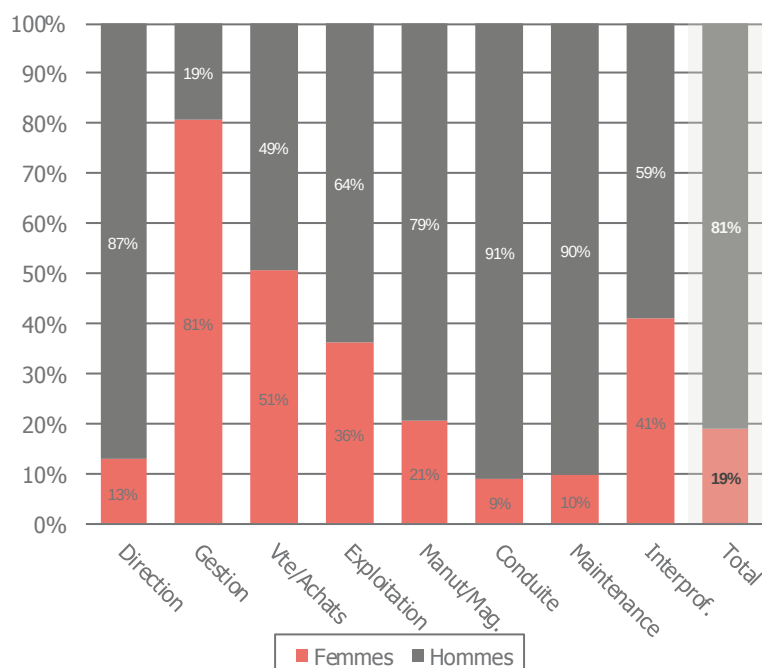
On constate une répartition plutôt homogène des CSP selon le sexe sauf au niveau de la maîtrise où, en valeur relative, la proportion des femmes est pratiquement 3 fois plus importante.

Cela peut sans doute s'expliquer par un ratio plus faible d'encadrement des conducteurs routiers par rapport, notamment, aux FAP GESTION et MANUTENTION. Par ailleurs, le statut de manager intermédiaire ou de proximité n'est pas toujours strictement formalisé.

En moyenne, en 2012, on relève 1 femme cadre pour 4 hommes.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

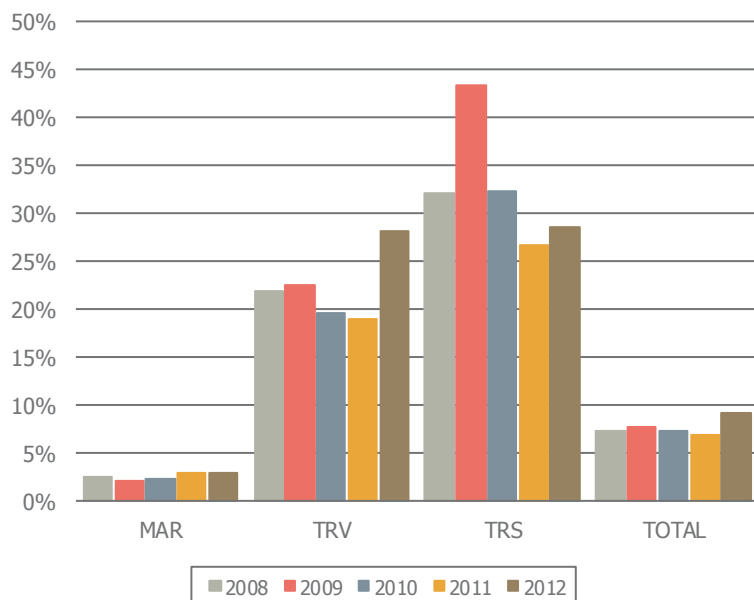
Répartition des effectifs par sexe et famille professionnelle



Pour les FAP, « cœur de métiers » de la Branche, on note 36% de femmes à l'exploitation, 21% en manutention/magasinage et 9% à la conduite.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

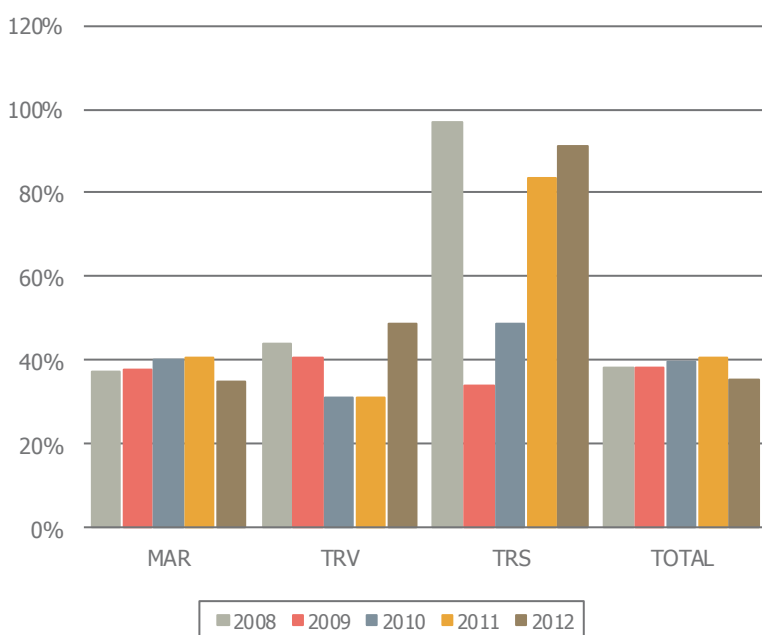
Évolution de la part des femmes dans la famille professionnelle conduite (par secteur)



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Pour les 3 secteurs d'activités considérés, l'emploi des femmes dans la FAP conduite a progressé, « boosté » notamment par le transport de personnes (cependant avec des profils de recrutement très différents). Dans une proportion beaucoup plus faible, on peut néanmoins noter depuis 2010 une progression de la part des « conductrices » au sein des « Marchandises ».

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

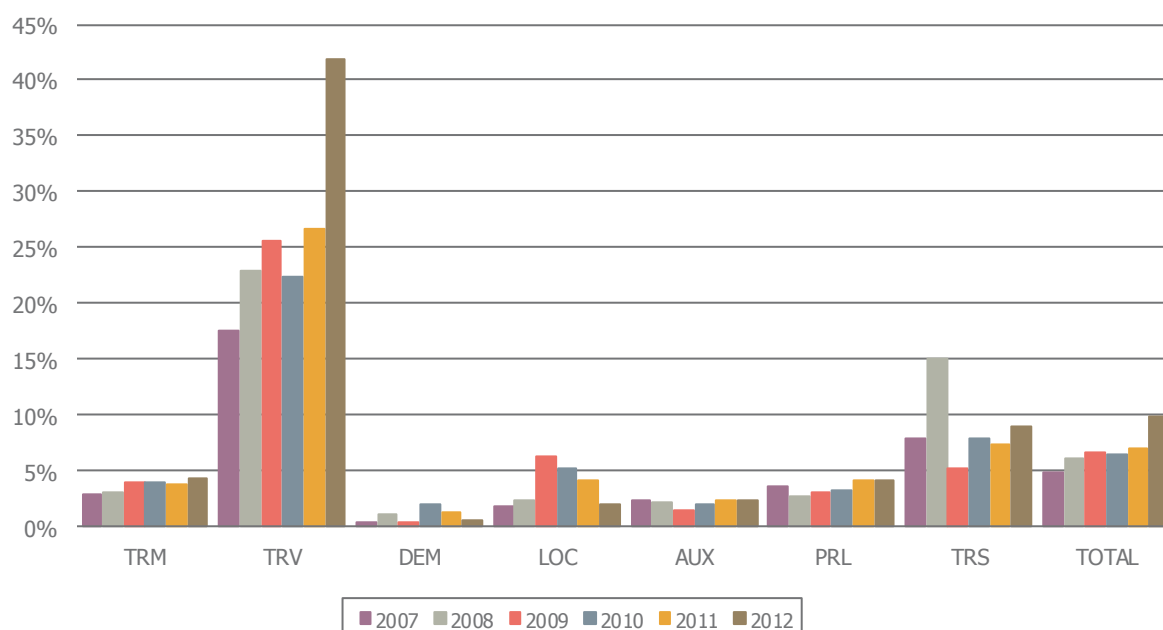


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Sur les 5 dernières années, c'est le TRS qui se distingue le plus. Dans cette FAP et pour ce secteur, c'est principalement le métier de régulateur qui est concerné.

En 2012, on relève un léger effritement pour les Marchandises ce qui impacte la situation globale sur 5 ans.

Évolution de la part des effectifs à temps partiel par secteur



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Le secteur Voyageurs, avec une moyenne aux alentours de 20% à 25% de travailleurs à temps partiel, a vu sa situation « exploser » en 2012 pour, au final, se hisser à plus de 40%.

Cette envolée, conjuguée à une légère progression dans le TRM explique le passage pour la Branche de 7% à 9% de contrats à temps partiel.

Part des salariés à temps partiel par famille professionnelle

Famille professionnelle	%
Direction	1%
Gestion	15%
Ventes / Achats	10%
Exploitation	4%
Manutention / Magasinage	3%
Conduite	11%
Maintenance	13%
Interprofessionnel	7%
TOTAL	9%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Par rapport à N-1, c'est dans la FAP Conduite que les contrats à temps partiel ont le plus progressé (11% contre 7%).

A noter, contrairement à certaines idées reçues, que le niveau des temps partiels dans la FAP MANUTENTION reste bas (3%).

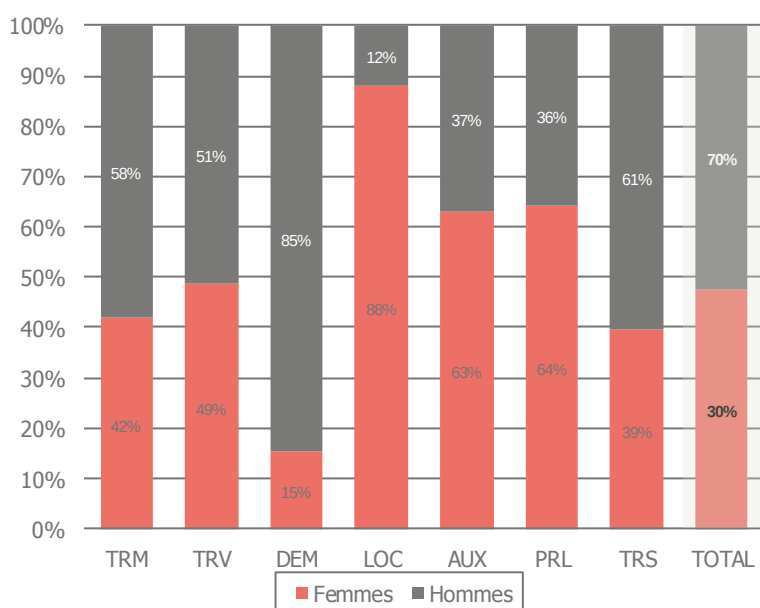
Part des salariés à temps partiel par secteur dans la famille professionnelle conduite

Secteur	
TRM	3%
TRV	47%
DEM	1%
LOC	1%
AUX	2%
PRL	0%
TRS	11%
Total	11%

En 2012, près d'un conducteur sur 2 du TRV se retrouvait à temps partiel contre 30% en 2011. L'importance du temps partiel dans le transport de voyageurs peut en partie s'expliquer par une dynamique de tension sur les budgets des financeurs publics, qui représentent une grande partie des clients des entreprises de Transport Routier de Voyageurs. Il est ainsi de plus en plus compliqué pour ces entreprises de proposer dans le cadre des transports scolaires notamment, des temps complets aux salariés comme cela pouvait se pratiquer précédemment.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Part des effectifs à temps partiel selon le sexe par secteur



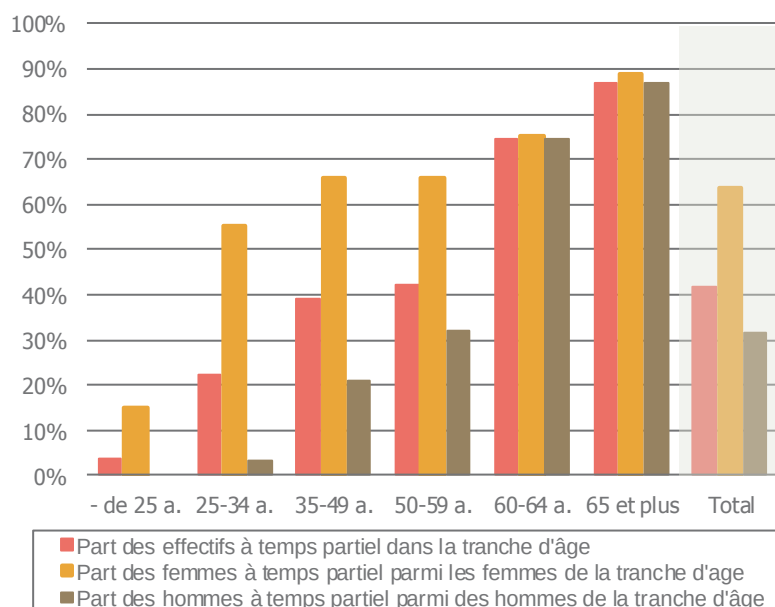
Les secteurs qui emploient le plus de conducteurs (TRM, TRS & TRV) affichent tous une proportion plus élevée de salariés hommes à temps partiel.

Globalement, pour 3 emplois à temps partiel, 2 sont tenus par des hommes.

Dans la mesure où les femmes n'occupent que 19% du total des emplois, cela signifie qu'elles sont plus concernées que les hommes par le temps partiel.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

1^{er} constat : plus on avance dans l'âge, plus la probabilité d'être embauché à temps partiel dans le TRV est importante

2nd constat : Sur les 4 premières tranches d'âge, la proportion des femmes à temps partiel est nettement plus importante que celle des hommes.

Dans le TRV, les femmes connaissent le temps partiel sur toutes les tranches d'âge tandis que les hommes sont relativement peu concernés avant 35 ans.

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	TOTAL
RHÔNE ALPES								
Effectif salarié	39 064	9 907	1 170	1 918	10 160	5 131	3 887	71 237
Dont nb. de temps partiels	1 691	4 142	5	40	251	211	345	6 685
Nb. de temps partiels en ETP	1 032	2 442	3	21	160	138	159	3 954

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

En Rhône-Alpes et en ETP, le temps partiel représente 5.5% du total des emplois avec des distorsions importantes selon le secteur d'activité (TRM = 3% ; TRV = 25%).

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

Activités							
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS
Ancienneté moyenne							
RHÔNE ALPES	8,28	9,02	8,33	8,63	8,21	7,71	4,93
FRANCE	8,65	7,84	9,49	7,92	10,56	6,47	6,76
TOTAL	8,16	8,53					

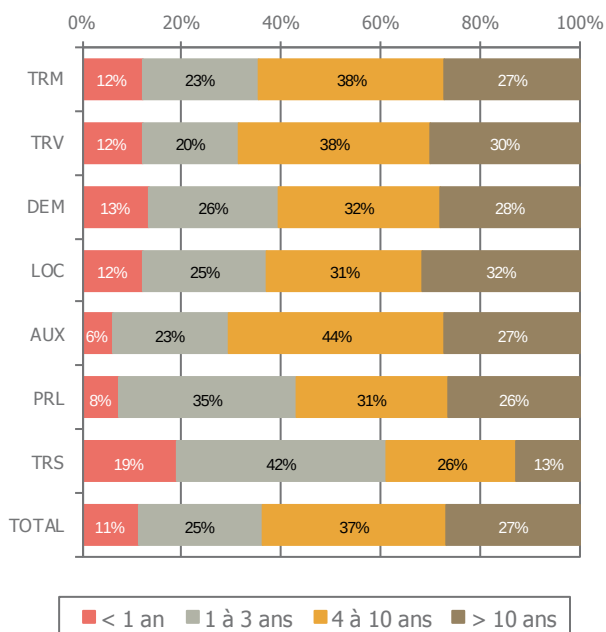
Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

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.

En Rhône-Alpes, l'ancienneté moyenne dans les établissements est légèrement plus faible qu'au niveau national en raison, notamment, des activités TRS et AUX.

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



Globalement, plus d'un salarié sur 3 affiche entre 4 et 10 ans d'ancienneté dans l'établissement qui l'emploie sachant que 1 sur 10 est une nouvelle recrue.

Selon le secteur, on parvient à se faire une petite idée des taux de rotation en relevant la fraction des collaborateurs comptant moins d'1 an d'ancienneté (ex : le TRS avec un taux 2 fois supérieur à la moyenne régionale).

Les AUX semblent profiter d'un taux de renouvellement de leurs collaborateurs plus lent que dans les autres secteurs.

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

3



Démographie



● Démographie

Répartition des effectifs par âge (tous secteurs confondus)

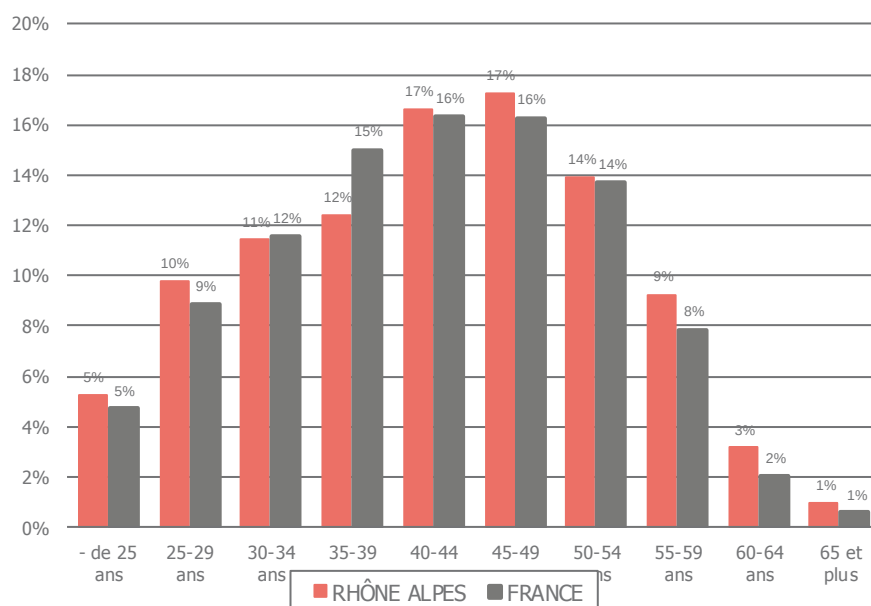
- de 20	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65 et +	Total
394	3 361	6 961	8 136	8 831	11 831	12 291	9 897	6 590	2 256	690	71 237

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

5% des salariés de la Branche ont moins de 25 ans et 4% affichent 60 ans et plus. Près d'un salarié sur 2 se situe dans la tranche d'âge 40 – 54 ans.

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



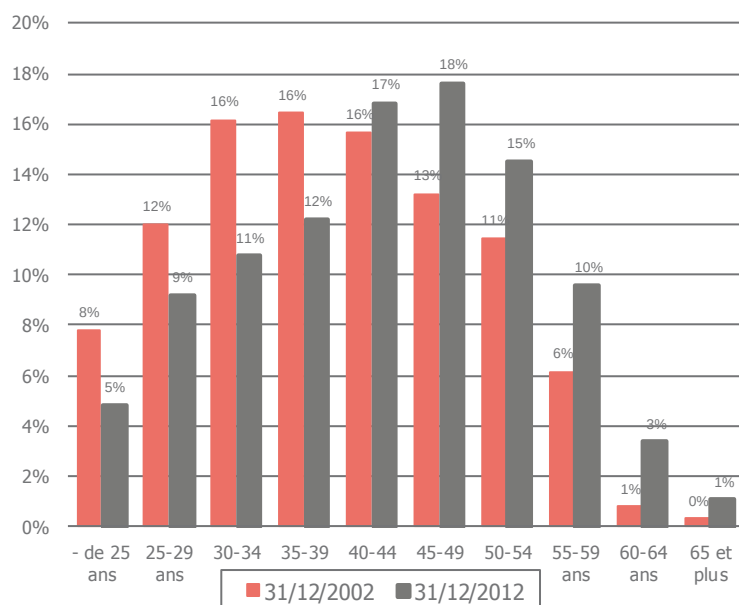
Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Jusqu'à présent Rhône-Alpes employait une part un petit plus importante de jeunes de moins de 25 ans. Rapprochés de la moyenne nationale les écarts se sont réduits au bénéfice d'un vieillissement accru de la population (notamment sur les classes d'âges 40-44 et 45-49).

Nous semblons disposer désormais dans notre région d'une population salariée transport très légèrement plus âgée que la moyenne nationale.

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

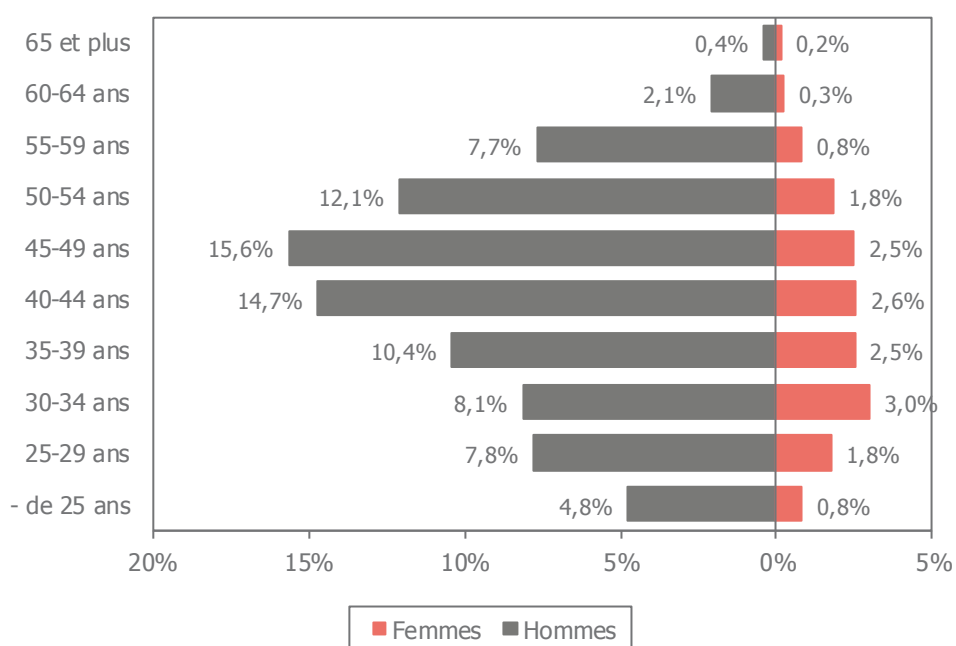


La tendance sur 10 ans facilite une meilleure observation de la courbe démographique. On constate notamment que l'écart se creuse entre les moins de 40 ans et les autres tranches d'âges (52% en 2002 contre 37% en 2012).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Pyramides des âges en 2012 (toutes familles professionnelles)

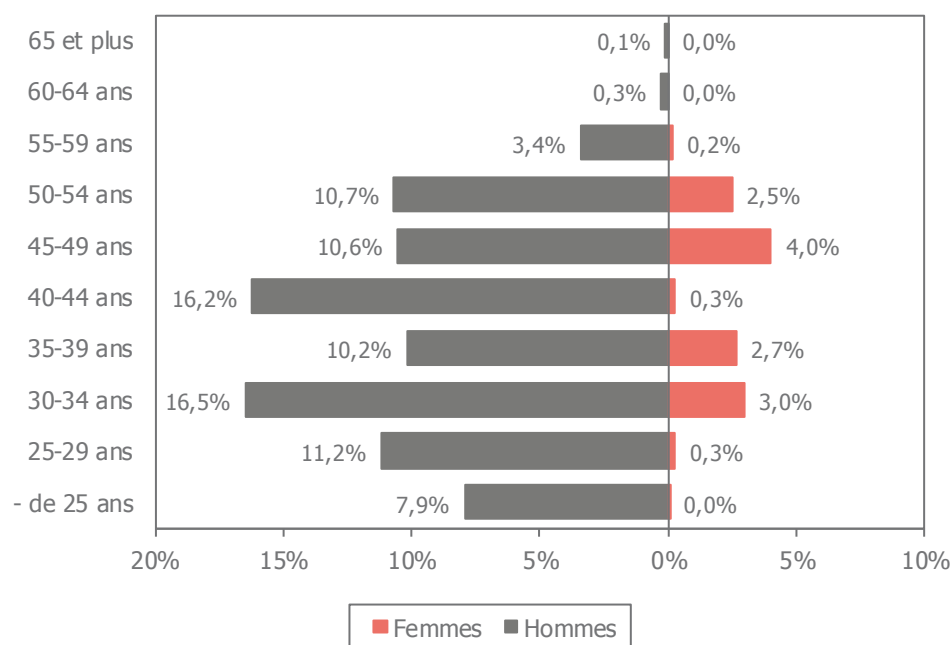
Marchandises (hors déménagement)



Ce graphique correspond plutôt à la physionomie générale de la branche avec, de part et d'autre, une montée en puissance des jeunes générations jusqu'à 49 ans puis un déclin progressif et accéléré à partir de 50 ans.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

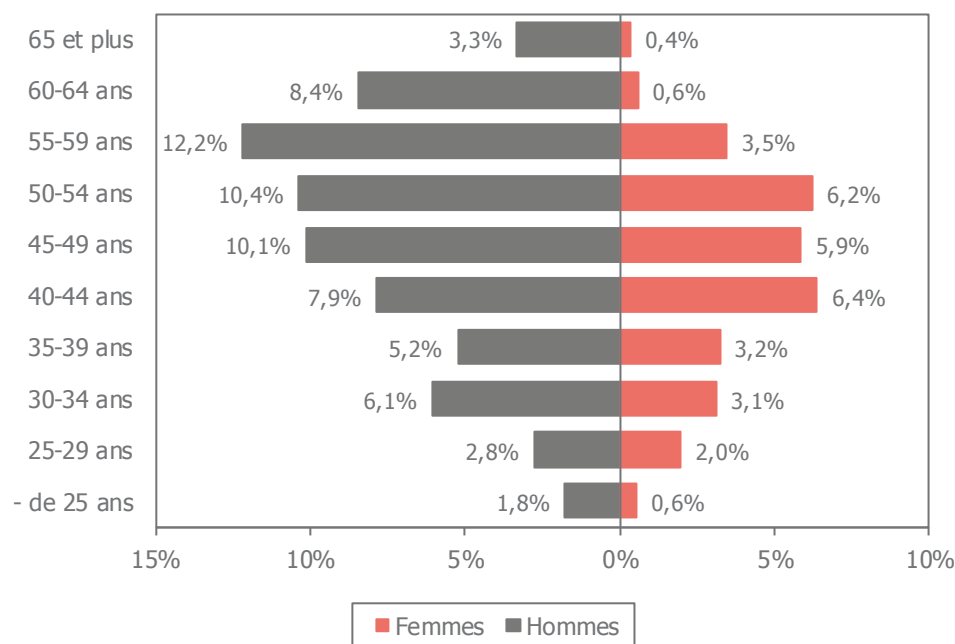
Déménagement



Les 30-34 ans ainsi que les 40-44 ans constituent chez les hommes le plus gros des bataillons tandis que les femmes s'inscrivent principalement sur les tranches d'âges de 30 à 49 ans.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Transport routier de voyageurs

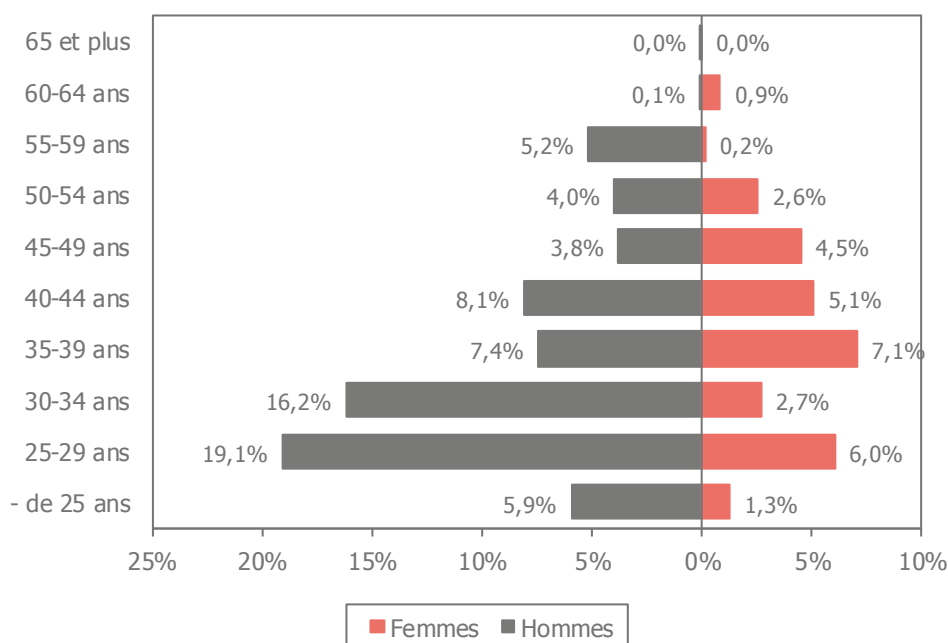


Sur le graphe ci-contre, on constate une certaine homogénéité générationnelle entre les hommes et les femmes avec, à priori, pour ces dernières un retrait de la vie active, plus anticipé que chez les hommes.

30% des effectifs sont âgés de plus de 55 ans contre 11,5% dans le TRM.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Transport sanitaire



Une pyramide qui fait la part belle aux jeunes de moins de 35 ans.

Plus que dans d'autres secteurs, L'utilisation de véhicules légers peut inciter les jeunes femmes à postuler.

16% de femmes < 40 ans contre 9% dans le TRV et 6% dans le DEM).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Structure par âge et catégorie socio-professionnelle

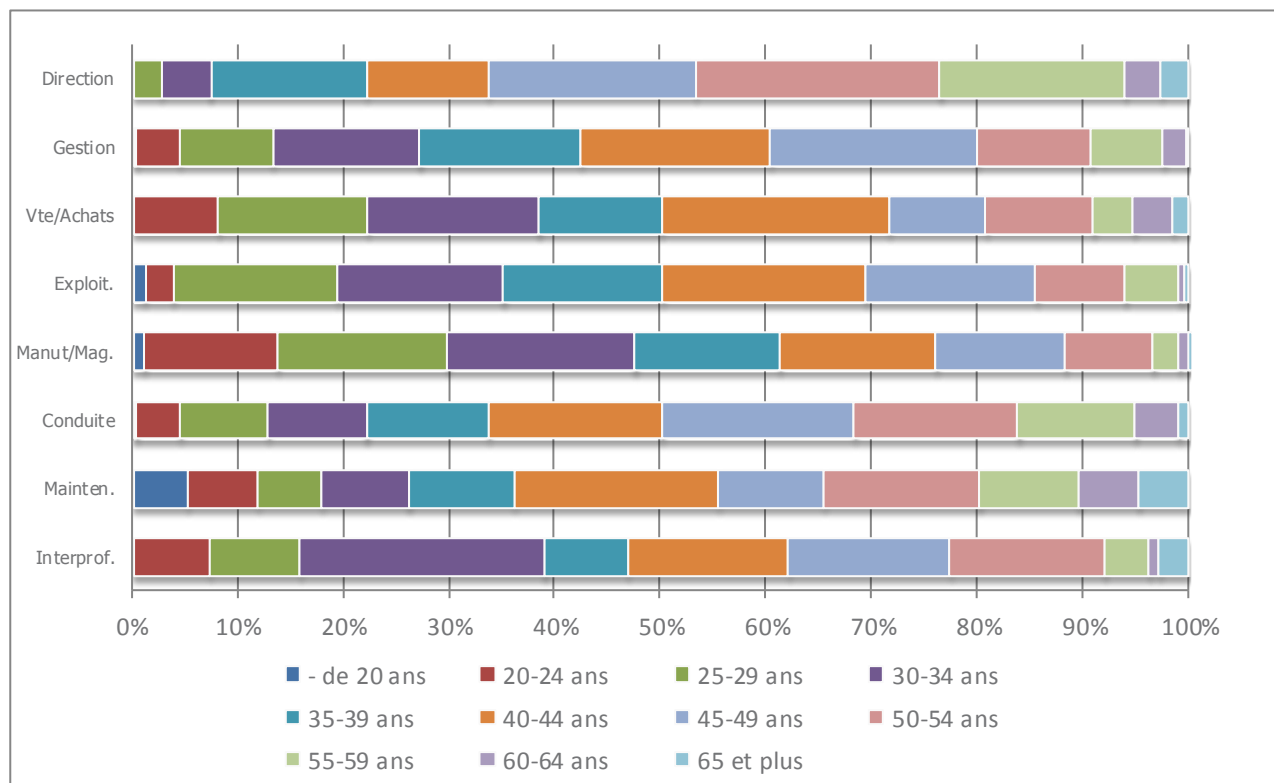
	Cadres		Maîtrise		Empl. / Ouvr.		Total	
- de 20 ans	0	0%	0	0%	394	1%	394	1%
20-24 ans	0	0%	84	2%	3 277	5%	3 361	5%
25-29 ans	411	8%	424	10%	6 126	10%	6 961	10%
30-34 ans	412	8%	587	14%	7 137	11%	8 136	11%
35-39 ans	573	12%	619	15%	7 639	12%	8 831	12%
40-44 ans	932	19%	919	23%	9 980	16%	11 831	17%
45-49 ans	910	18%	603	15%	10 777	17%	12 291	17%
50-54 ans	905	18%	553	14%	8 439	14%	9 897	14%
55-59 ans	540	11%	253	6%	5 797	9%	6 590	9%
60-64 ans	190	4%	37	1%	2 029	3%	2 256	3%
65 et plus	58	1%	0	0%	632	1%	690	1%
Total	4 932	100%	4 080	100%	62 226	100%	71 237	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

En 2011, la Branche comptait 40% de cadres entre 40 à 49 ans contre 37% en 2012. Ce différentiel chez les cadres semble s'être reporté sur la tranche 50-59 ans (29% en 2012 contre 26% en 2011). Dans ce dernier cas, cela signifie que l'âge moyen doit plus osciller autour de 50-54 ans plutôt que 55- 59 ans.

Chez les employés/ouvriers, la part des 50 ans et plus reste stable à 27% d'une année sur l'autre. D'une certaine manière, et même si le vieillissement des effectifs cela semble inéluctable, cela permet de le contenir quelque peu.

Structure par âge et famille professionnelle



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

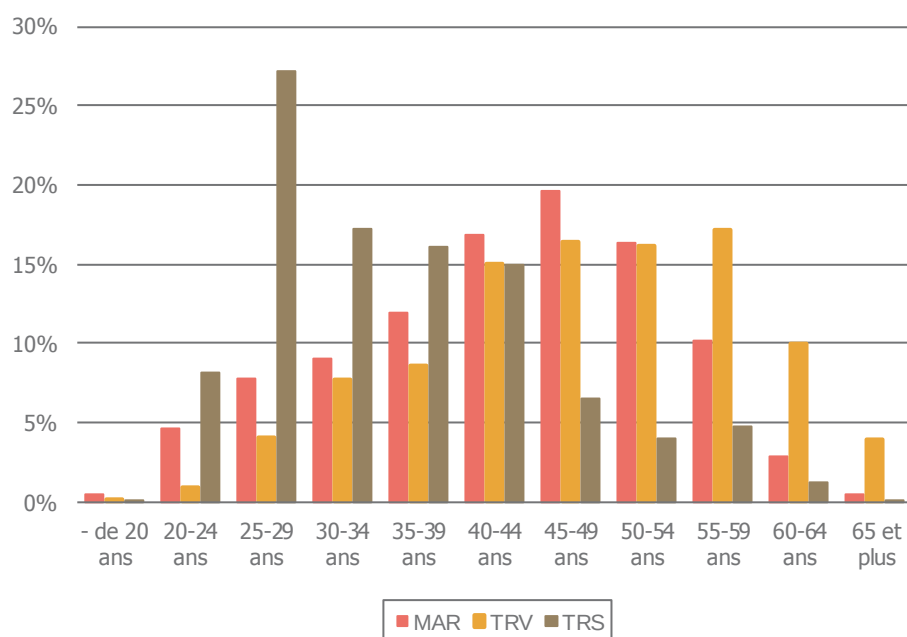
Bien entendu la répartition par âge correspond à une structure différente selon les groupes de métiers rassemblés en FAP (Familles Professionnelles).

A noter tout d'abord que, selon les FAP, certaines classes d'âges parmi les plus jeunes ne sont parfois pas du tout représentées ou alors de manière très symbolique.

La FAP CONDUITE se caractérise en étant accessible à tous même si les classes de 40 à 54 ans constituent le « gros des troupes ».

Les FAP VENTES et EXPLOITATION, parviennent respectivement à rassembler 50% de leurs effectifs sous la barre des 40 ans mais elles sont devancées par la MANUTENTION qui en compte plus de 60%.

Structure par âge dans la conduite en 2012

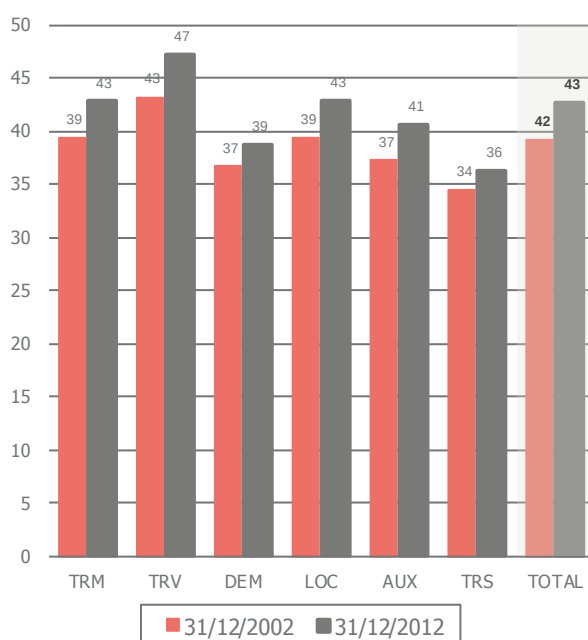


Quel que soit le secteur concerné, on note une absence quasi-totale de conducteurs de moins de 20 ans.

Dans le TRM, au-delà du seuil des 20 ans, la part des conducteurs augmente significativement jusqu'à 49 ans puis chute assez brutalement après 55 ans (exercice du CFA). Dans le TRS, près de 40% des conducteurs ont moins de 30 ans contre tout juste 5% dans le TRV.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

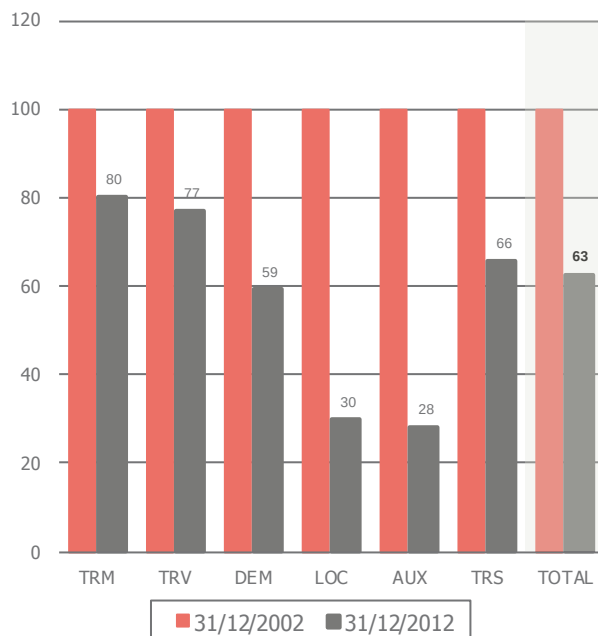
Comparaison à 10 ans de l'âge moyen par secteur (ensemble des familles professionnelles)



L'âge moyen augmente dans tous les secteurs pour se fixer à 43 ans au niveau de la Branche. Sur 10 ans, la progression aura été d'une année.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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

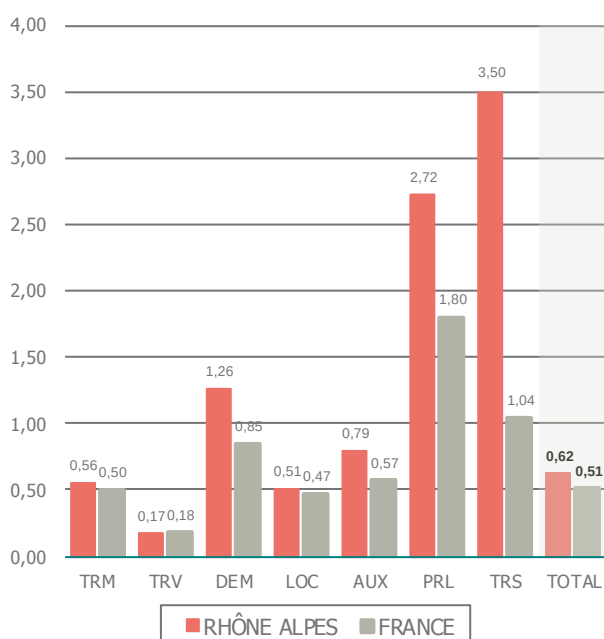
Baisse de près de 40% en 10 ans et très nette progression par rapport à N-1. Les jeunes semblent donc rencontrer les plus grandes difficultés à s'inscrire durablement dans les différentes activités de la Branche.

Pour 2012, la baisse soudaine des salariés de moins de 25 ans dans le Déménagement constitue un fait marquant (*2 en 2011) et, pour tout dire, un retournement de situation. Il faudra vérifier l'année prochaine si cette tendance se confirme dans une activité réputée pour avoir fréquemment recours aux jeunes..

Plus aucun secteur, pour cette tranche d'âge, n'a retrouvé la part qui était la sienne en 2002.

Indicateurs démographiques

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



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

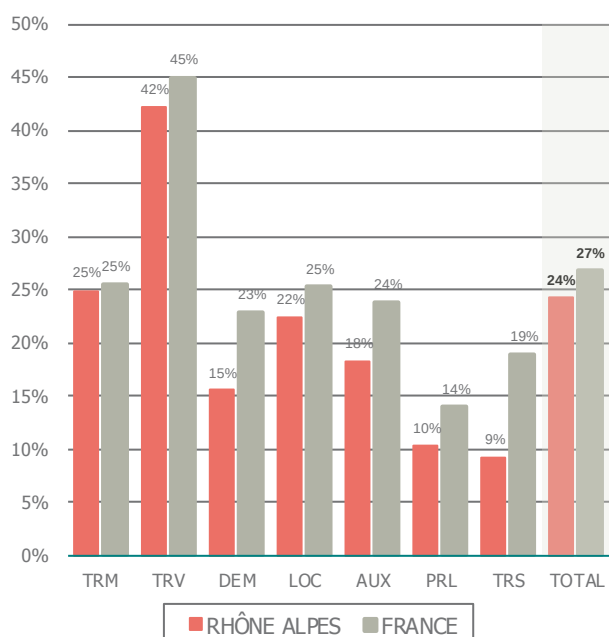
Le taux de relève exprime le nombre de salariés de moins de trente ans, sur le nombre de salariés de plus de cinquante ans.

D'une manière générale lorsque ce taux est < 1 , cela atteste d'un vieillissement de la population concernée.

En Rhône-Alpes ce taux est passé de 0.65 à 0.62.

Une situation qui peut se révéler préoccupante pour le TRM alors qu'il y a sans doute moins lieu de s'inquiéter pour le TRV où il s'agit plus de la résultante pérenne d'un contexte d'exploitation particulier.

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).

En Rhône-Alpes, ce taux est resté stable soit 25% de la population salariée qui sera renouvelée dans les 10 prochaines années. A noter cependant des nuances par secteur. Ainsi ce taux passe à 0.5 pour le TRV, soit un salarié sur 2.

Les DEM, PRL et TRS disposent d'effectifs dont l'âge moyen est plutôt moins élevé que dans les autres secteurs (par contre ce sont les taux de rotation qui peuvent être plus élevés).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel



Mouvements de main d'œuvre

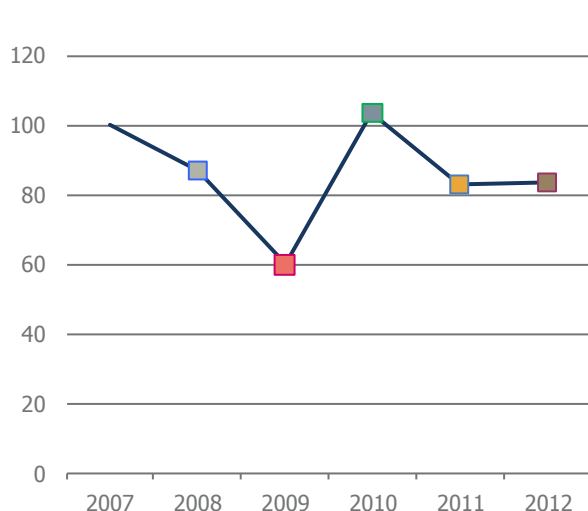


● Mouvements de main d'œuvre

Nombre de recrutements en 2012

12 080

Évolution des recrutements (indice base 100 au 31.12.2007)



+ 1.4% par rapport à 2011 soit de l'ordre de 166 recrutements supplémentaires.

Pour rappel, la notion de recrutement intègre les créations de postes mais pas seulement.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Recrutements par activité

	Activités							
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
2012	8 419	1 330	179	247	645	479	781	12 080
Evolution 2012 / 2011	12%	-9%	11%	-10%	-45%	35%	-21%	1%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Sous l'angle de la volumétrie, des recrutements 2012 principalement « boostés » par le TRM soutenus par le DEM et les PRL.

Répartition des embauches par famille professionnelle en 2012

	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof.	Total
RHÔNE ALP	0%	2%	1%	7%	6%	82%	1%	1%	100%
FRANCE	1%	3%	1%	6%	15%	70%	2%	1%	100%

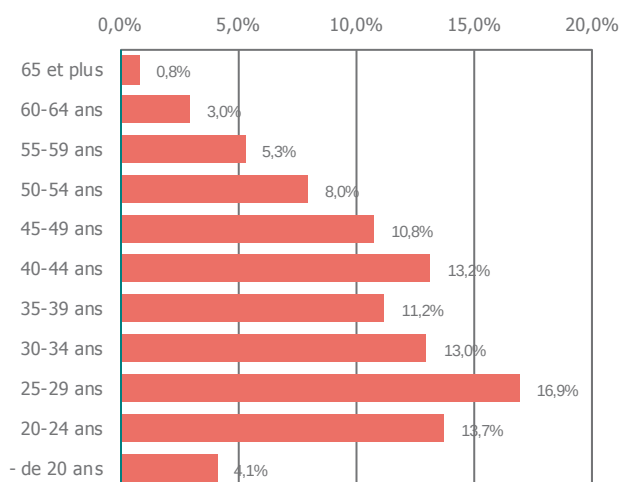
Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Sur 12 080 recrutements près de 9 700 sont à rattacher aux emplois de la conduite routière. Rhône-Alpes se caractérise par un fort taux de recrutement de conducteurs alors que le poids de cette FAP est moins important qu'au niveau national.

A noter également le faible niveau d'embauche de la FAP MANUTENTION/MAGASINAGE, alors que Rhône-Alpes est une des toutes premières régions logistiques de France (le recours à l'intérim n'est pas répertorié comme une embauche).

Embauches par tranche d'âge, toutes familles confondues



Les salariés < 25 ans représentent près de 15% des recrutements (en baisse par rapport à 2011) tandis que la part des recrutements des 55 ans et plus frôle les 9% (5.5% à N-1) .

Plus de 40% des personnes recrutées concernent des personnes entre 25 et 39 ans.

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Embauches par âge et famille professionnelle en 2012

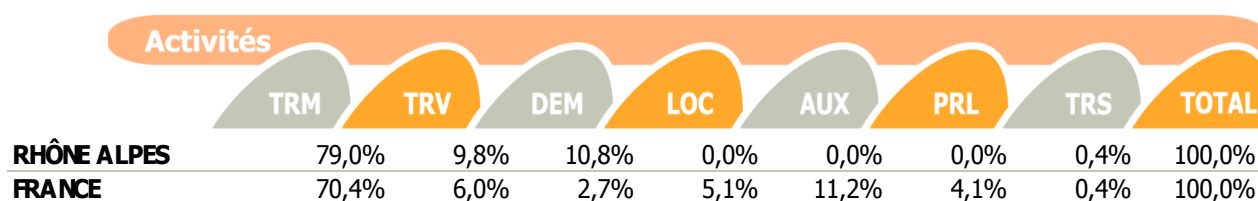
	- de 20	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65 et +	Total
Direct.	0%	0%	0%	92%	0%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Gestion	8%	52%	15%	4%	9%	0%	2%	8%	2%	0%	0%	100%
Vte/Ach.	0%	0%	0%	40%	27%	5%	18%	0%	0%	8%	0%	100%
Exploit.	21%	19%	22%	8%	7%	10%	5%	3%	6%	0%	0%	100%
Manut.	14%	44%	12%	5%	15%	5%	1%	3%	1%	0%	0%	100%
Conduite	2%	10%	17%	13%	11%	14%	12%	9%	6%	4%	1%	100%
Mainten.	40%	36%	2%	1%	1%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Interpro.	0%	11%	0%	64%	0%	11%	0%	11%	3%	0%	0%	100%
Total	4%	14%	17%	13%	11%	13%	11%	8%	5%	3%	1%	100%

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Pour la FAP MAINTENANCE, 8 recrutements sur 10 concernent des jeunes < 25 ans contre 12% pour les métiers de la conduite. Cette dernière FAP a aussi recruté 20% de ses effectifs au-delà de 50 ans. Enfin, la FAP GESTION a nettement intensifié la recherche de jeunes collaborateurs avec 60% de moins de 25 ans rapportés au total de ses embauches. Il est possible qu'il y ait eu un effort particulier en direction des contrats en alternance.

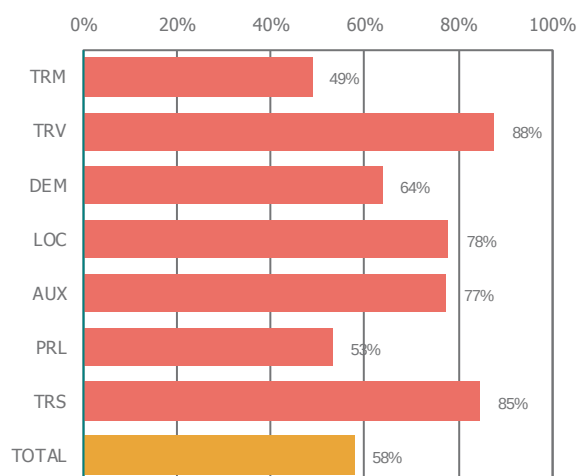
Embauches de conducteurs de moins de 26 ans par secteur d'activité



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Les $\frac{3}{4}$ des jeunes conducteurs sont recrutés par le TRM soit environ 1 500 postes concernés.

Embauches en CDI par secteur d'activité

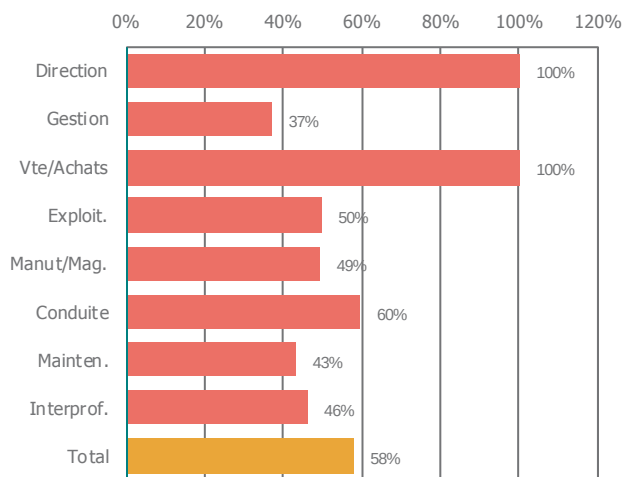


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Par rapport à 2011, la part des recrutements en CDI a fléchi pour passer de 71% à 58%.

Cette moyenne a été affectée par le TRM qui passe de 71% à 48%.

Embauches en CDI par famille professionnelle



Par rapport à N-1, nous relevons d'importants renversements de tendances avec tout juste 60% de recrutements en CDI pour la FAP CONDUITE. Cette baisse a une très forte répercussion, sur la moyenne régionale des embauches effectuées en CDI.

Faut-il en conclure à l'émergence de nouvelles méthodes de recrutement ? Il est sans doute encore trop tôt pour l'affirmer.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

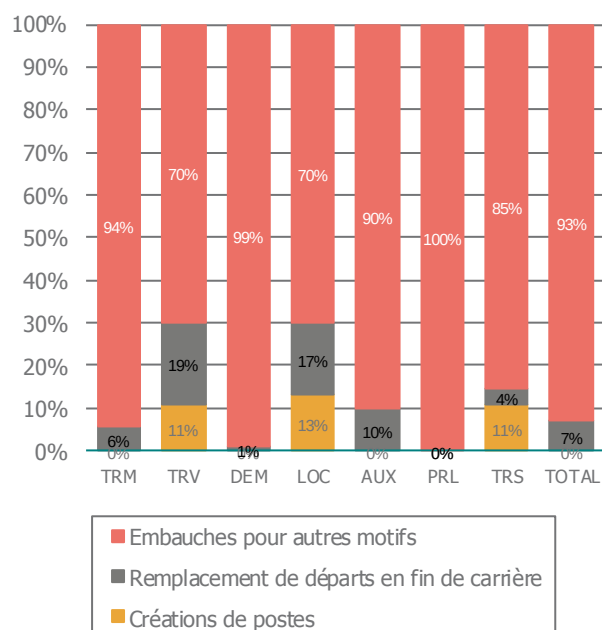
Transformation des CDD en CDI

	%
CDD -> CDI	2%
CDD -> CDD	8%
Fin de contrat	90%
Total	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Par rapport à l'année dernière, on assiste à une forte réduction des transformations de CDD en CDI (2% contre 5%). Sans doute le signe d'un Marché encore trop fragile pour pérenniser certains recrutements voire pour faciliter la création de nouveaux postes.

Répartition des types d'embauches en 2012



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Les créations de postes, soit + 265 au total, ont seulement concerné 3 secteurs et encore selon des proportions qui restent modestes.

Une grande partie des embauches a permis, notamment, de compenser les démissions et le remplacement des départs en fin de carrière si l'activité le justifiait.

A noter les 11% de créations de postes dans le TRV.

Nombre de départs en 2012

21 568

Évolution des départs (indice base 100 au 31.12.2007)



Après trois années de baisse consécutive, X 2 des départs par rapport à 2011. Un triste record depuis 2007 !

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Départs par activité

	Activités							
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
2012	15 290	1 585	208	293	1 893	568	1 732	21 568
Evolution 2012 / 2011	102%	32%	19%	20%	129%	281%	188%	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

L'évolution des départs a été positive dans tous les secteurs et, pour certains, de manière considérable (TRM, PRL et TRS).

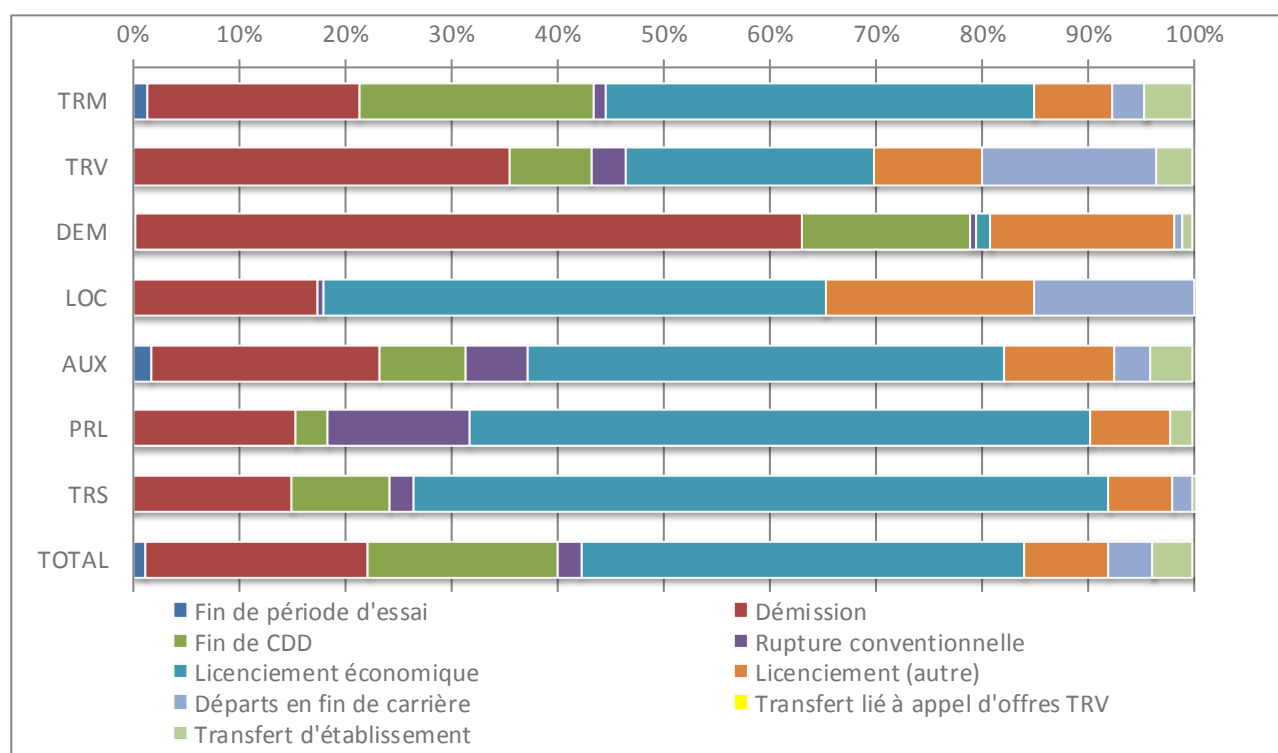
Répartition des départs par famille professionnelle

	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof.	Total
2012	1,1%	3,0%	0,9%	8,5%	7,1%	71,9%	1,6%	6,0%	100,0%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Ce sont essentiellement les conducteurs qui ont fait les frais de ces départs mais dans une proportion plus faible qu'en 2011 en raison de la part grandissante des départs dans les FAP MANUTENTION et INTERPROFESSIONNEL.

Répartition des départs par motif et secteur en 2012

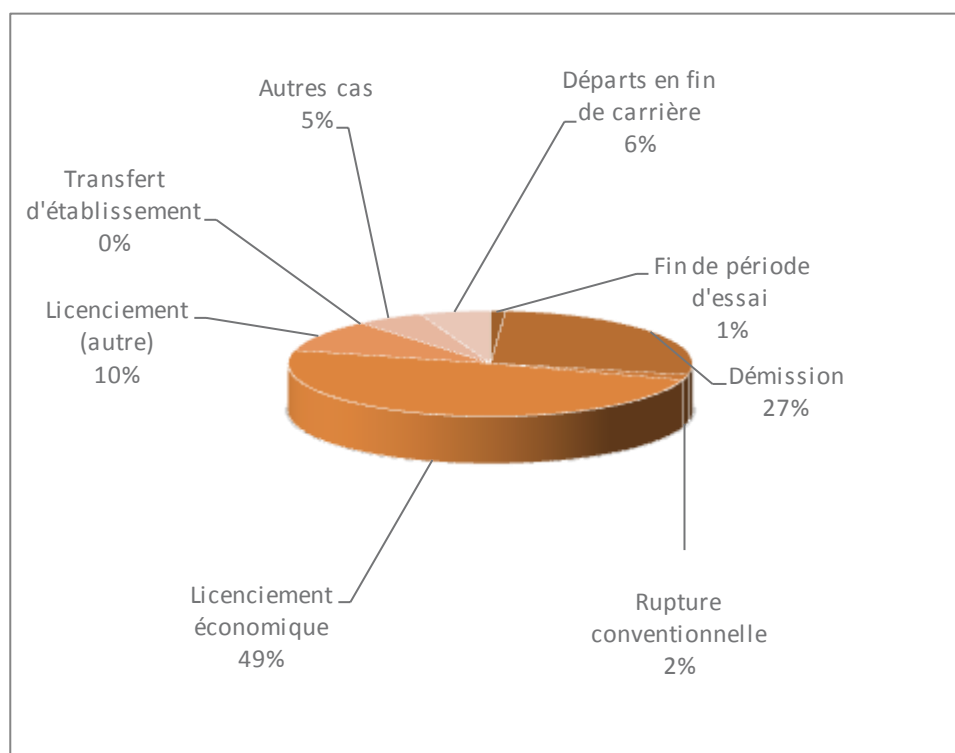


Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Les causes de départ, en moyenne quel que soit le secteur, sont dans l'ordre : le Licenciement Economique (41%), la Démission (21%) et les fins de CDD (18%). Pour rappel, en 2011, les démissions comptaient pour 41% du total suivi par les fins de CDD tandis que les licenciements économiques représentaient moins de 2% du total !

Motifs des départs des Conducteurs en CDI

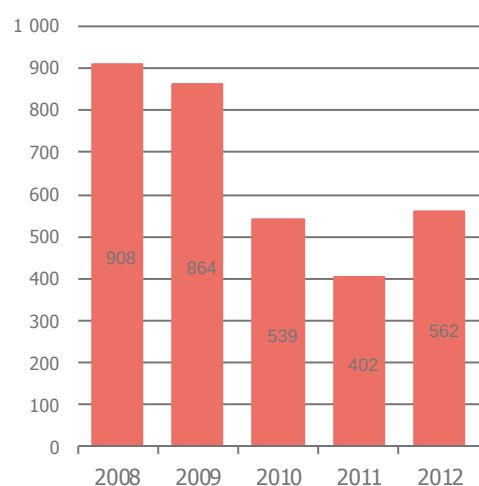


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

En 2012, les licenciements économiques ont concerné près d'un départ de conducteur sur 2 ce qui en dit long sur les difficultés rencontrées par les entreprises tout au long de l'année.

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

Marchandises



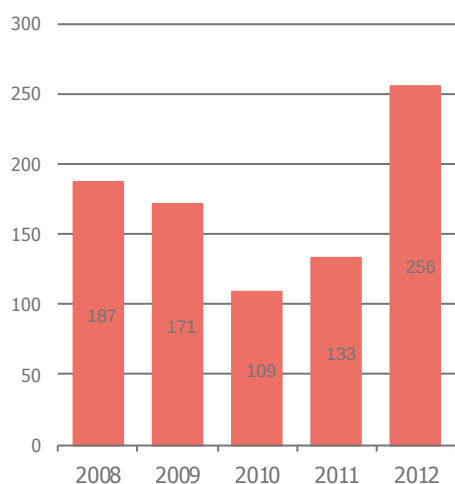
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Les départs en fin de carrière représentent le cumul CFA + retraite.

On note une très forte augmentation (+40%) pour 2012 dans le secteur Marchandises.

Cela signifie-t-il qu'un plus grand nombre de salariés auraient choisi de faire valoir leurs droits en raison d'une situation économique trop incertaine ou de textes réglementaires fluctuants pouvant potentiellement retarder les échéances ?

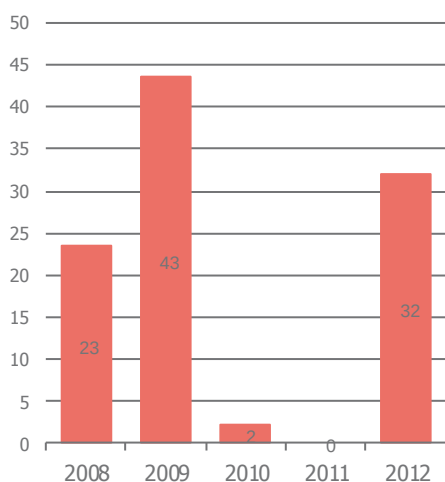
Transports de voyageurs



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Peu d'éléments permettent d'expliquer cette forte augmentation des départs en fin de carrière dans les entreprises de Transports Routier de Voyageurs, qui peinent par ailleurs à attirer des jeunes talents du fait notamment des contraintes réglementaires pesant sur l'âge du permis. Une anticipation des salariés liée à l'allongement de l'âge de la retraite et à d'éventuelles modifications du régime du CFA qui pourraient en résulter, pourrait en partie expliquer ce phénomène..

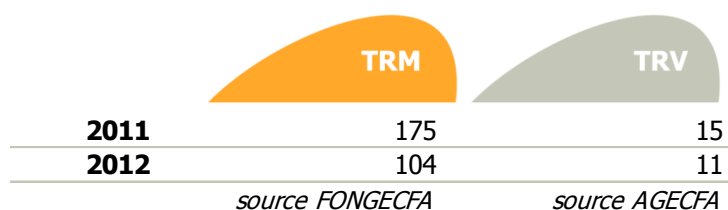
Transport sanitaire



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

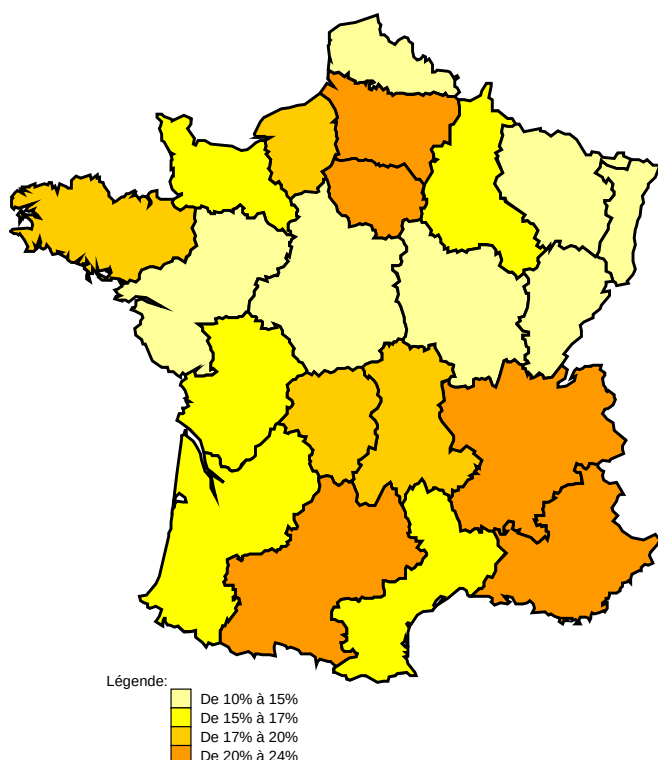
Dans ce secteur les départs à la retraite représentent moins de 2% du total des départs

Nombre de dossiers CFA transférés en paiement



Les transferts en paiement correspondent aux flux annuels de nouveaux bénéficiaires du CFA (ceux qui ont pris leur CFA dans l'année).

Taux de rotation des effectifs par région



Après être redescendu à 16% en 2011, le taux de rotation en Rhône-Alpes est remonté à 23% ; c'est à dire le niveau le plus élevé de l'ensemble des régions françaises.

Cela signifie que les mouvements de main d'œuvre ont été très importants dans notre région comme en PACA, LANGUEDOC ROUSSILLON, ILE de France et PICARDIE.

$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{recrutements} + \text{départs}}{2 \times \text{effectif début}}$$

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	
RHÔNE ALPES	30%	15%	16%	14%	12%	10%	33%	23%
FRANCE	17%	20%	18%	17%	11%	29%	18%	17%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Rhône-Alpes se caractérise par des taux de rotation très élevés pour le TRM et le TRS. Du fait des statistiques de l'année précédente il faut pointer du doigt une conjoncture particulièrement défavorable.

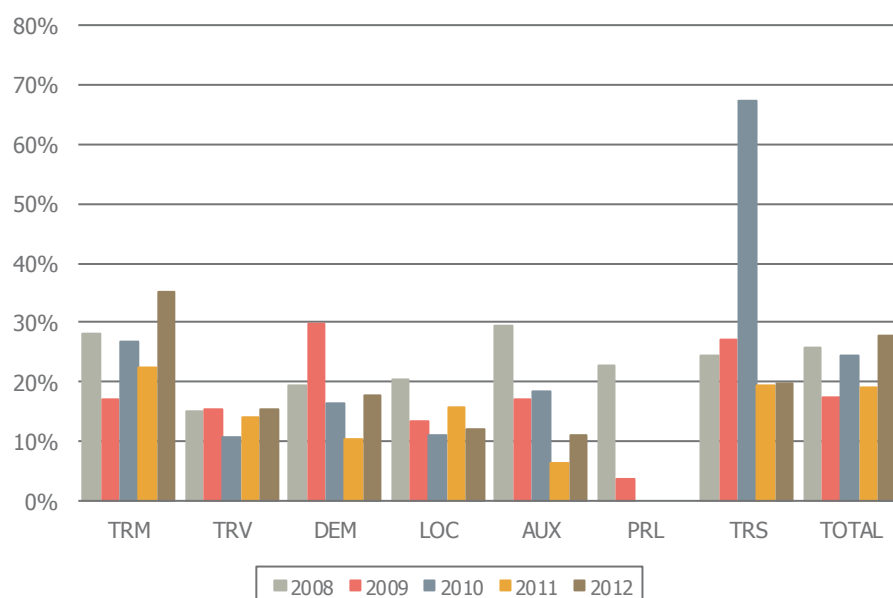
Taux de rotation par famille professionnelle

	Direction	Gestion	Vte/Achats	Exploit.	Manut/Mag.	Conduite	Mainten.	Interprof.	Total
RHÔNE ALPES	5%	10%	14%	18%	19%	27%	14%	37%	23%
FRANCE	6%	12%	18%	13%	26%	18%	14%	12%	17%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Sans surprise c'est le taux de la FAP Conduite qui influe le plus sur le taux moyen de la Branche en observant néanmoins qu'en France, contrairement à Rhône-Alpes, la FAP Manutention/Magasinage se caractérise par un ratio Entrées/Sorties parmi les plus importants.

Évolution du taux de rotation dans la conduite par secteur



Sur les cinq dernières années, les taux ont été plutôt fluctuants avec des pics distincts selon le secteur d'activité concerné (2012 pour le TRM, 2010 pour le TRS...)

Sur la durée, le TRV semble le secteur le moins impacté par la rotation de ses effectifs.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

5



Intérim



● Intérim

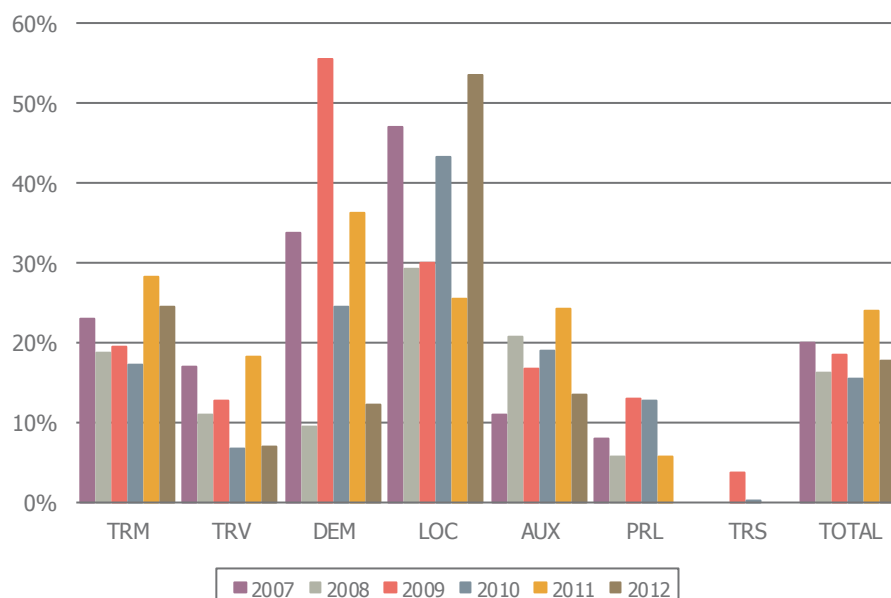
Pourcentage d'établissements ayant eu recours à l'intérim pour des postes de conduite par secteur au cours de l'année 2012

	Activités							TOTAL
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	
RHÔNE ALPES	24%	7%	12%	53%	14%			17%
FRANCE	19%	13%	16%	35%	17%	13%	5%	17%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

L'intérim subit le contrecoup de la crise comme le reste de l'activité économique. Le taux moyen en région passe de 23% à 17% sachant qu'il reste à peu près constant pour le TRM (24% contre 28%). Il a, par contre, beaucoup chuté dans le DEM (7% contre 36%). Il semblerait que les dirigeants de la Branche se soient d'abord attachés à garantir le meilleur taux d'employabilité pour leurs propres salariés. A noter qu'en 2012, les PRL et TRS n'ont pas du tout eu recours à l'intérim pour des postes de conduite routière.

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

2012 aura été une année moins faste pour l'Intérim que 2011 avec, néanmoins, une exception pour le secteur de la LOC. Cette activité a d'ailleurs supplanté le DEM qui, de façon récurrente, fait le plus appel à l'Intérim. Il convient, une nouvelle fois, d'observer que le TRS ne compense absolument pas ses forts taux de rotation par de l'Intérim.

6



Marché du travail



● Marché du travail

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

Naf rév.2	2010	2011	2012
4939A Transports routiers réguliers de voyageurs	497	530	613
4939B Autres transports routiers de voyageurs	499	481	546
4941A Transports routiers de fret interurbains	1 983	2 266	1 760
4941B Transports routiers de fret de proximité	1 444	1 733	1 473
4941C Location de camions avec chauffeur	140	139	161
4942Z Services de déménagement	122	173	154
5210B Entreposage et stockage non frigorifique	462	369	228
5229A Messagerie, fret express	454	344	340
5229B Affrètement et organisation des transports	485	463	386
5320Z Autres activités de poste et de courrier	383	278	239
7712Z Location et location-bail de camions	106	81	98
8010Z Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	349	302	310
8690A Ambulances	566	542	400
TOTAL BRANCHE CCNTR	7 489	7 701	6 709

PART DE LA BRANCHE (CCNTR) PAR RAPPORT AU MARCHÉ DU TRAVAIL **1,96%**

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

On constate en 2012 une baisse de près de 13% des O.E. ; un recul principalement occasionné par les activités de transports routiers de fret interurbains (-22%) et de transport routier de fret de proximité (-15%).

A noter, bien que les bases de référence soient beaucoup plus faibles, l'augmentation des O.E. dans le TRV (+15% en moyenne).

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

Naf rév.2	2010	2011	2012
4939A Transports routiers réguliers de voyageurs	92%	91%	86%
4939B Autres transports routiers de voyageurs	92%	90%	87%
4941A Transports routiers de fret interurbains	88%	84%	79%
4941B Transports routiers de fret de proximité	88%	87%	82%
4941C Location de camions avec chauffeur	79%	89%	77%
4942Z Services de déménagement	87%	86%	87%
5210B Entreposage et stockage non frigorifique	92%	91%	82%
5229A Messagerie, fret express	90%	91%	85%
5229B Affrètement et organisation des transports	86%	89%	77%
5320Z Autres activités de poste et de courrier	99%	95%	94%
7712Z Location et location-bail de camions	90%	77%	85%
8010Z Activités de sécurité privée, partie transports de fonds	83%	81%	85%
8690A Ambulances	86%	84%	85%
TOTAL BRANCHE CCNTR	89%	87%	83%

TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL RHÔNE ALPES

81,73%

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

Taux de satisfaction = Nbre OE satisfaites / Nbre OE proposées sur le Marché

Ce taux se situe légèrement au-dessus de celui de la moyenne « Marché du Travail » enregistrée en Rhône-Alpes mais il reste en perte de vitesse constante depuis 2009. Cela traduit vraisemblablement une difficulté pour les entreprises à trouver rapidement les bons profils qu'elles recherchent.

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	239	93%	34%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	2 996	93%	-10%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	390	85%	-22%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	1 346	74%	-5%
N1102	Déménagement	209	86%	-10%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	7 673	84%	-20%
N1105	Manutention manuelle de charges	2 680	90%	-12%
N1201	Affrètement transport	138	88%	-51%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	129	68%	-27%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	178	72%	2%
N1302	Direction de site logistique	102	67%	-6%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	749	72%	-23%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	5 166	78%	-8%
N4102	Conduite de transport de particuliers	508	84%	-10%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	1 918	86%	14%
N4104	Courses et livraisons express	282	87%	-23%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	2 758	84%	-2%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	60	80%	-13%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	18	74%	13%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	315	75%	-22%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	61	81%	-23%
TOTAL BRANCHE CCNTR RHÔNE ALPES		27 915	84%	-12%
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL RHÔNE ALPES		342 002	82%	ND

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

2012 : une année à marquer d'une pierre noire pour l'emploi dans le T/L avec un recul de 12% des OE par rapport à N-1.

On note de grosses difficultés à faire l'appairage sur les métiers du magasinage.

Il en va de même pour le transport routier de marchandises longue distance. Ces deux catégories de métiers représentent 46% du total des OE.

La Branche du Transport représente 8% du total des OE du Marché régional.

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%	61%	64%	30%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	4%	6%	90%	1%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	52%	3%	96%	0%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	10%	10%	99%	0%
N1102	Déménagement	26%	24%	76%	16%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	18%	16%	88%	9%
N1105	Manutention manuelle de charges	11%	39%	78%	8%
N1201	Affrètement transport	74%	1%	99%	0%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	51%	2%	98%	1%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	53%	2%	98%	1%
N1302	Direction de site logistique	74%	1%	100%	0%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	43%	3%	95%	1%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	36%	8%	97%	1%
N4102	Conduite de transport de particuliers	43%	10%	51%	19%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	50%	2%	70%	7%
N4104	Courses et livraisons express	48%	21%	49%	30%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	39%	7%	83%	6%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	83%	5%	100%	0%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	94%	0%	100%	0%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	56%	2%	96%	1%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	51%	2%	98%	0%
TOTAL BRANCHE CCNTR RHÔNE ALPES		26%	13%	87%	6%
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL RHÔNE ALPES		35%	12%	72%	13%

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

Par rapport à N-1, la répartition des OE est restée assez homogène avec, néanmoins, deux aspects positifs à souligner :

- 1) La part des OE < 1 an est en diminution
- 2) Diminution également de la part des OE < 20h

Faut-il conclure que nous disposons désormais d'OE moins nombreuses mais plus durables ?

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	737	742	1%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	8 005	7 821	-2%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	1 013	1 029	2%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	4 202	4 497	7%
N1102	Déménagement	309	280	-9%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	14 821	15 239	3%
N1105	Manutention manuelle de charges	6 790	7 223	6%
N1201	Affrètement transport	125	115	-8%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	267	252	-6%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	558	600	8%
N1302	Direction de site logistique	164	190	16%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	1 429	1 417	-1%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	6 454	6 715	4%
N4102	Conduite de transport de particuliers	682	698	2%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	1 579	1 487	-6%
N4104	Courses et livraisons express	240	251	5%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	8 241	8 417	2%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	231	234	1%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	29	32	10%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	419	418	0%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	22	33	50%
TOTAL RHÔNE ALPES		56 317	57 690	2%

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

Les demandes d'emploi (DE) progressent avec modération mais sur une base plus large que les OE. La problématique c'est que les écarts ont tendance à se creuser d'une année sur l'autre (OE = - 12% ; DE = +2%). Une tendance qui s'est récemment inversée.

L'essentiel des DE concerne les emplois peu qualifiés de la MANUTENTION et de la CONDUITE. Cependant, ce ne sont pas ces 2 FAP qui ont connu les progressions les plus fortes.

En effet, les variations les plus importantes touchent plus particulièrement les métiers issus de la FAP DIRECTION (> 10%).

En 2012, nous avons disposé en moyenne de 2 DE pour 1 OE sachant que ce ratio peut être parfois plus élevé (ex : conduite et livraisons de courte distance / r=3) ou moins élevé (ex : conduite de marchandises longue distance / r= 1.3).

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	445	470	6%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	7 592	8 076	6%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	657	667	2%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	3 907	4 420	13%
N1102	Déménagement	178	190	7%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	11 545	12 867	11%
N1105	Manutention manuelle de charges	4 371	4 820	10%
N1201	Affrètement transport	99	91	-8%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	166	163	-2%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	433	516	19%
N1302	Direction de site logistique	157	197	25%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	1 207	1 360	13%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	4 958	5 477	10%
N4102	Conduite de transport de particuliers	517	569	10%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	1 154	1 195	4%
N4104	Courses et livraisons express	162	174	7%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	5 843	6 580	13%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	188	213	13%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	29	27	-7%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	343	357	4%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	19	30	58%
TOTAL RHÔNE ALPES		43 970	48 459	10%

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

Les demandes en stock désignent l'ensemble des DE comptabilisées en fin de période des catégories A, B & C ; c'est-à-dire tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Après une forte diminution en 2011, on assiste à une recrudescence de plus de 10% des Demandes en Stock.

Selon toute évidence, 2012 semble avoir été beaucoup moins porteuse d'emploi que 2011. On relève comme une crispation du Marché avec en corollaire les nombreuses incertitudes économiques assorties (non confirmation des tendances, augmentation des impayés....). Au final, tous ces facteurs ne peuvent qu'inciter les dirigeants à la plus grande vigilance voire rejallir sur l'emploi

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

ROME V-3 Libellé		Pour les demande d'emploi enregistrées			Pour les demandes en stock		
		Part des femmes	Part des - de 25 ans	Part des + de 50 ans	Part des femmes	Part des - de 25 ans	Part des + de 50 ans
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	48%	13%	14%	52%	10%	20%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	64%	24%	14%	69%	12%	25%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	37%	11%	9%	37%	10%	12%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	4%	20%	9%	3%	11%	13%
N1102	Déménagement	0%	35%	6%	0%	23%	12%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	18%	30%	8%	20%	18%	15%
N1105	Manutention manuelle de charges	6%	40%	6%	7%	26%	13%
N1201	Affrètement transport	43%	22%	13%	41%	13%	21%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	47%	25%	8%	47%	15%	18%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	33%	11%	13%	29%	7%	21%
N1302	Direction de site logistique	10%	4%	19%	6%	1%	26%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	30%	14%	14%	28%	7%	24%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	3%	8%	19%	3%	6%	22%
N4102	Conduite de transport de particuliers	21%	6%	27%	20%	4%	34%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	17%	5%	24%	16%	3%	31%
N4104	Courses et livraisons express	15%	35%	13%	13%	18%	27%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	4%	19%	11%	5%	12%	19%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	12%	2%	34%	12%	1%	44%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	16%	6%	41%	11%	4%	52%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	44%	24%	6%	44%	17%	15%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	52%	30%	15%	47%	17%	30%
TOTAL RHÔNE ALPES		19%	23%	12%	22%	14%	19%
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL RHÔNE ALPES		50%	27%	11%	51%	16%	20%

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

On note une très forte accentuation des DE chez les moins de 25 ans (23% contre 9% en 2011) ainsi que chez les 50 ans et plus (12% contre 5%).

De fait, ces 2 tranches d'âge correspondent à des publics très exposés face à l'emploi même si pour la Branche du Transport et de la Logistique la situation se situe plutôt un cran en dessous de la moyenne régionale.

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

ROME V-3	Libellé	2011	2012
G1201	Accompagnement de voyages, d'activités culturelles ou sportives	24%	32%
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	42%	38%
J1305	Conduite de véhicules sanitaires	49%	38%
N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	34%	30%
N1102	Déménagement	75%	75%
N1103	Magasinage et préparation de commandes	65%	50%
N1105	Manutention manuelle de charges	45%	37%
N1201	Affrètement transport	226%	120%
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	66%	51%
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	31%	30%
N1302	Direction de site logistique	66%	54%
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	68%	53%
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	87%	77%
N4102	Conduite de transport de particuliers	83%	73%
N4103	Conduite de transport en commun sur route	107%	129%
N4104	Courses et livraisons express	152%	112%
N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	34%	33%
N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	30%	26%
N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	55%	56%
N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de m	96%	75%
N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	359%	185%
TOTAL RHÔNE ALPES		56%	48%

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

Taux de Tension = OE enregistrées / DE enregistrées

Si le ratio est proche de 1 cela correspond à une situation d'équilibre

Si le ratio est > 1, cela signifie que l'OFFRE est > à la DEMANDE d'Emploi

Pôle Emploi retient un seuil critique de 0.75 ; en deçà le ratio traduit des difficultés de recrutement pour la FAP considérée.

Ainsi, le volume des OFFRES ne suit pas la courbe en progression des DEMANDES notamment pour les métiers de la manutention et du magasinage (entre 0.3 et 0.5). Il en va de même pour la Conduite et la Livraison courte distance (0.3).

2012 = Un Marché de l'Emploi qui se dégrade fortement.

7



Formation



Formation

Les Formations d'accès aux métiers

Diplômés 2011/2012 et inscrits 2012/2013 à un diplôme ou à un titre.

Intitulé de la formation	Diplôme d'Etat (DE) ou Titre Professionnel (TP)	Diplômes, Titres délivrés en 2011	Diplômes, Titres délivrés en 2012	Inscrits 2012
Direction - Encadrement				
Master Transport & Logistique Industrielle et Commerciale (TLIC)	DE	18	22	22
Master Droit des transports	DE	-	12	24
Master Transports Urbains et régionaux de personnes (TURP)	DE	20	24	24
Master II Achats et Logistique à l'International		-	33	36
Master Economie et Management spécialité transports, espaces & réseaux	DE	-	11	15
Master management des systèmes d'information spécialité management de la chaîne logistique	DE	-	29	30
Manager des Opérations logistiques internationales	TP	7	12	16
Responsable du Transport multimodal	TP	12	24	21
RPTL Responsable production transport et logistique (ISTELI – AFT)	TP	25	20	24
REL Responsable en Logistique (AFT-IFTIM)	TP	5	8	20
Licence Professionnelle Logistique Globale (IUT Lyon 2)	DE	27	23	26
Licence professionnelle management des approvisionnements et de la logistique (IUT de Valence)	DE	17	23	24
Licence Professionnelle MSTV (Lyon 2)	DE	14	10	14
Sous-total		145	251	296
Conduite				
CAP CLM (Conducteur Livreur marchandises)	DE	-	13	37
CAP CRM (Conducteur routier marchandises) en 1 an	DE	64	63	89
CAP CRM (Conducteur routier marchandises) en 2 ans	DE	18	41	104
BEP CSTR (Conduite et services dans les transports routiers)	DE	119	supprimé	supprimé
BAC Pro CTRM Conducteur routier transport de marchandises	DE			375
CAP Déménageurs professionnel sur VUL	DE	8	9	24
CAP AACRTV (Agent d'accueil et de conduite routière transport de voyageurs)	DE	5	14	7
Diplôme d'Etat d'Ambulancier	DE	419	NC	NC
TP Conducteur livreur sur vh. utilitaire léger	TP	–	–	–
TP Conducteur de transport routier de Marchandises sur porteur	TP	383	453	497
TP Conducteur de transport routier de Marchandises sur tous vh .	TP	51	66	67
TP Conducteur routier en transport interurbain de voyageurs	TP	469	426	456
Sous-total		1526	1044	1656

Exploitation - Gestion				
Bac Pro Exploitation des Transports en 2 ans	DE	78	33	supprimé
Bac Pro Transport en 3 ans	DE	-	75	270
Bac Pro Logistique en 2 ans	DE	128	42	supprimé
Bac Pro Logistique en 3 ans	DE	14	203	686
BTS Transport	DE	64	71	supprimé
BTS TPL (Transport et prestations logistiques)	DE	-	-	162
DUT GLT (Gestion Logistique et Transport)	DE	42	42	92
TETM Technicien d'exploitation en transports de marchandises	TP	-	-	7
TSTL Technicien supérieur transport logistique	TP	24	28	36
TSTP Technicien supérieur transport de personnes (ENSTV-AFT)	TP	10	3	7
TSMEL Technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique	TP	13	21	46
DDC (diplôme déclarant en douane conseil)	TP	-	8	9
Sous-total		373	526	1315
Manutention - Magasinage				
CAP Agent d'entreposage et de messagerie	DE	66	75	208
Préparateur de commande en entrepôt	TP	106	-	159
Sous-Total		172	75	367
Maintenance				
CAP Maintenance des Véhicules et Matériels	DE	32	25	76
Bac Pro MVI 2 ans	DE	9	supprimé	supprimé
Bac Pro MVI 3 ans	DE	-	26	107
Sous-total		41	51	183
TOTAL		2257	1947	3817

(*) DE : Diplôme d'Etat

(**)TP : Titre Professionnel

Inscrits = TP = inscrits sur l'année 2012 ; Diplômes = inscrits sur l'année scolaire 2012/2013

Sources : AFT// MINISTERE EDUCATION NATIONALE/PROMOTRANS/ ETIIC

Concernant la Conduite routière, on dénombre, en 2012 moins de diplômes délivrés que l'année précédente compte tenu de la suppression du BEP CSTR et de la mise en place du BAC PRO. CTRM en 2010 dont la première promotion de diplômés sortira en juin 2013.

Pour les FAP Exploitation et Gestion, baisse du nombre de diplômés BAC PROF. 2 ans puisqu'il s'agissait des derniers candidats présentés. Vu l'importance des effectifs le report semble s'être normalement effectué sur le BAC PROF en 3 ans.

Le BTS transport a changé de dénomination pour devenir le BTS Transport et Prestations Logistiques

Titres professionnels délivrés dans l'ensemble des centres agréés en 2012

(source Ministère du travail)

			Présentés	Admis	Intitulé de la Formation
LOGISTIQUE	TSMEL	Rhône-Alpes	34	55	Tech. Sup. méthode expl. Log
LOGISTIQUE	TSTLAM	Rhône-Alpes	11	14	
LOGISTIQUE	TSTLT	Rhône-Alpes	32	39	Tech. Sup. Trans Log Terrestre
LOGISTIQUE	TSTP	Rhône-Alpes	0	0	Tech Sup Trans. Personnes
LOGISTIQUE	TETM	Rhône-Alpes	15	19	Tech. Exploit. Trans. Mdses.
TRANSPORT		Rhône-Alpes	13	17	Assistant d'exploitation
ENTREPOSAGE	CDE	Rhône-Alpes	54	68	Cariste d'entrepôt
ENTREPOSAGE	PCE	Rhône-Alpes	211	238	Préparateur de Cdes en Entrepôt
ENTREPOSAGE		Rhône-Alpes	7	7	Tech Log d'Entreposage
CONDUITE	CTRIV	Rhône-Alpes	414	542	Cond routier Interurbain voyageurs
ENTREPOSAGE	AM	Rhône-Alpes	71	85	Agent Magasinier
CONDUITE	CTRMTV	Rhône-Alpes	68	87	Cond T routier Mdses tous vh.
CONDUITE	CTRMP	Rhône-Alpes	471	580	Cond T. routier Mdses sur porteur
CONDUITE	ACCTRUV	Rhône-Alpes	4	4	Agent cdte T.routier urbain voyageurs
			1 405	1 755	TOTAL

Source = Ministère du Travail

Avec +25% en 2012, les TP ont notamment été « boostés » par la conduite routière que ce soit en voyageurs ou en transport routier de marchandises.

VAE - Nombre de candidats présentés et admis aux TP TL par VAE en 2012

(tous centres agréés confondus)

		Présentés	Admis
Agent Magasinier	Rhône-Alpes	1	1
TET		1	0
TSMEL	Rhône-Alpes	3	1
TSTLT	Rhône-Alpes	4	3
Tech Log Entre	Rhône-Alpes	3	3
		12	8

Formations d'accès au métier à caractère obligatoire

Répartition des effectifs par famille professionnelle

Formation Accès Métier	Effectifs 2012
Direction - Encadrement	
Attestations de capacité	256
Conduite	
Formation Minimale Obligatoire	1238
Formation Initiale M.D.	1139
Permis de conduire (hors TP)	825
Manutention / Magasinage	
CACES débutants	1803
Autres	
Initiation Ambulancier	20
Auxiliaire Ambulancier	242
Conseiller à la Sécurité	70
TOTAL	5593

Sources : AIFC / PROMOTRANS / RESEAU A

En termes d'accès au métier de conducteur la FIMO semble devoir constituer la voie royale même si 4 semaines de formation ne sont en rien comparables avec la qualification offerte par un titre professionnel.

Formations Obligatoires pour les Conducteurs (FIMO / FCO) (*) (stagiaires inscrits)

Bilan sur les cinq dernières années

FIMO*	2008	2009	2010	2011	2012
"MARCHANDISES"	2206	2198	2143	1 580	1 628
"VOYAGEURS"	497	915	414	374	376
PASSERELLES MARCHANDISES	-	-	-	140	152
PASSERELLES VOYAGEURS	-	-	-	213	231
TOTAL	2 703	3 113	2 557	2 307	2 387

FCOS/FCO*					
"MARCHANDISES"	11 821	10 036	12 623	11 828	14 891
"VOYAGEURS"	1159	1593	1084	1186	1 185
TOTAL	12 980	11 629	13 707	13 014	16 076

Source : données DREAL Rhône-Alpes

(*) FIMO = Formation Initiale Minimum Obligatoire / FCO = Formation Continue Obligatoire (tous les 5 ans)

FIMO marchandises = - 26% en volume sur 5 ans et -24% pour les FIMO voyageurs

On observe un volume particulièrement élevé de FCO Marchandises en 2012 qui, d'après les statistiques communiquées par la DREAL, peut s'expliquer par un creux pour les FIMO en 2006 suivi d'un rebond en 2007. 2012 correspondrait donc à un fin de cycle de 5 ans avant recyclage concernant un nombre plus important de conducteurs que sur une année classique.

Formations continues à caractère obligatoire

Répartition des effectifs par famille professionnelle

Familles Professionnelles	Effectifs 2012
Direction - Encadrement	
Exploitation - Gestion	
Perfectionnement exploitation /gestion	498
Conduite	
FCO	9562
Passerelles Marchandises	109
Passerelles Voyageurs	191
Permis à points (stages récup.)	880
Recyclage formations matières dangereuses	1044
Manutention - Magasinage	
Perfectionnement Manutention - Magasinage	755
CACES (recyclages)	1477
Autres	
Conseiller à la sécurité (recyclage)	67
Prévention Sécurité	1022
Formation de Formateurs	12
Total	15 617

Sources : AIFC / PROMOTRANS

Utilisation des Dispositifs de Formation

Formations en Apprentissage

Répartition des effectifs en apprentissage par famille professionnelle

Familles Professionnelles	Effectifs totaux au 31/12/2012	Total diplômes délivrés au 31/12/2012
Conduite (Marchandises – Voyageurs – Ambulanciers)	104	51
Direction – Exploitation - Gestion	363	169
Manutention - Magasinage	-	-
Maintenance	55	18
Total	522	238

Source : Education Nationale / AFT

En apprentissage les effectifs restent stables en conduite avec une demande forte des jeunes.

Du fait d'un certain développement de l'apprentissage au niveau de l'enseignement supérieur, on note un renforcement des effectifs sur les FAP Direction, gestion et Exploitation.

Par contre, il subsiste une réelle difficulté à « remplir » les classes de 2^{nde} BAC PRO car les formations en apprentissage ne sont pas répertoriées dans le dispositif AFFELNET. Cela génère un réel manque de lisibilité pour les familles.

La FAP Manutention/Magasinage ne bénéficie pas de formation en apprentissage car les CAP AEM sont principalement proposés en temps plein dans les établissements scolaires. Cela est dû, notamment, à la difficulté de recruter en apprentissage sur ce niveau de formation et de trouver des entreprises intéressées pour signer les contrats.

Professionnalisation (Contrats de Pro. / DIF / Plan de formation)

Données OPCA Transport Région Rhône-Alpes

	Contrat de profession.		Période de Profession.		DIF		Plan de formation - 10		Plan +10	Tuteurs
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2012	2012
Marchandises	419	491	325	395	1441	2 123	1165	1 153	5 759	138
T. Sanitaires	31	17	92	31	15	36	83	89	172	11
Voyageurs	231	186	34	46	144	355	136	94	1150	16
TOTAL	663	694	451	472	1600	2 514	1384	1 336	7 081	165

	Prépa. Opér. Emploi		Contrat Sécurisation		V.A.E	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Marchandises	-	53	-	65	-	4
T. Sanitaires	-	8	-	4	-	0
Voyageurs	-	71	-	3	-	-
TOTAL	-	132	-	72	-	4

A peu de choses près, et en prenant le soin d'observer les variations par secteur, quasi-stagnation en 2012 du nombre des contrats de professionnalisation et des périodes de professionnalisation.

Il est intéressant de relever qu'à volume quasiment égal de Contrats de Pro., le nombre de tuteurs formés en 2012 a été doublé par rapport à 2011.

C'est le recours au DIF qui, en 2012, a creusé l'écart par rapport à N-1 (+ 57%). Ce dispositif a engendré 2 fois plus d'actions de formation dans le secteur Voyageurs et presque autant pour le secteur Marchandises.

8



Insertion professionnelle



● Insertion professionnelle

Enquête 2012

Diplômes 2012	Répondants enquête	Part dans l'emploi		Part poursuite études		% CDI		% Filière T/L	
BTS T.	44	14	32%	17	39%	2	14%	8	57%
BAC PRO EXP T.	23	6	26%	11	48%	4	67%	5	83%
BAC PRO TRANSP	58	17	29%	29	50%	13	76%	12	71%
CAP CRM	88	58	67%	8	9%	29	50%	27	47%
CAP CLM	9	3	33%	3	33%	1	33%	1	33%
CERELOG	12	3	25%	4	33%	2	67%	2	67%
TSMEL	21	11	52%	6	29%	5	45%	7	64%
BAC PRO LOG	174	41	24%	75	44%	11	27%	23	56%
CAP AEM	43	11	26%	18	42%	1	9%	7	64%
BAC PRO MAVI	29	8	28%	8	28%	3	33%	2	25%
CAP MAVI	19	7	37%	9	47%	3	43%	0	0%
CAP DEM sur VUL	3	2	67%	0	0%	2	100%	2	100%
CAP Agt Accueil	10	9	90%	0	0%	7	78%	8	89%
TOTAL	531	190	36%	189	36%	83	44%	104	55%
RAPPEL N-1	351	145	41%	134	38%	84	58%	90	62%
RAPPEL N-2	460	167	36%	201	44%	92	55%	100	60%
Source AFT (UACSE)									

En premier lieu, 1 observation et 3 précisions :

L'enquête 2012 se caractérise par un taux de réponse de plus de 65%. Une performance à saluer.

- Transformation des BAC PROF 2 ans en BAC PRO 3 ans
- Résultats de la 1^{ère} promo. Du CAP CLM créé en 2010
- Suppression en 2010 du BEP CSTR et création, la même année, du BAC PRO CTRM

Sans surprise l'Insertion Professionnelle a connu en 2012 les mêmes avatars que ceux qui ont concerné dans notre région la situation générale de l'Emploi. Contrairement à ce qu'on aurait pu imaginer ces difficultés à trouver un emploi n'ont pas été compensées par une recherche plus accentuée de la poursuite d'études.

A noter un bémol à ce propos, alors que les BAC PROF sont passés à 3ans, on recense une plus grande proportion de jeunes désireux de compléter leur formation initiale.

Un jeune sur 2 trouve un emploi au sein de la filière T/L avec de forts contrastes selon le diplôme obtenu (>70% pour les BAC PROF Transport et Exploitation des Transports ; < à 50% pour les CAP en conduite routière))

9

Prospective



● Prospective

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

Prévisions à un an

2012 étant tout de même une année très spéciale avec un manque de visibilité caractérisé, il n'est pas surprenant de constater que la proportion des NSP ait été multipliée par 4 !

Pour rappel, ils étaient près de 9 sur 10 à croire à une certaine stabilité à 1 an en 2011 ...

	Augmentation	Stabilité	Diminution	NSP
Direction	0%	84%	3%	13%
Gestion	1%	81%	3%	15%
Vte/Achats	2%	79%	3%	16%
Exploit.	10%	72%	6%	12%
Manut/Mag.	6%	71%	6%	18%
Conduite	23%	50%	8%	18%
Mainten.	3%	79%	0%	17%
Interprof.	0%	73%	3%	24%
Total	8%	71%	5%	16%

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

Prévisions à deux ans

Sur 2 ans, ce qui correspond quasiment à du (très) long terme dans notre Branche, il est raisonnable de tenter d'être un peu optimiste mais, en vérité, cela n'engage à rien.

	Augmentation	Stabilité	Diminution	NSP
Direction	0%	65%	1%	34%
Gestion	0%	64%	1%	35%
Vte/Achats	1%	52%	1%	46%
Exploit.	7%	55%	1%	37%
Manut/Mag.	4%	50%	1%	45%
Conduite	11%	40%	2%	46%
Mainten.	0%	45%	4%	51%
Interprof.	0%	46%	1%	53%
Total	4%	52%	2%	43%

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

S'ils devaient recruter des conducteurs dans l'année (et ils ne sont pas nombreux à s'orienter dans ce sens), la plupart des dirigeants envisageraient de créer de nouveaux postes. Rien de surprenant à cela puisque compte tenu du contexte économique la « voilure » a été réduite au maximum.

	Intentions de recrutement	Dont Créations	Dont Remplacements
TRM	27%	75%	73%
TRV	35%	91%	54%
DEM	28%	44%	100%
LOC	38%	78%	54%
AUX	21%	45%	100%
PRL	11%	100%	100%
TRS	30%	83%	68%
TOTAL	28%	77%	71%

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

Pourcentage d'établissements éprouvant des difficultés de recrutement

	2011	2012
TRM	36%	17%
TRV	50%	44%
DEM	39%	2%
LOC	41%	27%
AUX	22%	18%
PRL	20%	17%
TRS	37%	35%
TOTAL	35%	24%

Vu la situation du Marché de l'Emploi, il faut bien admettre que les difficultés de recrutement n'ont pas constitué un problème majeur sauf, peut-être, dans le TRV mais pour des raisons plus récurrentes et parfois éloignées du contexte économique.

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

1- Prospective (nouvel ajustement avec prestataires logistiques)

Région : **RHÔNE ALPES**
 Famille professionnelle : **Toutes familles professionnelles**
 Regroupement d'activités :
 Activité : **TOUTES ACTIVITES**

Effectif au 31/12/2012

71 237

Prospective des effectifs en emploi	2013	2014	2015
Prévision basée sur les cinq dernières années	70 094	69 660	69 226
Prévision basée sur la série longue	72 547	72 830	73 112

Hypothèse basée sur:

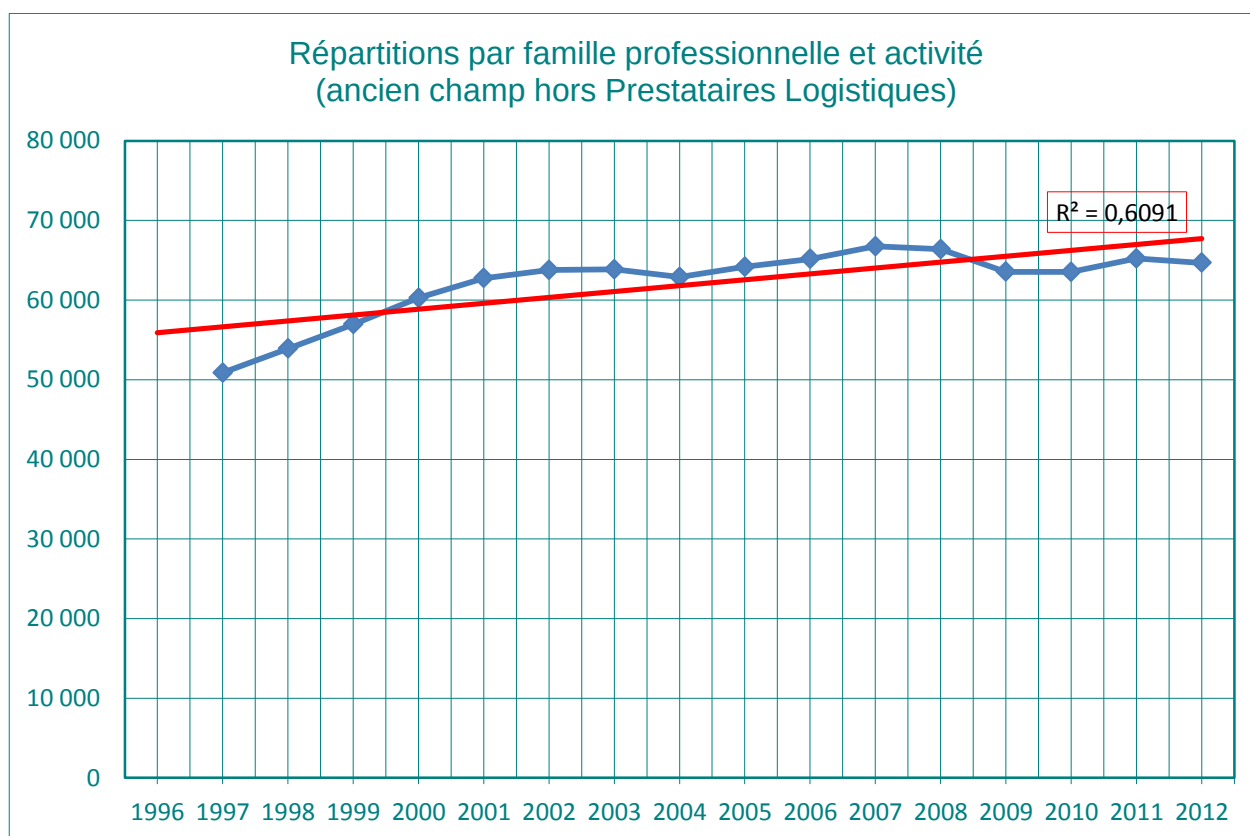
Tendance de long terme

TCAM
correspondant
sur : 2000-2012

0,590%

Ancienneté moyenne dans le
métier (en années)

19



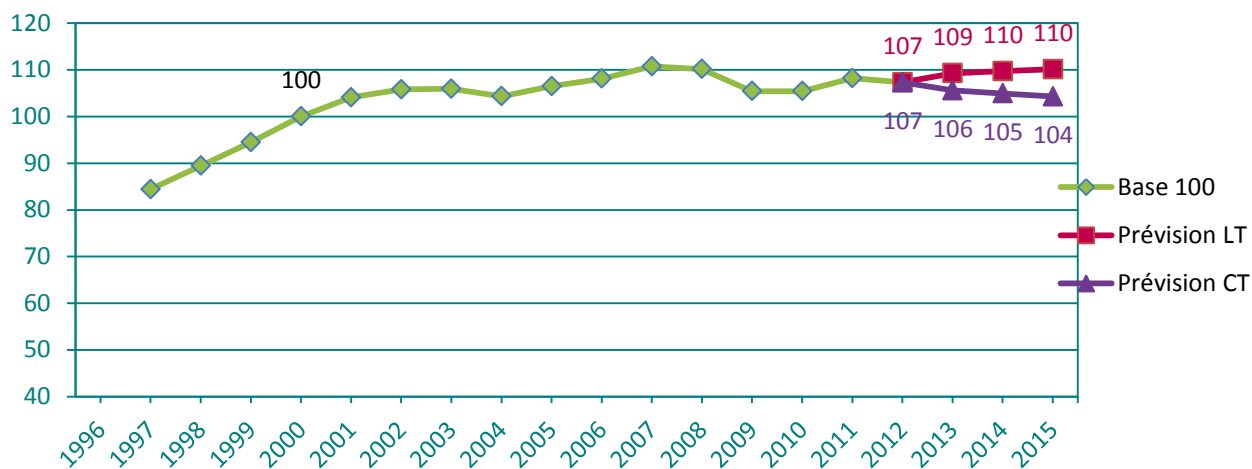
La courbe rouge est une droite de tendance sur toute la durée de la série.
 Plus le R2 est proche de 1 mieux c'est. En effet, cela signifie que la tendance sur le long terme correspondant à la courbe Bleue devient une réalité et n'est donc pas le fruit du hasard.

Nous sommes restés sur l'ancien champ car on a considéré la tendance la plus longue disponible.

2 - Evolution des effectifs - Champ Unedic (ancien champ hors Prestataires Logistiques)

Base 100 au 31/12/2000

Région : **RHÔNE ALPES**
 Famille professionnelle : Toutes familles professionnelles
 Regroupement d'activités : Toutes activités



On procède à une analyse en base 100 à partir de l'année 2000 comprenant 2 prévisions :

Une à long terme = courbe rouge

Une à court terme = courbe bleue = 5 dernières années.

10



Données nationales



● Données nationales

RAPPORT OPTL 2013 - SYNTHÈSE

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.

● Vieillessement 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.

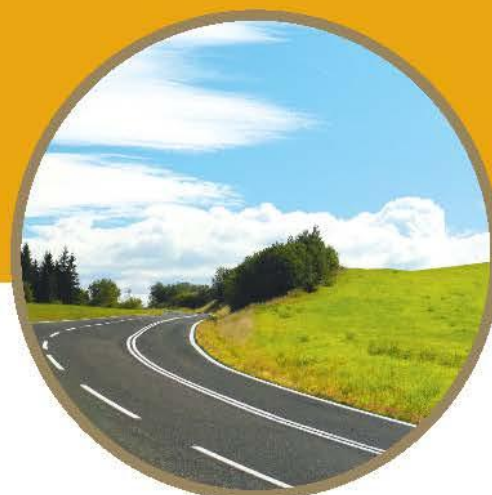
L'AFT-IFTIM Formation Continue, Promotrans, l'AFPA et les organismes de formation soutenus par l'AFT (Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports) sont à l'origine de 93% de l'ensemble des titres professionnels relatifs à la conduite routière délivrés en 2012.

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