



Sommaire



Edito	3
Champ d'application et d'observation	4
Etablissements	11
Effectifs	19
Démographie	35
Mouvements de main d'œuvre.....	43
Intérim	54
Marché du travail.....	55
Formation	57
Insertion professionnelle	59
Données nationales	61
Prospective	66
Annexes.....	68



Edito

Le 15 février prochain, l'Observatoire Prospectif de métiers en Rhône-Alpes sera en mesure de vous présenter son Tableau de bord de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et activités auxiliaires, pour l'année 2011.

Cette photographie de l'emploi dans la branche conventionnelle contribue à une meilleure information et orientation des entreprises, des salariés ainsi que des demandeurs d'emploi.

Elle permet aussi le recensement et la diffusion d'informations quantitatives et qualitatives sur l'emploi, les qualifications, la formation et l'évolution des métiers.

Ce tableau de bord contribue également, par une approche prospective, à prévoir les évolutions et orienter le dispositif de formation.

Vous y trouverez aussi quelques nouveautés, d'abord sur la forme afin de l'harmoniser avec le rapport national, ensuite avec quelques éléments supplémentaires : identification du nombre de salariés en équivalents temps plein et actualisation des projections de départs en fin de carrière pour tenir compte de la réforme des retraites et de celle du Congé de Fin d'Activité (CFA).

L'OPTL a achevé en 2011 sa mutation en se dotant dans chaque région **d'une gouvernance paritaire locale**, Présidents et Vice-Présidents étant élus, pour un mandat d'une durée de deux ans, par et parmi les représentants régionaux, des partenaires sociaux membres de la CPNE (commission nationale paritaire de l'emploi).

Enfin l'OPTL a désormais son site internet : www.optl.fr
Nous vous invitons cordialement à le consulter.

Je suis convaincu que cet outil paritaire permettra à chacun des acteurs de mesurer le poids du secteur du Transport Routier et de la Logistique dans notre région, et de tenir compte des besoins croissants des différentes spécificités, pour poursuivre leur développement.

Le Président

Pierre SIBUT



Champ d'application et d'observation

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

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

Elle s'appuie plus particulièrement sur les travaux de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), des organismes de développement 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 utilisées dans le présent document	NAF rév. 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 Etudes 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 2011 auprès d'autant d'établissements, ont été exploités représentant 6 852 salariés.

La statistique UNEDIC sert de pierre angulaire au calcul des pondérations statistiques (sur les établissements et les effectifs) pour redresser les données. 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 au plan national et régional par l'élaboration de Tableaux de bord régionaux de l'emploi et de la formation professionnelle. La Profession dispose ainsi d'un outil de connaissance, de dialogue et d'action en matière d'emploi, de qualification et de formation dont la fiabilité est démontrée chaque année.

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

- Une ventilation des effectifs selon une nomenclature des emplois propre à la branche 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.



Le présent document a été réalisé par le Conseiller Régional à l'Emploi et en Formation (CREF) de la Direction des Relations Institutionnelles et des Etudes (DRIE) de l'AFT, le Département des Etudes Transport & Logistique de l'AFT, sur la base d'une part des résultats de l'enquête terrain qu'il a mené, et d'autre part sur des informations collectées auprès de différents pourvoyeurs de données.

Les familles professionnelles de la branche conventionnelle

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



Méthodologie

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

Les résultats de l'enquête menée par les CREF auprès des entreprises sont 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, sont ainsi extrapolées à l'ensemble de la population étudiée. A ce jour, la statistique UNEDIC disponible donne un nombre d'établissements et un effectif salarié au 31 décembre 2010, et cette statistique est provisoire (dite aussi « semi-définitive »). Néanmoins, cette statistique sera révisée l'an prochain, donnant lieu à la production d'une statistique « définitive ». Les résultats définitifs sont disponibles un an après la publication des résultats provisoires (à ce jour, chiffres définitifs jusqu'au 31/12/2009, et provisoires au 31/12/2010).

Les résultats d'enquête de la dernière année sont exprimés dans une version provisoire, en attendant que l'UNEDIC revise ses statistiques, mais toutes les données d'enquête des années précédentes ont fait l'objet d'une correction tenant compte des statistiques UNEDIC définitives.

- L'actualisation des coefficients d'ajustement

Quatre codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires :

- **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. A l'occasion de l'entrée dans le champ de la Convention collective des activités logistiques (anciennement 631E – Entreposage non frigorifique), celui-ci a été estimé par voie d'enquête fin 2005 - début 2006. Concernant le 80.10Z, les coefficients d'ajustement sont revus périodiquement à partir de ré-évaluations de l'effectif salarié national des transporteurs de fonds.



Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle nomenclature d'activité de l'INSEE (NAF rév. 2), l'Observatoire a décidé de mener une nouvelle enquête destinée à actualiser les coefficients d'ajustement (déroulée par voie téléphonique en janvier 2010).

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.

Poids de la branche professionnelle

✿ Poids de la branche

- 62% des conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont dans le compte d'autrui, et quasiment tous dans la branche
- 95% des conducteurs de véhicules de transport routier de voyageurs sont dans le compte d'autrui, et 55% d'entre eux dans la branche
- Tous les conducteurs de véhicules de transport sanitaire sont dans la branche, exceptés contrats SDIS



1

Les établissements



Etablissements



Etablissements sans salarié au 1er janvier 2010

RHÔNE ALPES

Activités	2010
TRM	1 877
TRV	233
DEM	99
LOC	134
AUX	187
PRL	187
TRS	128
TOTAL	2 845

Soit 42% du total des établissements implantés en Rhône-Alpes.

Source : INSEE, fichier SIRENE, La statistique INSEE a été ajustée pour les activités n'appartenant que partiellement au champ de la Convention Collective des transports routiers et des activités auxiliaires

Nombre d'établissements d'au moins un salarié au 31 décembre 2010

3 939

Evolution du nombre d'établissements d'au moins un salarié sur 5 ans (indice base 100 au 31.12.2005)

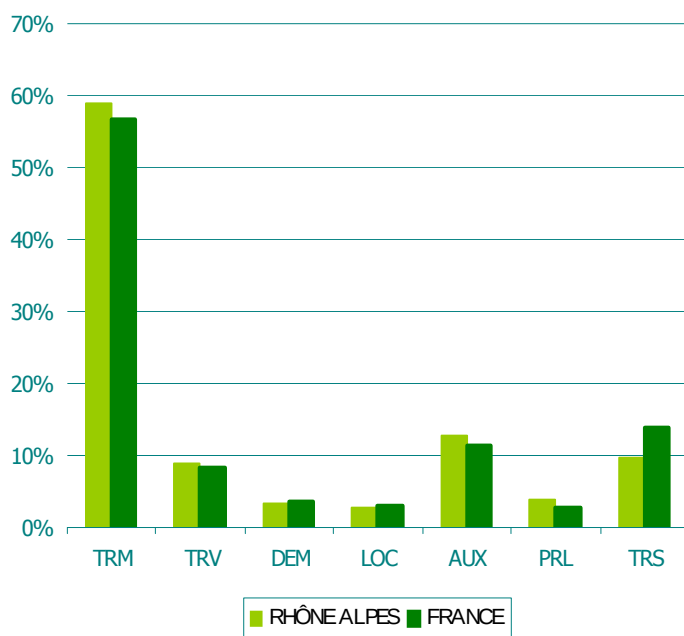


- 1.75% sur 12 mois, soit la disparition de 70 établissements.

Source : Pôle Emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010



Répartition du nombre d'établissements par secteur d'activité



Hormis pour les TRS, Rhône-Alpes s'inscrit pour chaque secteur dans un ordre de grandeur assez proche de celui des moyennes nationales observées.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel

Créations d'établissements en 2010

	Sans salarié	Avec salariés	ND	Total
TRM	291	93	28	412
TRV	72	15	4	91
DEM	15	6	2	23
LOC	3	1	0	4
AUX	30	40	3	73
PRL	7	29	0	37
TRS	35	11	1	47
Total	454	195	38	687

A noter que les d'établissements sans salarié représente 66% du total des créations d'établissements.

D'un point de vue quantitatif, c'est le TRM qui enregistre le plus grand nombre d'établissements. Par contre, en valeur relative et par rapport à N-1, la « palme » revient aux AUX (*3 !).

Hors PRL, ce sont aussi les AUX qui ont la proportion la plus conséquente de création d'ETS avec salariés (55%)

Source : COFACE
ND : non déterminé
Données ajustées au champ conventionnel



Evolution des créations d'établissements (taux d'évolution en %)

Evolution 2010 / 2009

	Sans salarié	Avec salariés	Total
TRM	28%	75%	28%
TRV	44%	200%	57%
DEM	0%		44%
LOC	-58%	-58%	-62%
AUX	100%		166%
PRL	44%		364%
TRS	67%	22%	27%
Total	33%	151%	43%

Sans constituer un signal fort de sortie de crise, 2010 aura été une année encourageante si on s'arrête à la seule création de nouveaux ETS notamment avec salariés.

Source : COFACE

Données ajustées au champ conventionnel

Défaillances d'entreprises en 2010

	Sans salarié	Avec salariés	ND	Total
TRM	183	203	11	397
TRV	25	14	2	41
DEM	9	9	0	18
LOC	6	6	1	13
AUX	14	26	1	41
PRL	1	1	1	2
TRS	7	18	0	25
Total	245	277	15	538

Le solde net entre créations et défaillances est de + 149. Il était de + 20 en 2009 .

Attention, ce solde positif ne doit pas dissimuler le fait que ce sont essentiellement les ETS avec salariés qui ont fait les frais de ces défaillances.

Pour les ETS avec Salariés, la part des défaillances est supérieure de 42% à celle des créations.

Source COFACE

ND : non déterminé

Données ajustées au champ conventionnel



Evolution des défaillances d'entreprises (taux d'évolution en %)

Evolution 2010 / 2009

	Sans salarié	Avec salariés	Total
TRM	15%	-1%	6%
TRV		100%	413%
DEM	80%	50%	64%
LOC	81%	3%	20%
AUX	66%	41%	53%
PRL	0%	-33%	0%
TRS	40%	-14%	-4%
Total	34%	5%	17%

D'une année à l'autre, le niveau des défaillances a progressé moins vite que celui des créations.

Néanmoins, la situation reste très contrastée selon le secteur concerné.

Source : COFACE

Données ajustées au champ conventionnel

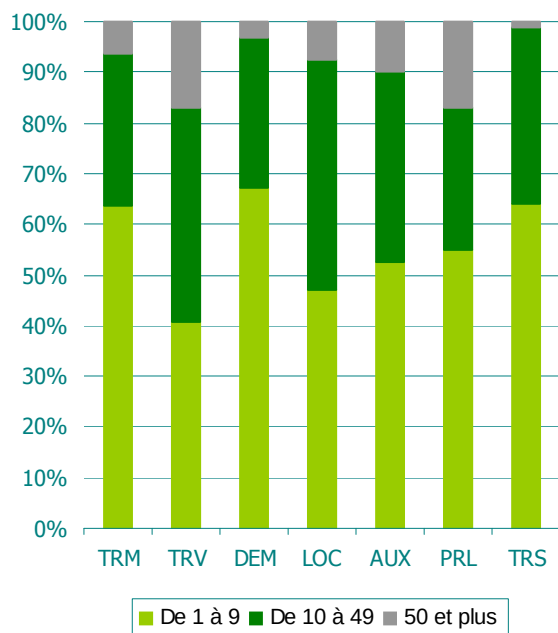
Défaillances d'entreprises par cause en 2010

	Sans salarié	Avec salariés	ND	Total
Liquidation judiciaire	27%	46%	13%	36%
Redressement judiciaire	4%	13%	7%	9%

Source : COFACE Données ajustées au champ conventionnel



Répartition des établissements par secteur et classe de taille



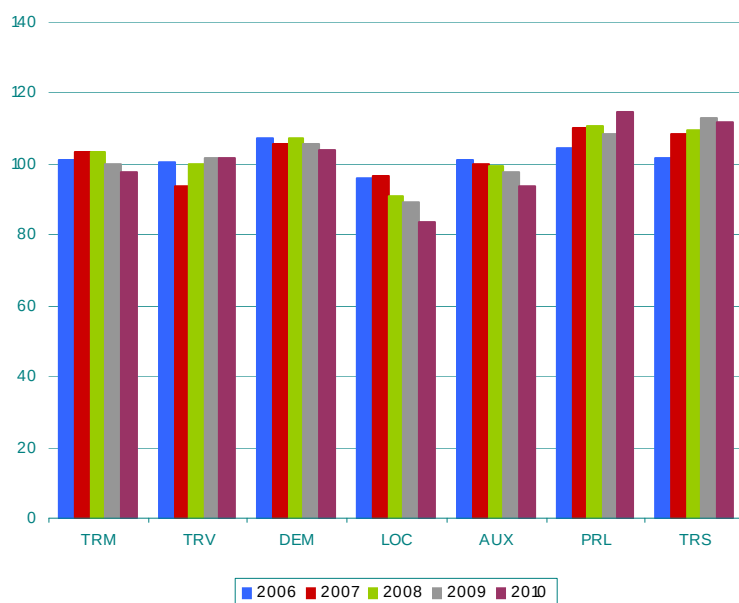
Pour pratiquement tous les secteurs, la proportion des ETS de 1 à 9 salariés $\geq$ à 50% avec des « pointes » à plus de 60% pour le TRM, le DEM ou encore les TRS.

Ces derniers ne comptent pratiquement pas, en Rhône-Alpes, d'ETS $>$ à 50 salariés.

Le TRM, par contre, avec seulement 7% d'ETS $>$ à 50 salariés (151), en compte néanmoins deux fois plus que les TRV et PRL réunis alors que cette catégorie de taille représente 17% des ETS de ces deux secteurs.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel

Évolution du nombre d'établissements avec salariés par secteur sur 5 ans (indice base 100 au 31.12.2005)



TRM, DEM perdent des ETS depuis 2008, LOC depuis 2007 et 2006 pour les AUX...

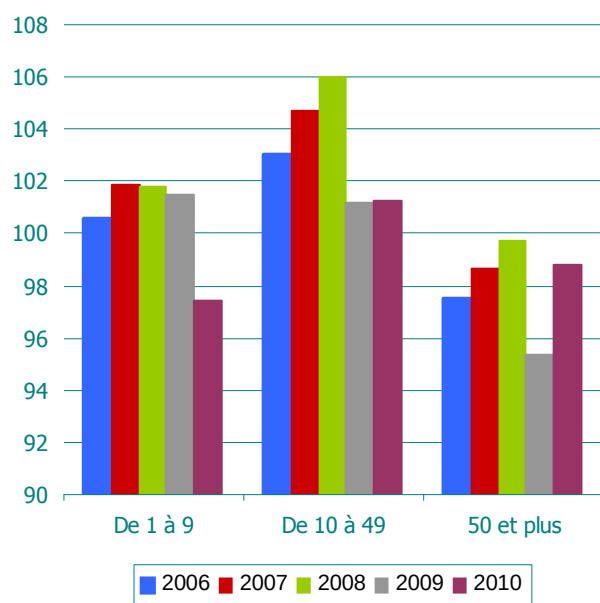
Les transports de personnes (TRV & TRS) à défaut de beaucoup progresser se maintiennent honorablement.

En 2010, ce sont les PRL qui semblent le mieux s'en sortir. Cependant l'évolution de l'approche méthodologique qui a favorisé une meilleure appréciation des coefficients d'ajustement de certains secteurs y est sans doute pour quelque chose.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010



Évolution du nombre d'établissements par taille sur 5 ans (indice base 100 en 2005)



Pour aucune catégorie les niveaux de 2008 n'ont été retrouvés.

Cette observation est particulièrement vraie pour les TPE dont on peut dire qu'elles sont en chute libre tandis que les plus grandes structures restent encore en retrait malgré un beau redressement.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)

Données ajustées au champ conventionnel

Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010

Répartition des établissements par département

Département	31/12/2010	%
1	323	8%
7	154	4%
26	359	9%
38	716	18%
42	469	12%
69	1 245	32%
73	304	8%
74	369	9%
TOTAL	3 939	100%

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)

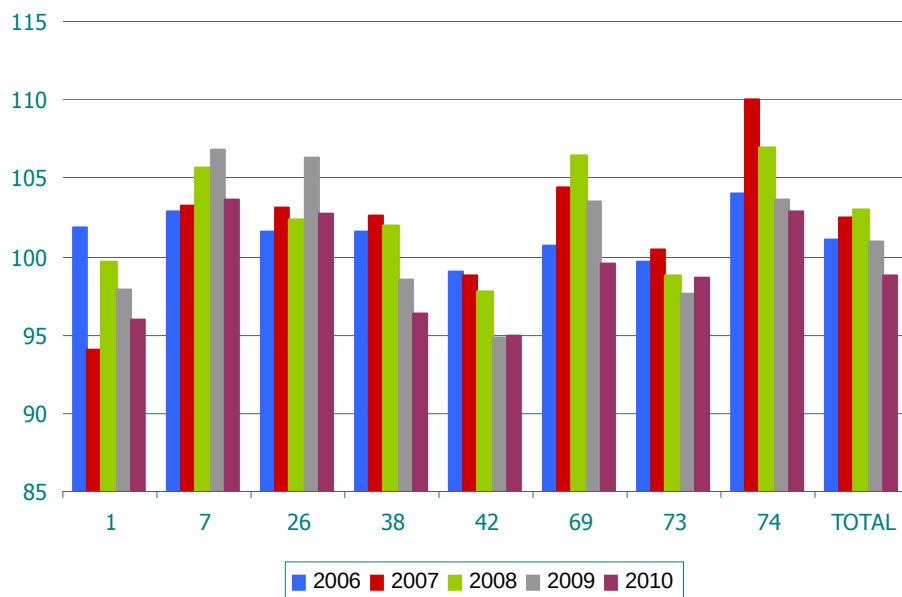
Données ajustées au champ conventionnel nouvel ajustement

Aucun bouleversement par rapport à l'édition 2010 du TBE (chiffres au 01.01.2010).

Au cours de l'année 2010, seuls deux départements ont gagné de nouveaux ETS (Savoie : + 5 ; Loire : +2) ; la plupart en ont perdu (Rhône : - 45 ; Isère : - 15)

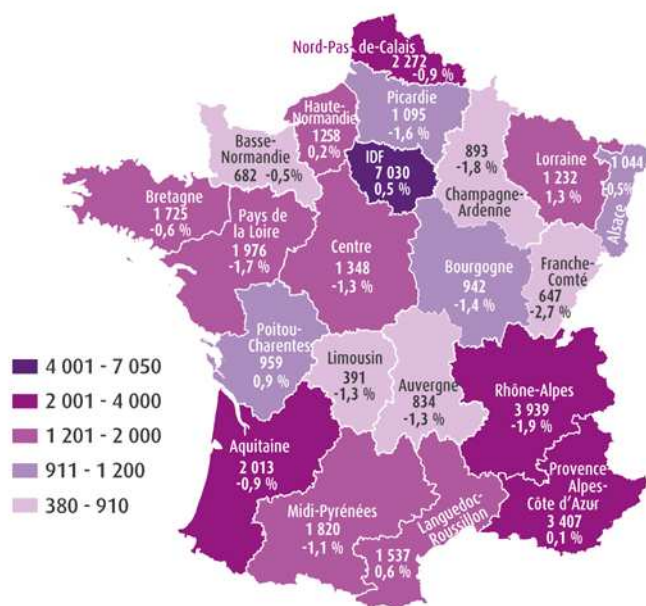


Evolution du nombre d'établissements par département sur cinq ans (base 100 en 2005)



Tous les départements ne suivent pas les mêmes courbes d'évolution même si, globalement, la tendance est plutôt à la baisse.

Répartition des établissements par région en 2010 et taux d'évolution du nombre d'établissements



Après la Franche-Comté, Rhône-Alpes enregistre le plus fort recul par rapport à l'année précédente. A noter que l'Ile de France (1^{ère}) et PACA (3^{ème}) se maintiennent voire progressent très légèrement.

Pour mémoire, Rhône-Alpes avait déjà enregistré un retrait de - 2.3% en 2009.

Sur 10 ans, Rhône-Alpes aura perdu 200 ETS.

Source : Pôle emploi (champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009
et semi-définitifs au 31 décembre 2010

2



Les effectifs salariés



Effectifs



Nombre de salariés au 31 décembre 2010

70 086 (+ 100 salariés sur 12 mois en solde net)

Evolution sur 5 ans (indice base 100 au 31.12.2005)



En Rhone-Alpes, contrairement aux ETS, les effectifs ont légèrement progressé. Cela sous-entend donc un nombre moyen plus important de salariés par ETS.

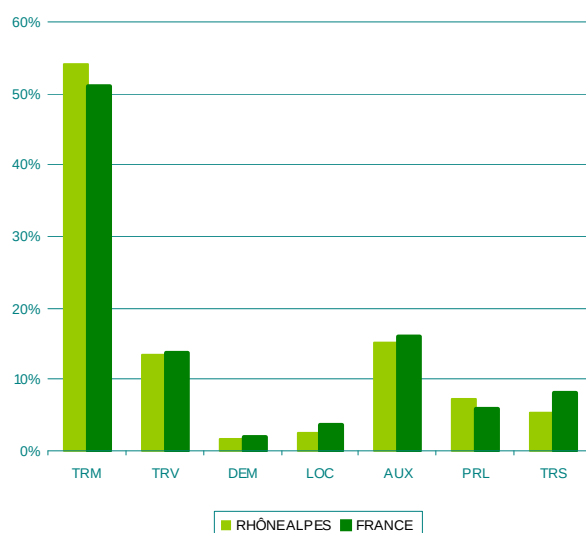
Néanmoins au niveau de la Branche, difficile à se stade de se prononcer sur un redressement de la situation.

Source : Pôle Emploi (Champ UNEDIC)

Données ajustées au champ conventionnel

Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010

Répartition des effectifs par secteur d'activité



Une Branche d'activités très largement dominée par le TRM.

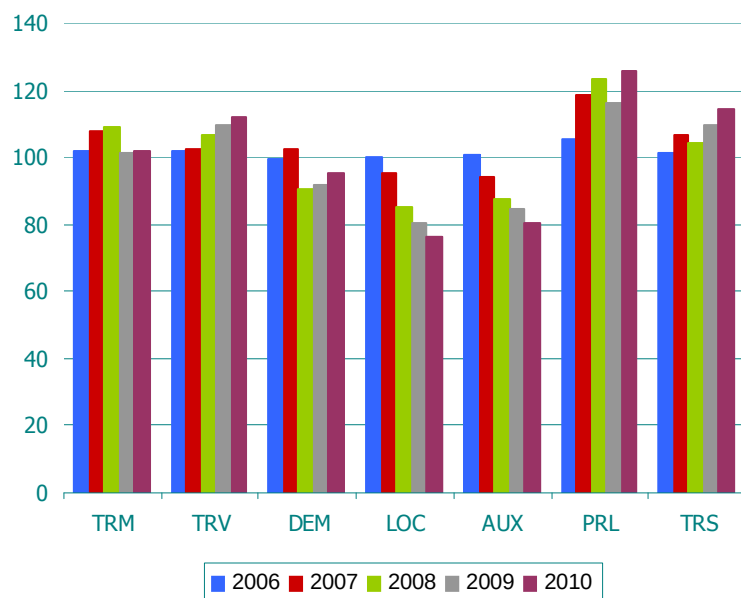
Pour les autres secteurs (hors TRM & PRL) et par rapport aux standards nationaux, Rhône-Alpes fait montre d'une proportion moyenne plutôt moins élevée de salariés.

Parmi les raisons qui peuvent rentrer en ligne de cause, citons : l'organisation des exploitations ,la géographie.....

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)

Données ajustées au champ conventionnel,

Evolution sur 5 ans des effectifs salariés par secteur (indice base 100 en 2005)



Le secteur AUX semble le plus souffrir des retombées de la crise (- 20 points d'indice en continu sur 5 ans).

Le secteur des transports de personnes (TRV & TRS) est sur une tendance totalement contraire.

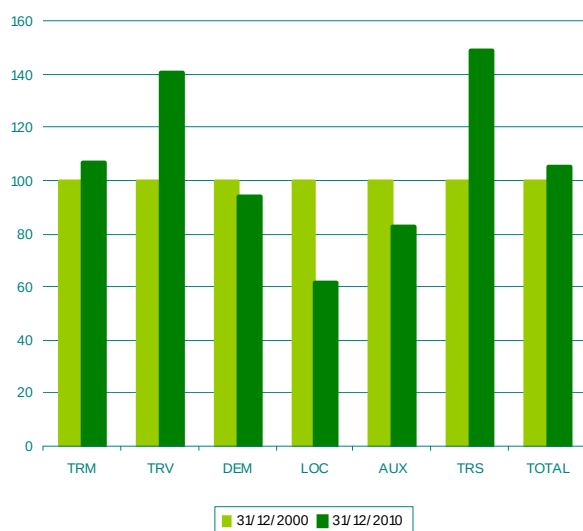
Ainsi quand sur la période le TRV gagne 210 salariés et le TRS 120, les AUX en perdent 340 !

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)

Données ajustées au champ conventionnel

Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010

Comparaison à 10 ans des effectifs salariés par secteur



Confirmation, sur 10 ans, de la spectaculaire progression des transports de personnes (TRV & TRS).

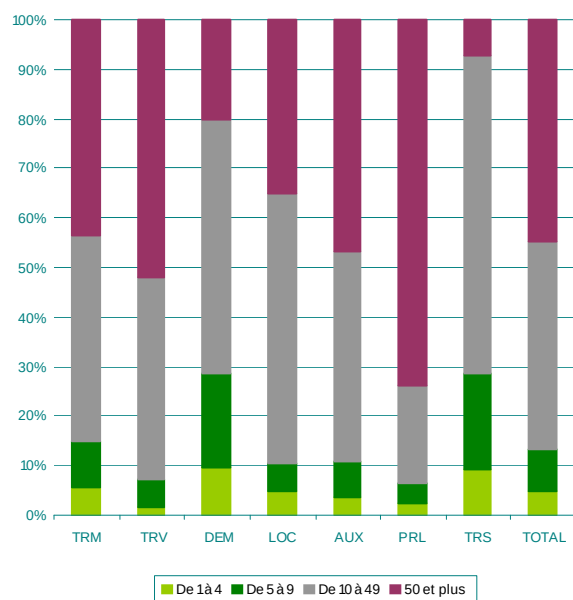
Globalement, et en moyenne pondérée, la Branche a gagné 5 points d'indice.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)

Données ajustées au champ conventionnel



Répartition des effectifs par secteur et classe de taille d'établissement



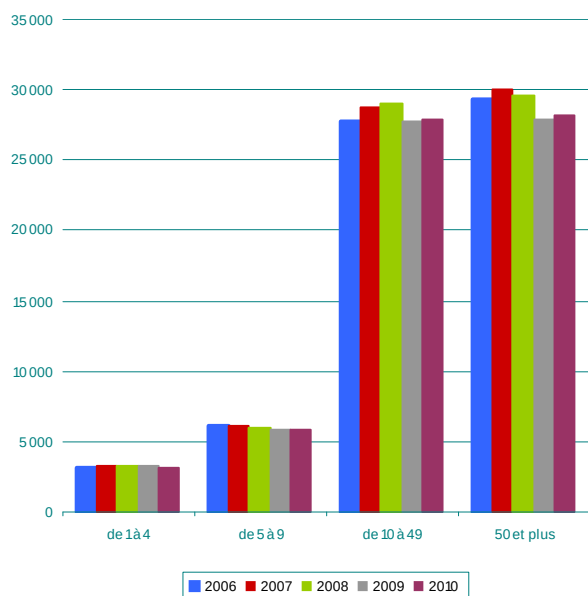
La majorité des effectifs de la Branche se répartit quasiment à part égale entre les structures de taille moyenne (10 à 49) et les plus grandes ($\geq$ à 50 salariés).

Un peu moins de 10% des effectifs travaillent dans des ETS de 5 à 9 salariés et, 5% dans des ETS $<$ à 5 salariés.

Le DEM ainsi que les TRS accueillent près de 30% de leurs employés au sein de micro-structures.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des effectifs par taille sur 5 ans



En Rhône-Alpes, 60% des ETS comptent moins de 10 salariés qui, en définitive, ne représentent que 15% de la globalité des effectifs de la Branche.

Ces deux dernières années, on relève une légère concentration des salariés au sein des structures de taille intermédiaire et grande. Cela peut constituer un révélateur des difficultés économiques que traversent la Branche et notre Pays.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel



Répartition des salariés par département

Département	31/12/2010	%
1	6 176	9%
7	1 746	2%
26	7 988	11%
38	12 143	17%
42	7 821	11%
69	24 549	35%
73	4 358	6%
74	5 304	8%
TOTAL	70 086	100%

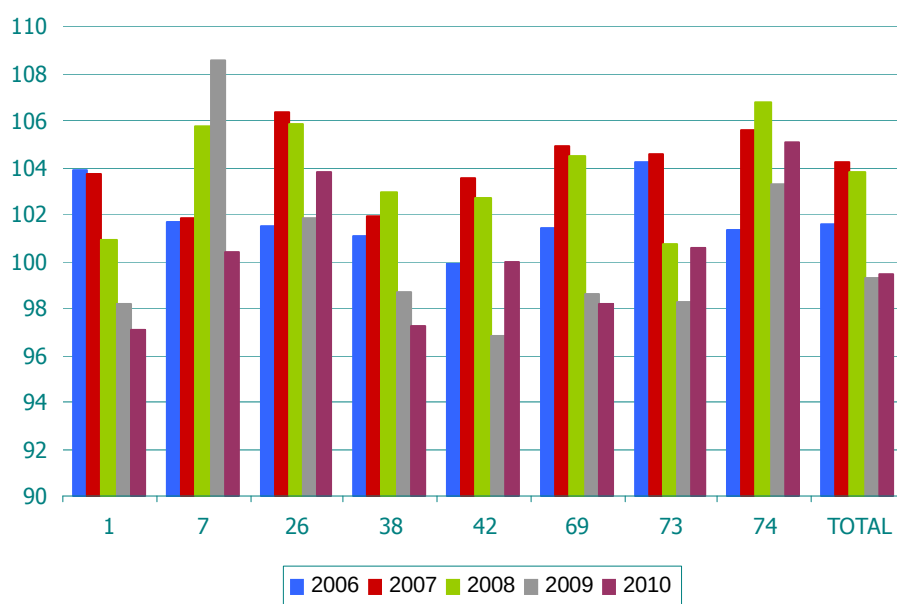
Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

2010 s'est montrée particulièrement favorable pour la Drôme et la Savoie : + 460 salariés au total pour ces 2 départements.

Par rapport à 2009, les départements de l'Ain et de l'Isère enregistrent les reculs les plus sensibles avec - 1.3%.

Evolution des effectifs par département sur cinq ans (base 100 en 2005)



Après 2008, tous les départements, hormis l'Ardèche, ont connu une baisse très sensible de leurs effectifs.

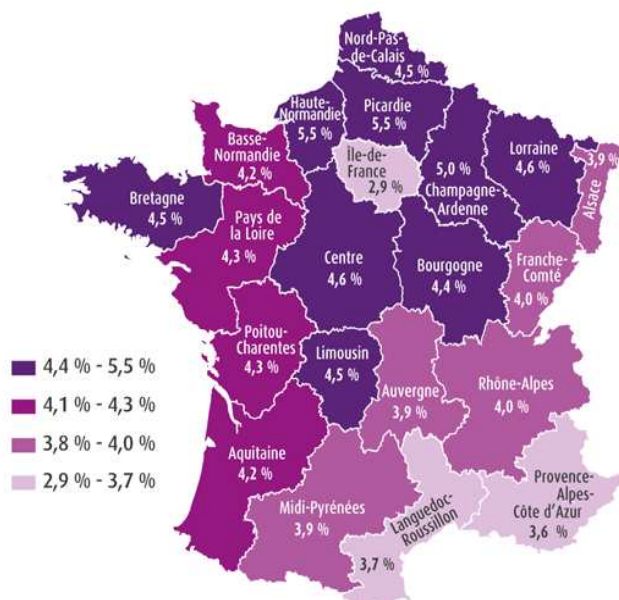
En 2010, aucun département n'a retrouvé son niveau d'effectifs d'avant crise. Certains, tels que les Deux-Savoie et la Drôme, s'en rapprochent.

Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)

Données ajustées au champ conventionnel



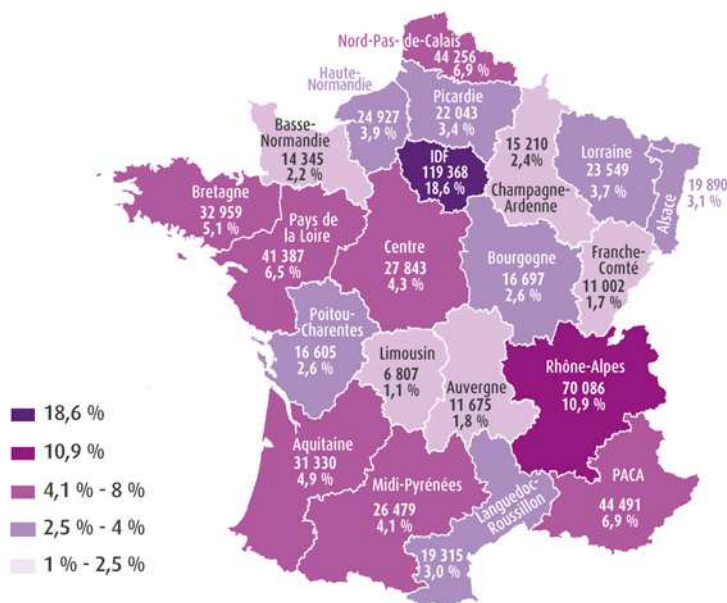
Part de l'emploi salarié régional de la branche conventionnelle par rapport à l'emploi total de la région



Source : Pôle emploi (champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement
Résultats semi-définitifs au 31 décembre 2010

Globalement, peu de changements sur 12 mois. Dans la plupart des régions, et à l'exception notoire de l'Île de France, la part de l'emploi salarié du Transport dans l'activité économique oscille autour de 4%.

Répartition de l'emploi salarié de la branche conventionnelle par région en 2010



Source : Pôle emploi (champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement
Résultats semi-définitifs au 31 décembre 2010

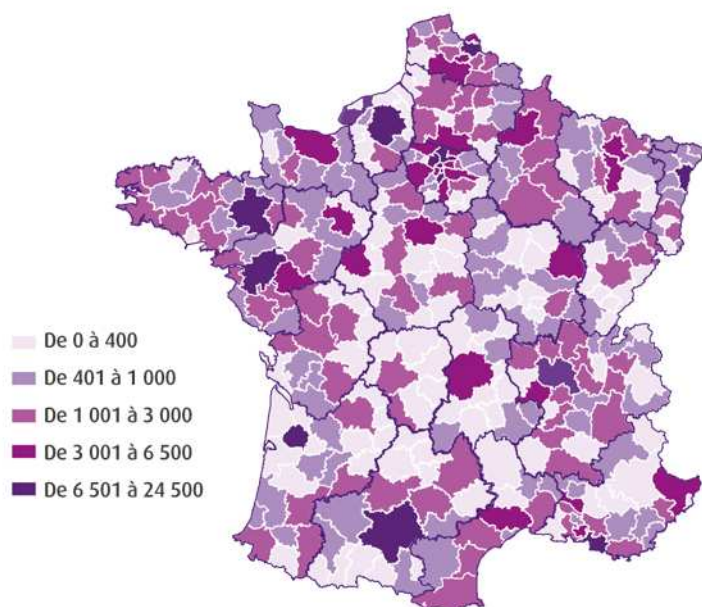
Entre le 01.01.2010 et le 31.12.2010, Rhône-Alpes a légèrement cédé du terrain (10.9% contre 11.10%).

Apparemment ce ne sont pas les régions limitrophes de la nôtre qui auraient profité d'un éventuel afflux de salariés.

Après Rhône-Alpes, la 3^{ème} région « Transport routier » en France c'est PACA avec 44 500 salariés, au coude à coude avec le Nord Pas de Calais.

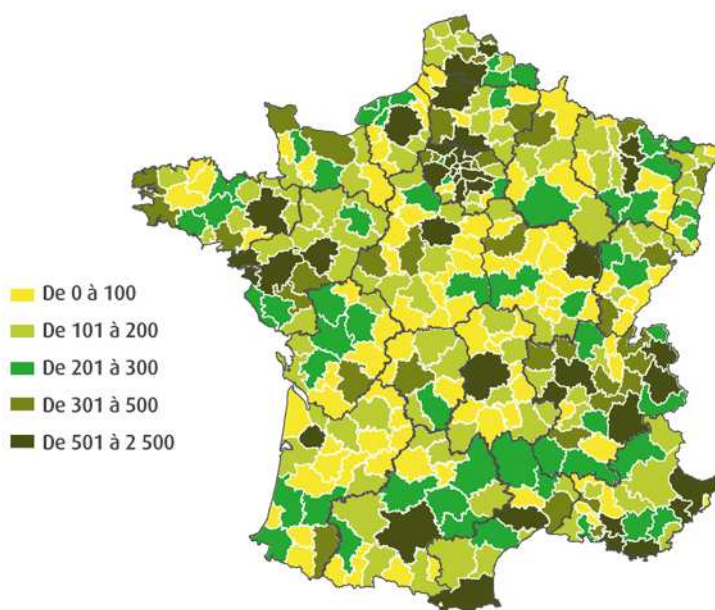
Répartition de l'emploi salarié de la branche conventionnelle par zone d'emploi en 2010

Marchandises



Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs
au 31 décembre 2010

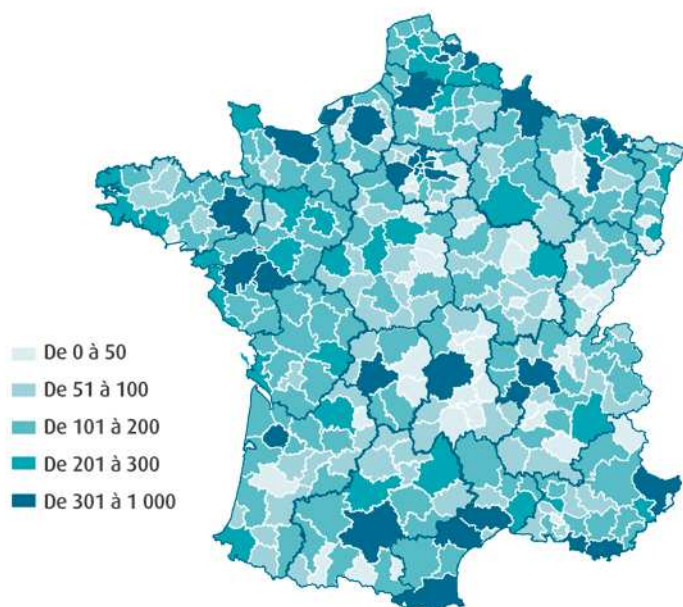
Voyageurs



Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs
au 31 décembre 2010



Transport sanitaire

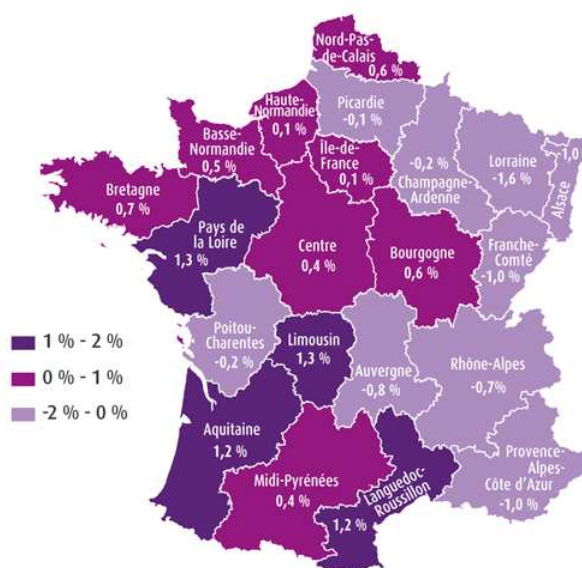


Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs
au 31 décembre 2010

Croissance régionale des effectifs depuis 2005

Marchandises

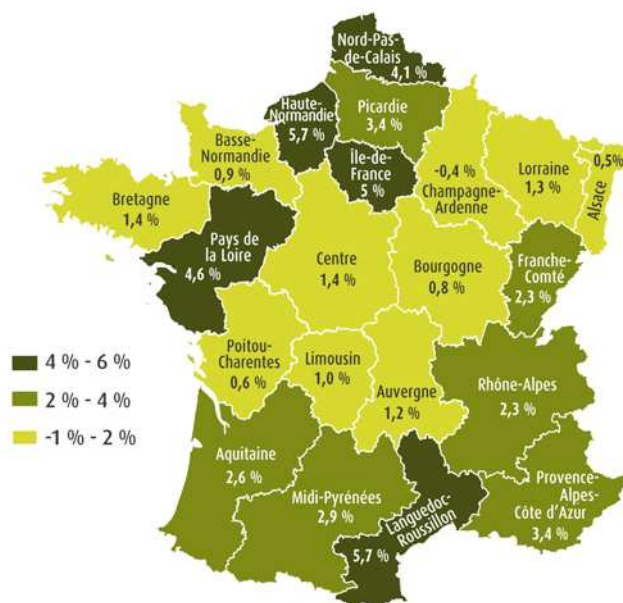
D'une manière générale, Le grand Est de la France s'installe dans un cycle de décroissance.



Source : Pôle emploi (champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009
et semi-définitifs pour 2010



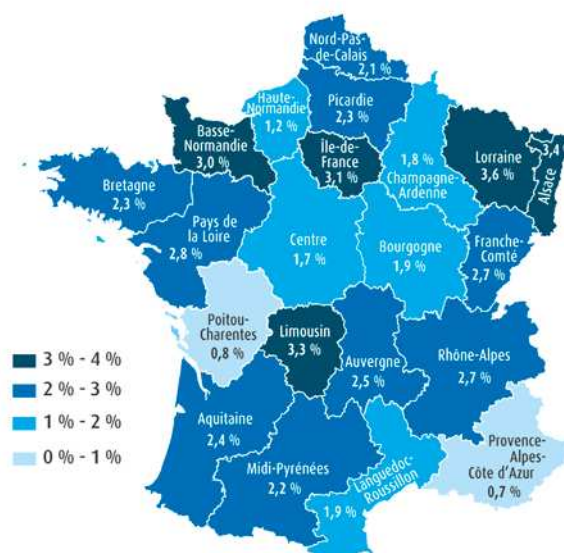
Voyageurs



Source : Pôle emploi (champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009
et semi-définitifs pour 2010

Les politiques de développement de services à la personne ainsi que celles prônant une meilleure prise en compte de notre environnement ont été, sans exception territoriale, favorables au déploiement des activités de transport de personnes.

Transport sanitaire



Source : Pôle emploi (champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009
et semi-définitifs pour 2010



Répartition des salariés par famille professionnelle

Famille professionnelle	RHÔNE ALPES	FRANCE
Direction	3%	3%
Gestion	6%	5%
Ventes / Achats	1%	1%
Exploitation	10%	9%
Manutention / Magasinage	9%	9%
Conduite	66%	67%
Maintenance	2%	2%
Interprofessionnel	2%	2%
TOTAL	100%	100%

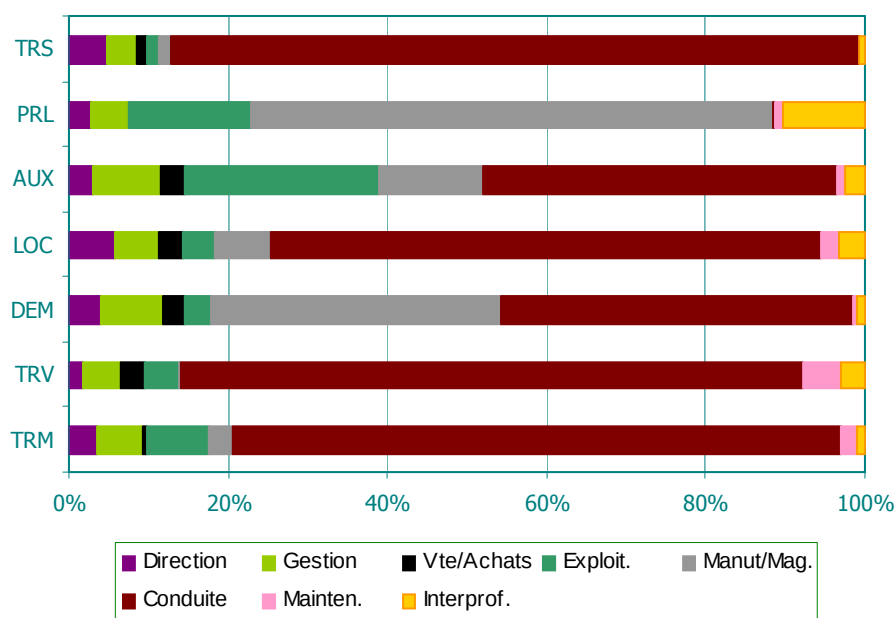
Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

La représentation des FAP en Rhône-Alpes, contrairement à celle des années précédentes, se rapproche des normes constatées, en moyenne, au niveau national.

Jusqu'alors notre région se distinguait notamment par une plus faible proportion de conducteurs et une part plus importante d'exploitants.

Répartition des salariés par famille professionnelle et secteur agrégé d'activité



Seuls les PRL ont une FAP CONDUITE quasi inexistante.

Par ailleurs, on peut observer la part congrue des commerciaux dans le TRM(0.6%) face aux AUX (3%).

86% des effectifs des TRS exercent dans la FAP CONDUITE contre 76% dans le TRM.

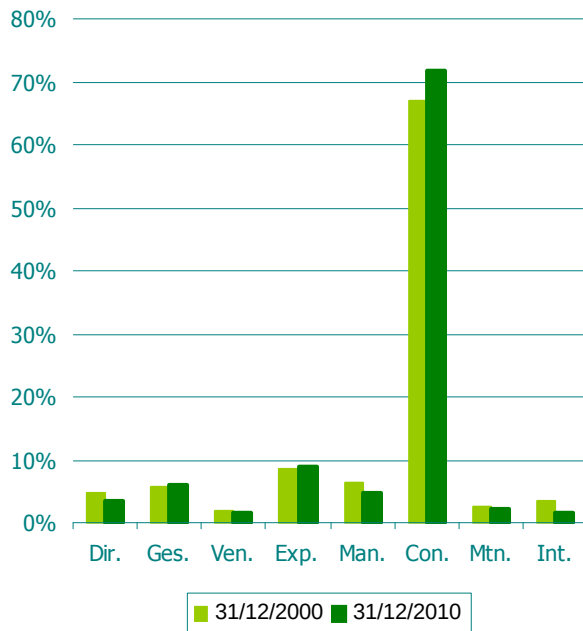
Le TRV emploie moins de 2% de ses salariés dans la FAP DIR.

Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement



Comparaison à 10 ans des effectifs par famille professionnelle



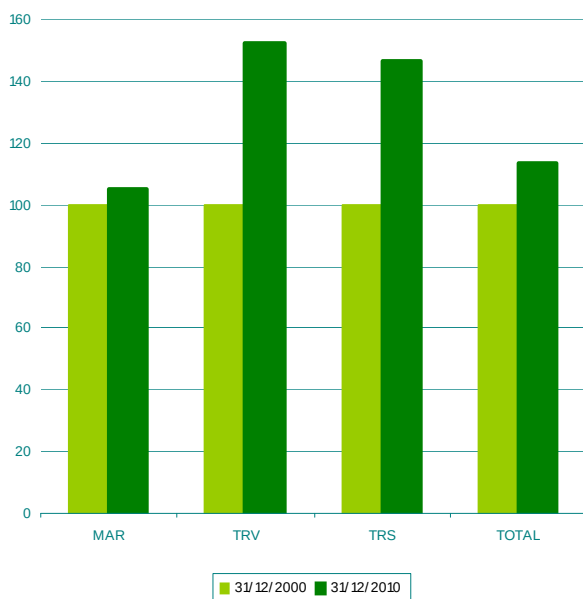
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

1^{er} constat : de moins en moins de dirigeants pour manager de plus en plus de salariés. A critères de qualité et de sécurité comparables, ceci n'aurait sans doute pas été possible sans, dans le même temps, une montée en puissance de la technologie et des systèmes aidés.

Cela explique, en partie, la progression de la FAP GESTION qui, en sus du reste, doit absorber un champ réglementaire riche, multiple et complexe.

2nd constat : la FAP EXPLOITATION ne peut s'affranchir d'un seuil incompressible d'exploitants pour un nombre donné de conducteurs même si, là aussi, la technologie a permis quelques progrès en termes de productivité.

Comparaison sur 10 ans du nombre des conducteurs par activité (indice base 100 au 31.12.2000)

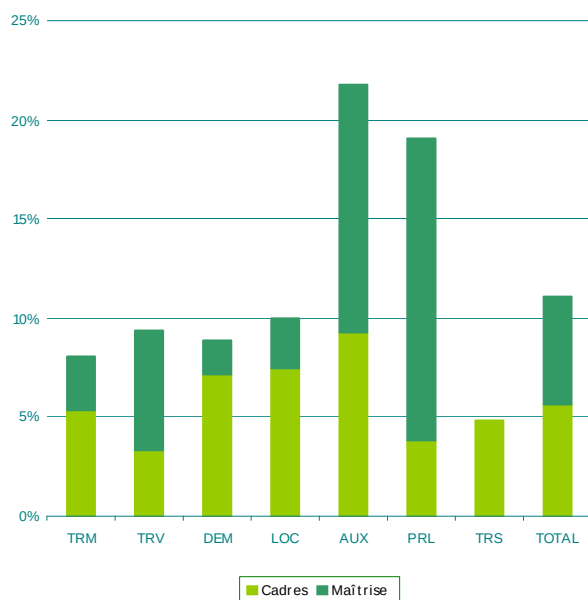


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

La très faible évolution du TRM n'aurait pas permis une progression moyenne de 15 points sur 10 ans, des conducteurs de la Branche si elle n'avait pas bénéficié de la progression très forte des transports de personnes (TRV + TRS). Ceci dit, sans augmentation au sein du TRM, il est peu probable que la Branche parvienne à marquer un écart significatif.



Répartition des salaires par secteur et par catégorie professionnelle(CSP) en 2010



Le taux moyen d'encadrement de la Branche se situe aux alentours de 11% avec de fortes disparités selon les secteurs concernés.

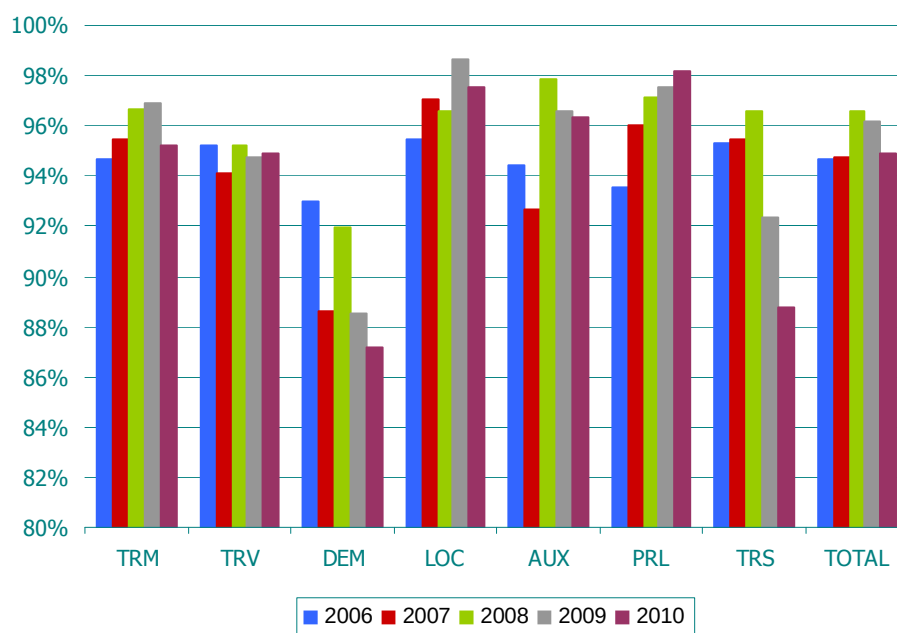
Dans le transport, l'encadrement des collaborateurs ne s'affiche pas toujours avec un statut cadre ou agent de maîtrise sur le bulletin de salaire. Ces derniers font souvent « office de » ce qui explique que dans des gros secteurs tels que TRM et TRV la part des salariés cadres est souvent inférieure à 5% des effectifs.

Au sein du TRS, ce sont souvent des ambulanciers expérimentés qui évoluent vers la fonction de régulateur. Pour autant, ils conservent leur statut d'employé.

Les AUX constituent un cas particulier où le statut est souvent donné au moment de l'embauche au regard du bagage universitaire (FAP VENTES et EXPLOITATION).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

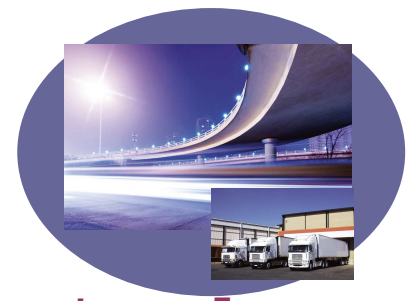
Evolution sur 5 ans de la part des salariés en contrat à durée indéterminée (CDI) par secteur



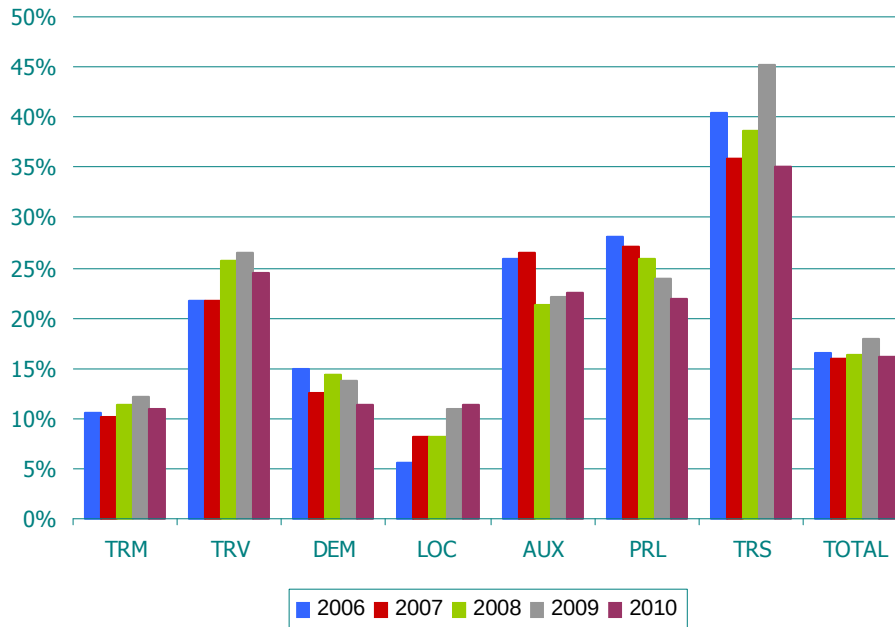
Le DEM et les TRS ont vu chuter de manière très nette la part de leurs CDI.

En général, ce type de tendance est la résultante d'inquiétudes sur les marchés liés à des niveaux d'activités fluctuants.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel



Evolution de la part des femmes dans l'effectif total et par secteur sur 5 ans

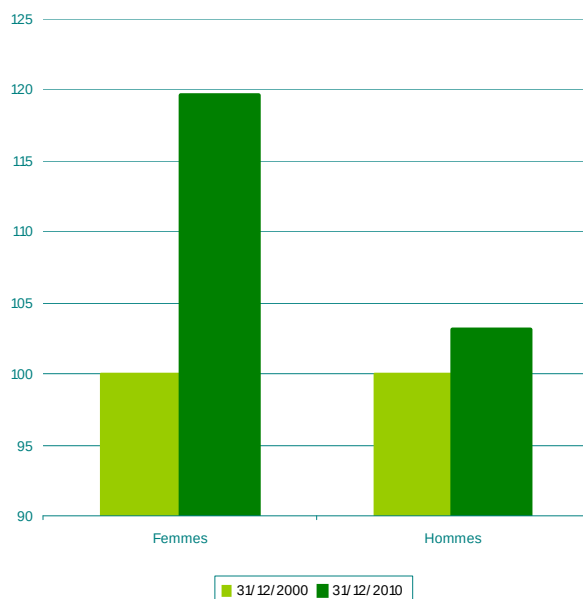


En moyenne et sur 5 ans la part des femmes dans l'emploi salarié s'est maintenue aux alentours de 17%.

Pour 2010 : TRV (24% en baisse) ; TRS (35% en baisse) ; TRM (11% en baisse mais 33% du total des effectifs femmes).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Comparaison à 10 ans des effectifs hommes / femmes (base 100 en 2000)



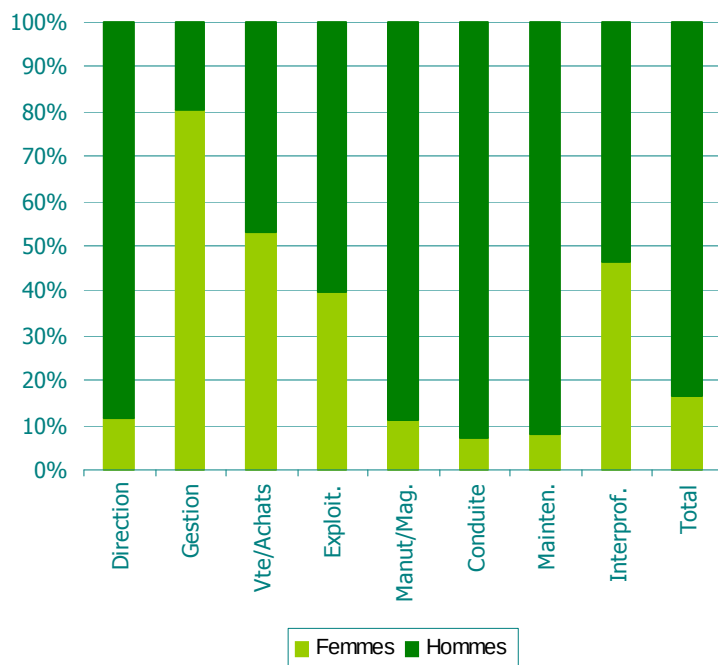
Le moins qu'on puisse dire c'est que les effectifs femmes ont beaucoup plus progressé que les effectifs hommes. Sans doute est-ce dû à une sorte d'émancipation de la Branche jusqu'alors considérée comme très machiste. Par ailleurs, pour les femmes, et outre des conditions économiques plutôt favorables l'accès à certains métiers a été facilité par l'évolution de la technologie et l'environnement social qui stimule notre société.

Leur nombre pèse encore peu sur le total des effectifs mais leur légitimité est acquise.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement



Répartition des effectifs par sexe et famille professionnelle

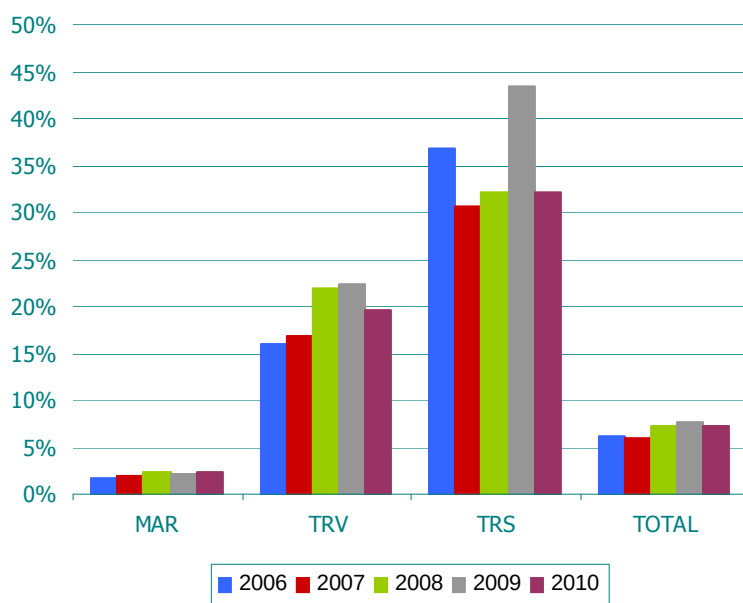


On croise encore peu de femmes à des fonctions de Direction mais elles sont très présentes au sein des FAP GESTION (80%), VENTES (53%) et EXPLOITATION (40%).

Quantitativement et tous secteurs confondus, elles se répartissent de façon quasi homogène entre les FAP GESTION, EXPLOITATION et... CONDUITE.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

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



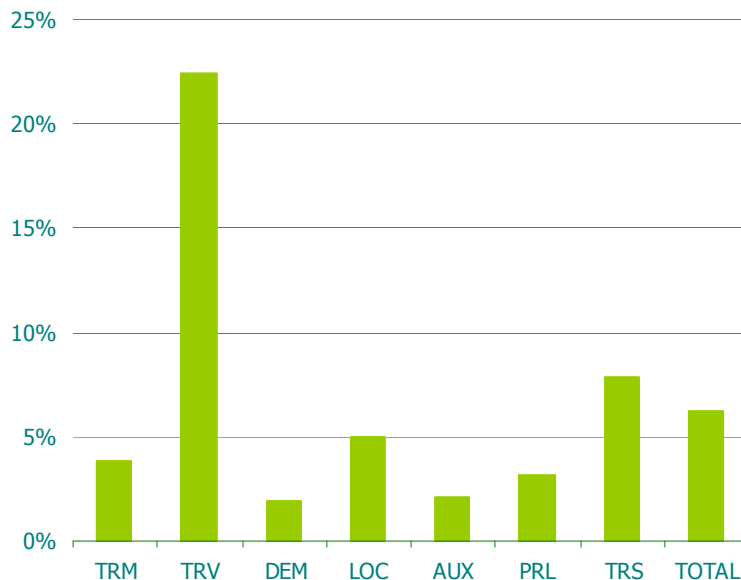
Le TRM, plus gros employeur de la Branche, est aussi celui qui proportionnellement emploie le moins de femmes. C'est pour cela que le taux moyen des postes de conductrices reste bas même s'il tend à progresser très légèrement.

Bien entendu, les conditions d'accès, les motivations, les qualifications et les matériels utilisés pour exercer dans le secteur TRS ne sont pas comparables à ceux du TRM.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010



Contrats à temps partiels par secteur d'activité agrégé



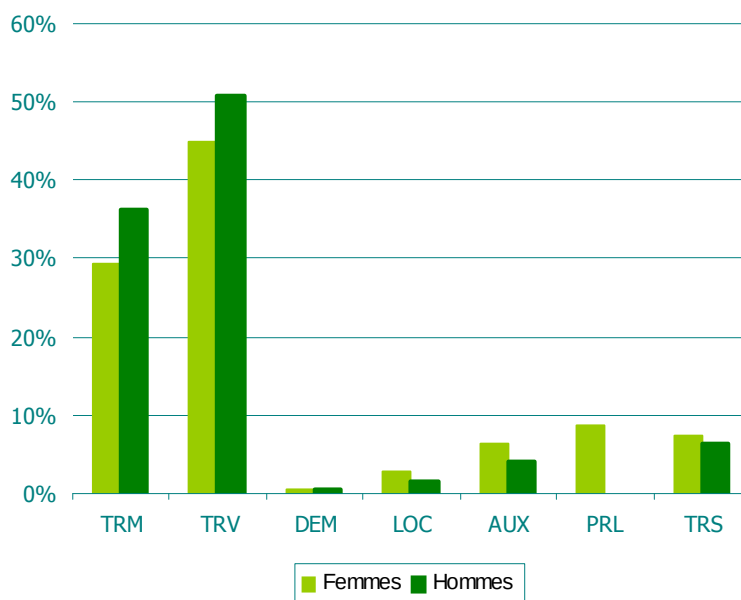
Depuis quelques années déjà, le travail à temps partiel dans le transport oscille autour de 6%.

Pour la FAP CONDUITE, 65% des emplois à temps partiel se retrouvent dans le TRV et 21% dans le TRM.

Par contre, les emplois à temps partiel ne représentent que 4% du total des emplois du TRM contre 22% dans le TRV.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Part des effectifs à temps partiel selon le sexe par secteur



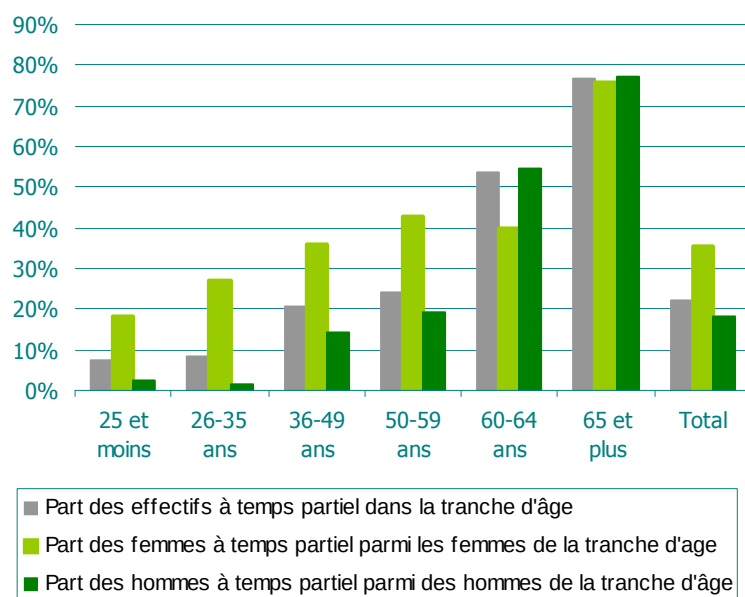
Sur les 4 380 postes à temps partiel de la Branche, 2 120 sont rattachés au TRV qui représentent néanmoins 45% du total des emplois à temps partiel tenus pas des femmes et 51% de ceux tenus par des hommes.

47% des emplois à temps partiel correspondent à un rapport ETP compris entre 50 et 75% . 31% atteignent et dépassent 75% .

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement



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



Dans ce secteur on notera que la part des femmes à temps partiel parmi les femmes en ETP est prépondérante jusqu'à 59 ans et toujours supérieur au taux global des contrats à temps partiel dans les 4 premières tranches d'âge.

Les hommes ne commencent à occuper une part très significative à temps partiel qu'à partir de 60 ans.

A partir de 65 ans, l'essentiel des effectifs travaillent à temps partiel selon une proportion identique d'hommes et de femmes se trouvant dans cette tranche d'âge.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

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

Equivalents temps plein par secteur

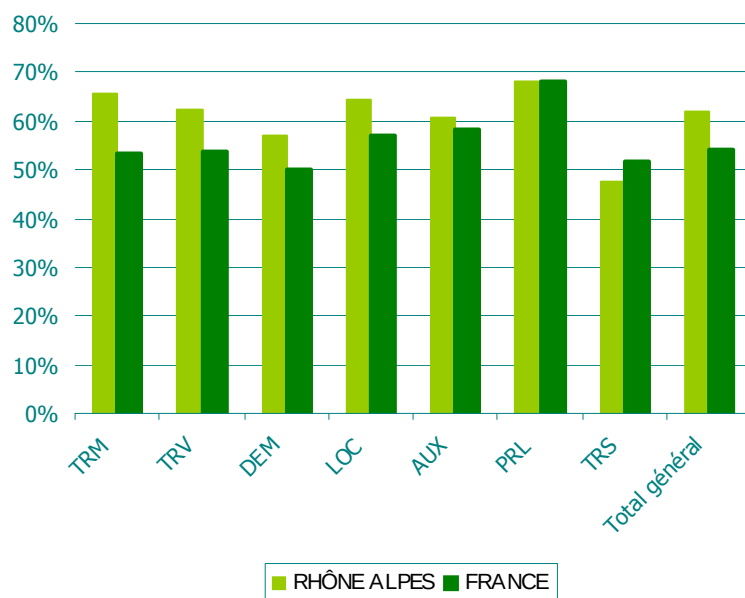
Activités							
TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
RHÔNE ALPES							
960	1 319	14	59	134	109	142	2 737
35%	48%	0%	2%	5%	4%	5%	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Au final en 2010 et mis bout à bout, les 4 380 contrats à temps partiel en place dans la Branche représentent 2 737 ETP dont la moitié supportée par le TRV



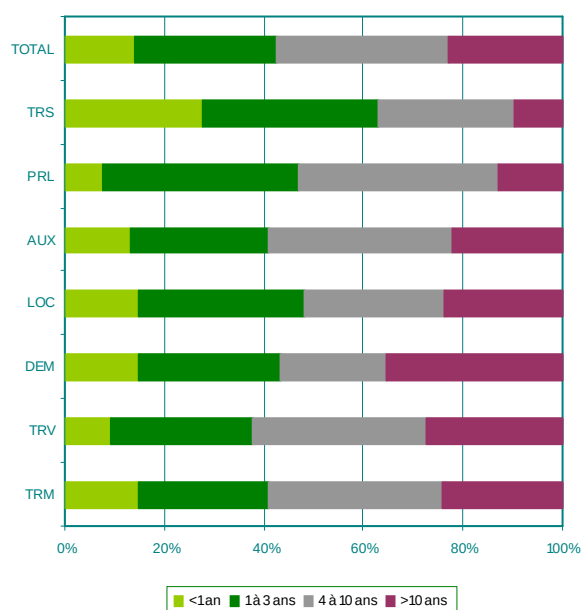
Pourcentage moyen d'heures travaillées par rapport à un temps plein



Hormis pour les TRS, le pourcentage d'heures travaillées en Rhône-Alpes semble supérieur à la moyenne nationale par secteur (en cohérence avec le nombre élevé de contrats à temps partiel > à 50%).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

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



14% des salariés sont présents depuis moins d'un an dans l'ETS qui les emploie et 23% depuis plus de 10 ans.

Le TRV se caractérise par une proportion assez faible de nouveaux ARRIVANTS (renouvellements, remplacements et créations de postes) ceci étant sans doute dû à un besoin de renouvellement de main d'œuvre moins élevé en raison d'un étalement plus grand de l'activité sur l'amplitude d'âge.

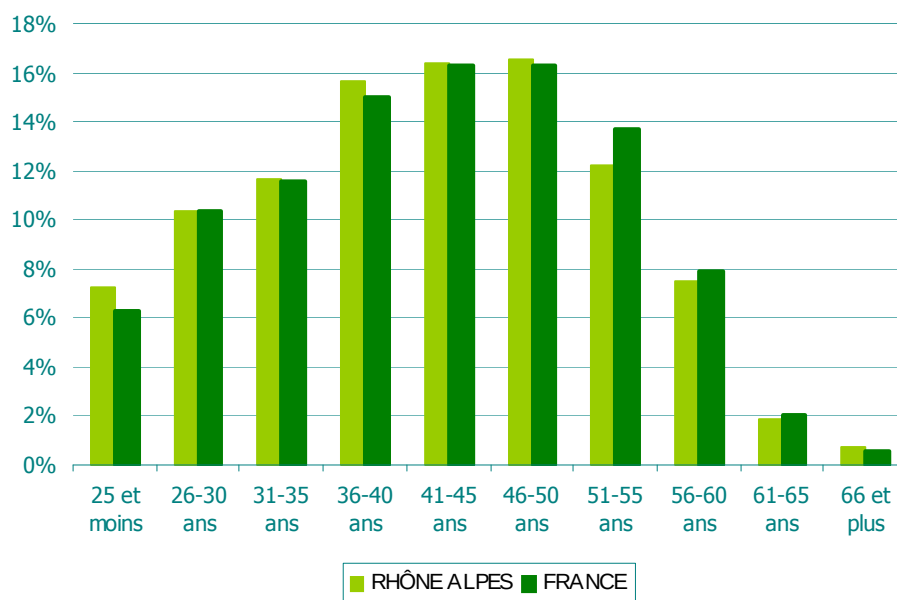
Situation plutôt inverse dans le DEM où les conditions parfois difficiles mais aussi les besoins récurrents et saisonniers de main d'œuvre nécessitent de recruter plus souvent. Idem pour les TRS vu les contraintes à l'exercice du métier d'ambulancier.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement

Démographie



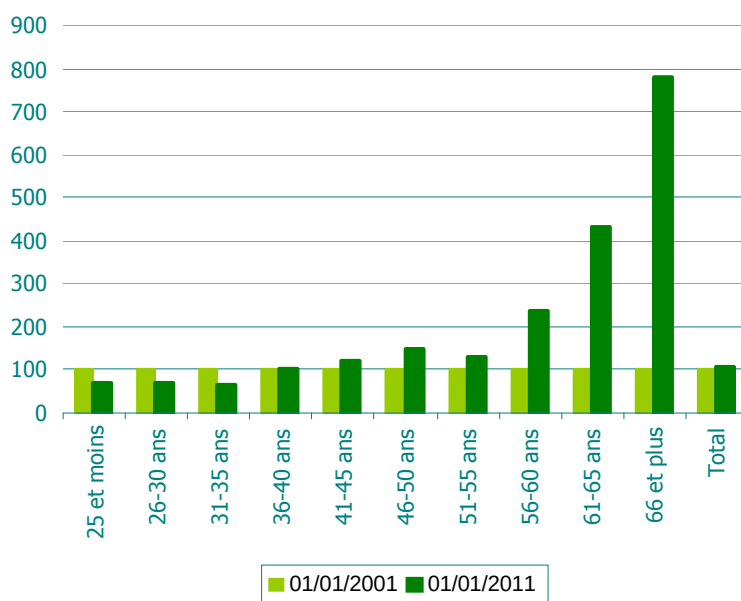
Comparaison de la structure par âge de la région par rapport à la moyenne nationale



Rhône-Alpes se caractérise par une population active plutôt plus jeune qu'ailleurs et semble laisser une place moindre à ses seniors (rapporté aux moyennes nationales)

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats semi-définitifs au 31 décembre 2010

Comparaison de la structure par âge de la branche à 10 ans d'intervalle (base 100 en 2000)



Confirmation d'un phénomène annoncé, nous sommes confrontés à une population active vieillissante avec une forte montée en puissance des classes d'âges à partir de 46 ans.

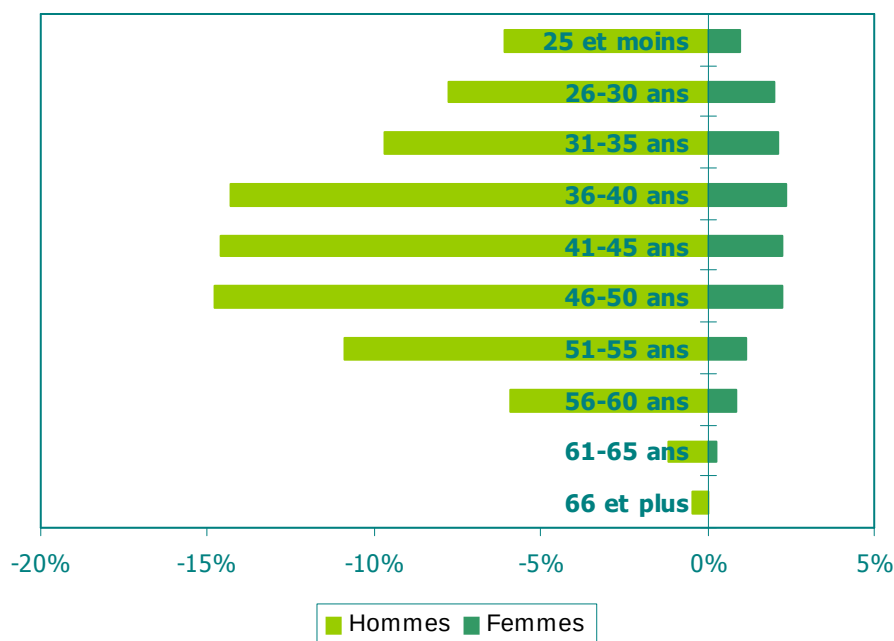
Le recul du départ de l'âge de la retraite, d'une part, mais aussi la pénurie d'emploi et les carrières incomplètes, d'autre part, contraignent certaines personnes à rechercher ou à conserver un emploi au-delà de 60 ans.

Les deux dernières classes d'âges répertoriées apparaissent exponentielles mais il faut dire qu'elles étaient peu observées ne serait-ce que 10 ans en arrière.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

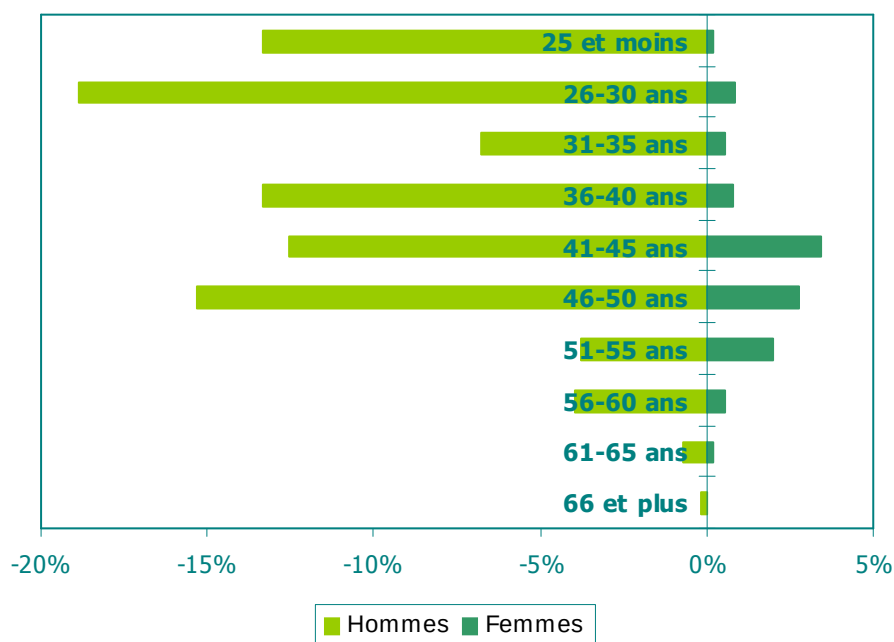
Pyramides des âges en 2010 (toutes familles professionnelles)

Marchandises (hors déménagement)



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement
Résultats semi-définitifs au 31 décembre 2010

Déménagement

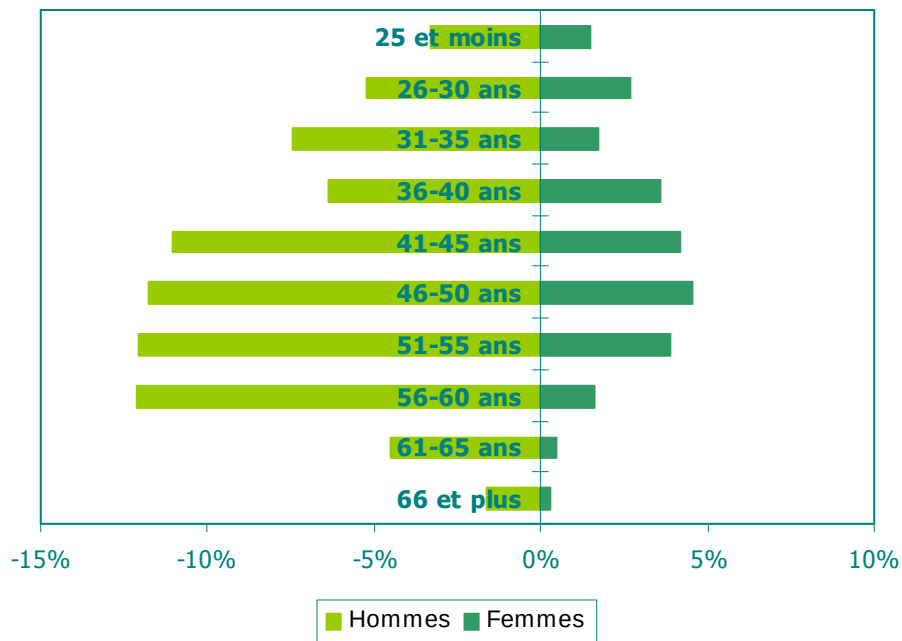


Toute chose étant égale par ailleurs, on relève dans le TRM (hors DEM) à peu près la même proportion de salariés actifs dans chaque classe d'âge et ce, quel que soit le sexe.

Des nuances plus ou moins importantes selon le secteur concerné.



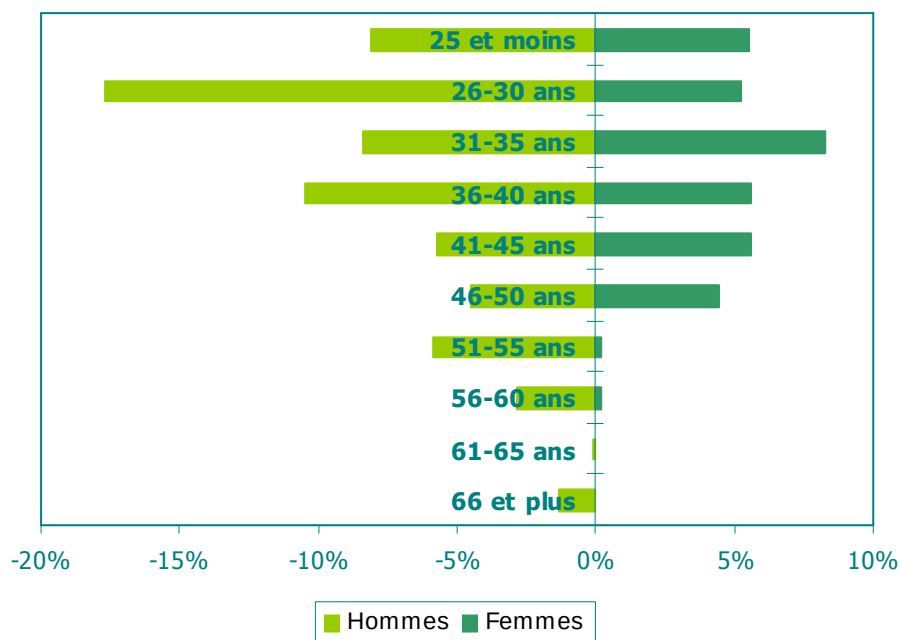
Transport routier de voyageurs



76% de salariés Hommes pour 25% de Salariés Femmes.

24% des hommes sont âgés de 56 ans et plus contre 10% des femmes.

Transport sanitaire



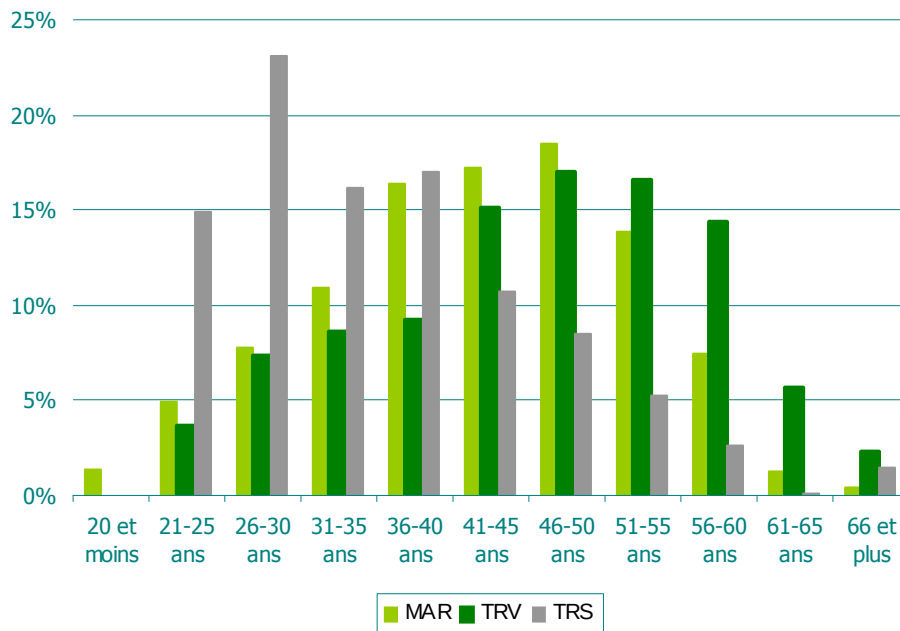
65% de salaries Hommes pour 35% de salaries Femmes.

68% des Femmes sont âgées de 31 à 50 ans pour 45% des hommes.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement
Résultats semi-définitifs au 31 décembre 2010



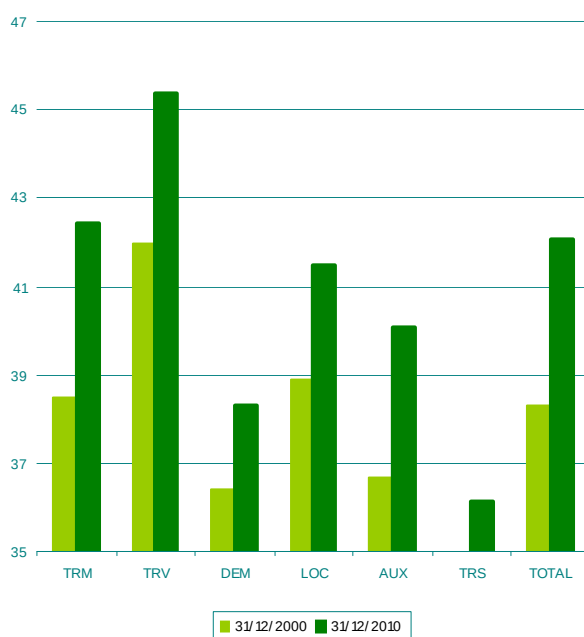
Structure par âge dans la conduite en 2010



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Attention, s'il s'agit bien de considérer la FAP CONDUITE pour ces 3 secteurs, il faut savoir que les qualifications ainsi que les conditions d'accès et d'exercice du métier de conducteur ne sont pas identiques. Cela peut expliquer certaines distorsions par secteur et par tranche d'âge. Les formations diplômantes et qualifiantes permettent de mettre plus tôt des jeunes conducteurs TRM sur le Marché.

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



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

En 10 ans, un âge moyen qui s'est amplifié de l'ordre de 4 années supplémentaires quel que soit le secteur.

Pour information, après 55 ans seuls restent 4.2% des conducteurs dans le TRS, 9.5% dans le TRM (effet CFA) et 22% dans le TRV.





Comparaison à 10 ans des salariés de moins de 25 ans par secteur d'activité (base 100 en 2000)



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

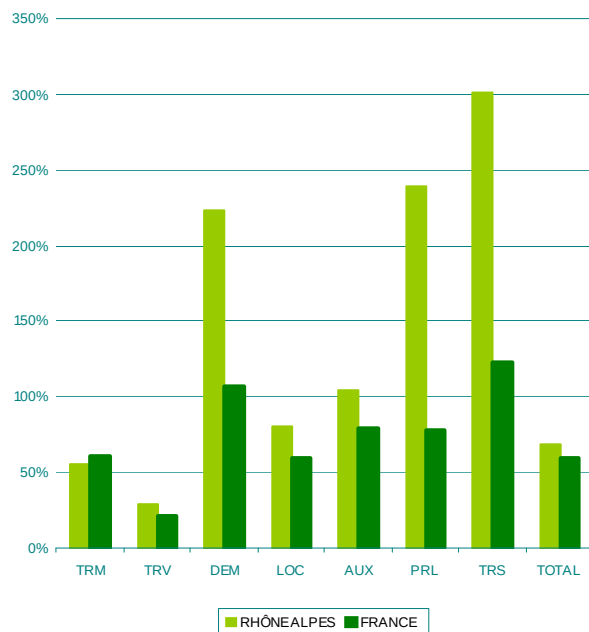
Le TRM et les AUX font baisser la moyenne alors que, sur la durée, d'autres secteurs se montrent plus entreprenants.

Concernant les AUX, l'allongement de la durée des études au regard des qualifications requises par la profession peut constituer un frein pour le recrutement des jeunes dans les FAP EXPLOITATION, VENTES et GESTION.

La question peut aussi se poser de l'engouement des jeunes pour nos métiers notamment dans le TRM.

Indicateurs démographiques

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



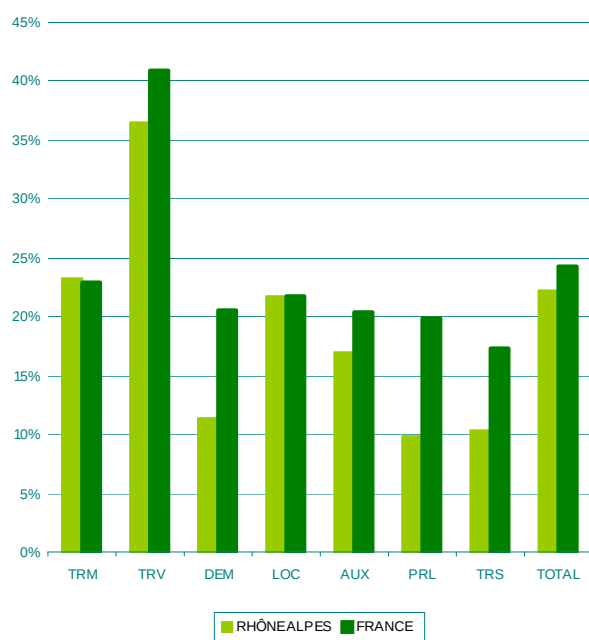
Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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

La situation peut apparaître préoccupante pour les secteurs dont le coefficient se situe en dessous de 1 (100%). Pour autant, il convient de ne pas stigmatiser la situation lorsqu'elle est d'origine structurelle ce qui est le cas pour le TRV.

Par ailleurs avec sa population plutôt jeune (cf. graphes précédents), Rhône-Alpes dispose de bonnes cartes dans son jeu (même si le TRM posera fatalement problème)

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



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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).

C'est plutôt un bon point pour Rhône-Alpes de disposer d'un taux de renouvellement < à la moyenne nationale (22% contre 24%). Cela laisse une plus grande marge de manœuvre à nos dirigeants sur le moyen et le long terme.

Compte tenu des moyennes d'âges plus élevées dans le TRV il n'est pas étonnant que cela impacte directement son taux de renouvellement (1 salarié sur 3).





3

L'emploi



Mouvements de main d'œuvre



Nombre de recrutements en 2010

14 990 (+ 70% par rapport à 2009)

Evolution des recrutements (indice base 100 au 31.12.2005)



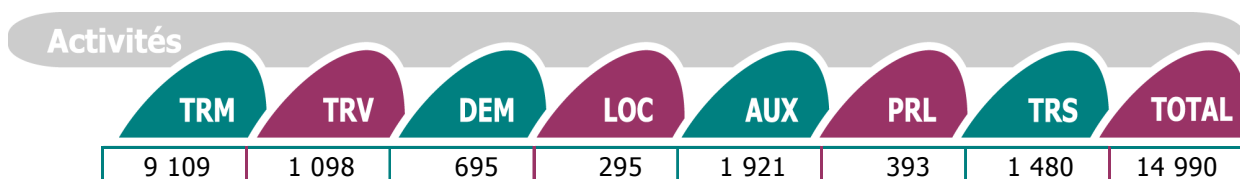
Un signe manifeste de reprise de confiance des entreprises dans le Marché mais souvenons-nous que 2009 a été une **année noire** pour l'emploi.

Si les volumes repartent à la hausse, ce qui ne constitue qu'une partie de l'équation économique, il est normal que les embauches repartent également à la hausse dans une Branche qui par vocation est fortement utilisatrice de main d'œuvre.

En 10 ans, le taux moyen d'embauche est passé de 12.6% à 21.3%.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Recrutements par activité

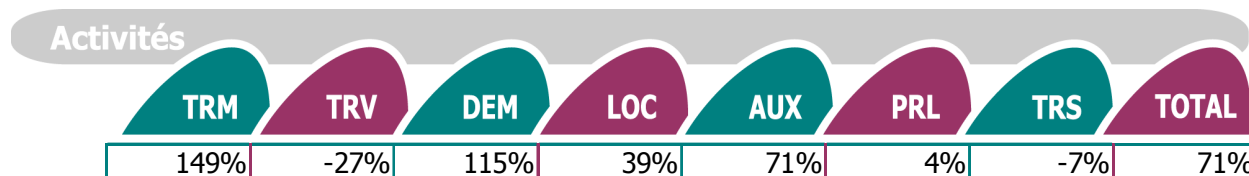


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Le TRM et les AUX « trustent » 74% des embauches . Par contre, le TRM a un taux d'embauche de 13% contre 18% pour les AUX alors que ces taux s'élèvent à 57% pour le DEM et 39% pour le TRS !!!



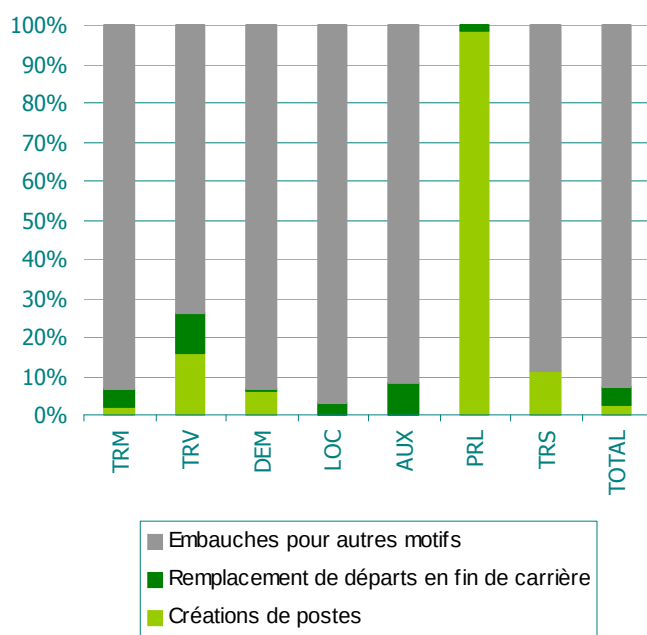
Evolution 2010/2009 par activité



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

TRM et AUX sont les deux principaux secteurs à l'origine de l'embellie constatée. Ceci dit, après une année 2009 catastrophique, il faudrait plutôt évoquer un retour à la normale. Les secteurs dédiés au transport de personnes marquent le pas. Le TRV a même un des taux d'embauche les plus faibles de la Branche : 11.60%.

Répartition des types d'embauches en 2010

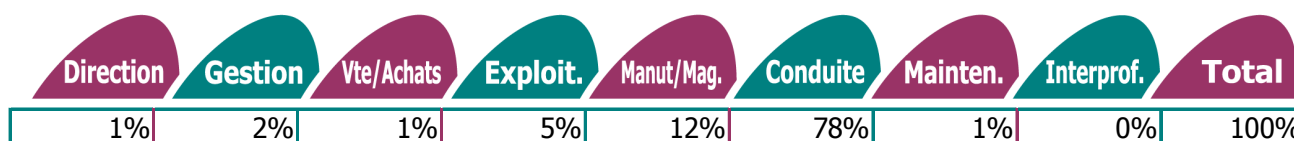


Le PRL semble faire face à une demande de développement particulièrement forte ce qui nécessite l'extension ou la mise à disposition de nouvelles plateformes avec les moyens d'exploitation correspondants. Ceci dit, le PRL ne représente que 3% du total des recrutements effectués en 2010.

Toutes ces embauches ne contribuent pas encore à une forte création nette d'emploi. C'est le contrepoint de taux de rotation parfois élevés.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des embauches par famille professionnelle

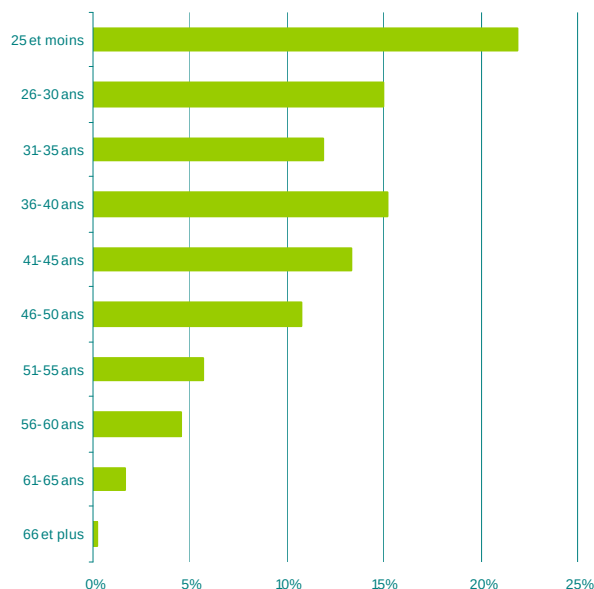


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

90% des recrutements concernent des conducteurs et des agents de manutention.



Embauches par tranche d'âge, toutes familles confondues



Ce sont les jeunes qui, et sans indication sur la pérennité de leur présence dans l'entreprise, tirent le plus profit des ces embauches.

En 2009, les seniors (>50 ans) représentaient, en moyenne, 12% des recrutements ; en 2010, ils gagnent 1 point à 13%.

Au sein du DEM, 61% des recrutés ont moins de 26 ans !

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Embauches par âge et famille professionnelle en 2010

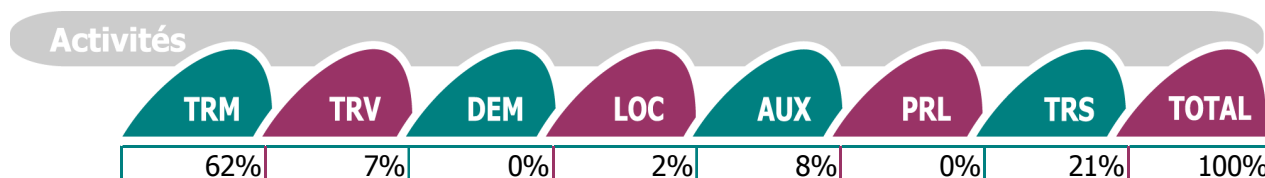
	25 et -	26 - 30	31 - 35	36 - 40	41 - 45	46 - 50	51 - 55	56 - 60	61 -65	66 et +	Total
Direct.	11%	0%	0%	25%	5%	16%	38%	4%	0%	0%	100%
Gestion	32%	21%	8%	16%	8%	2%	11%	1%	0%	0%	100%
Vte/Ach.	56%	6%	28%	2%	6%	2%	0%	0%	0%	0%	100%
Exploit.	35%	17%	6%	6%	15%	6%	10%	2%	5%	0%	100%
Manut.	44%	21%	8%	10%	8%	6%	1%	2%	0%	0%	100%
Conduite	17%	14%	13%	17%	14%	12%	6%	5%	2%	0%	100%
Mainten.	47%	0%	1%	0%	0%	27%	9%	0%	15%	0%	100%
Interpro.	37%	2%	1%	2%	39%	2%	1%	8%	8%	0%	100%
Total	22%	15%	12%	15%	13%	11%	6%	5%	2%	0%	100%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Entre 25 et 50 ans, les embauches sont assez bien réparties au sein de la FAP CONDUITE (87% du total et à peu près 14.5% par tranche d'âge. Par contre, pour la FAP MANUT près de 50% des recrutements impactent la tranche ≤ 25 ans ; 56% pour la FAP VENTE !! Les politiques de recrutement sont donc très distinctes selon la FAP considérée.



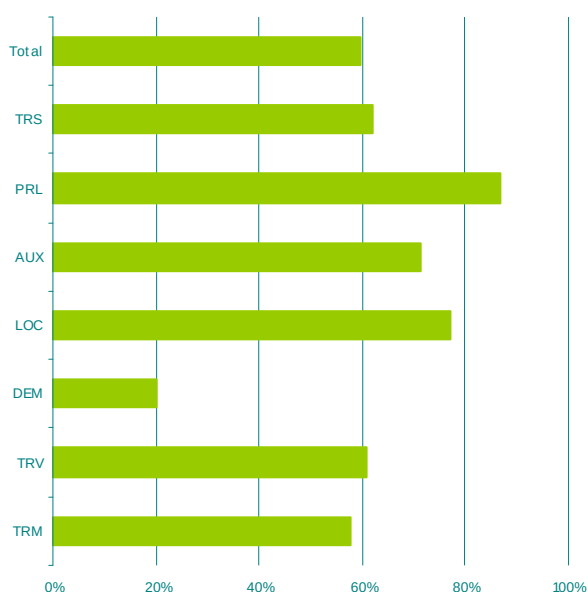
Embauches de conducteurs de moins de 26 ans par secteur d'activité



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

TRM et TRS sont les pourvoyeurs d'emplois pour 83% des jeunes conducteurs embauchés soit 1 610 postes.

Embauches en CDI par secteur d'activité



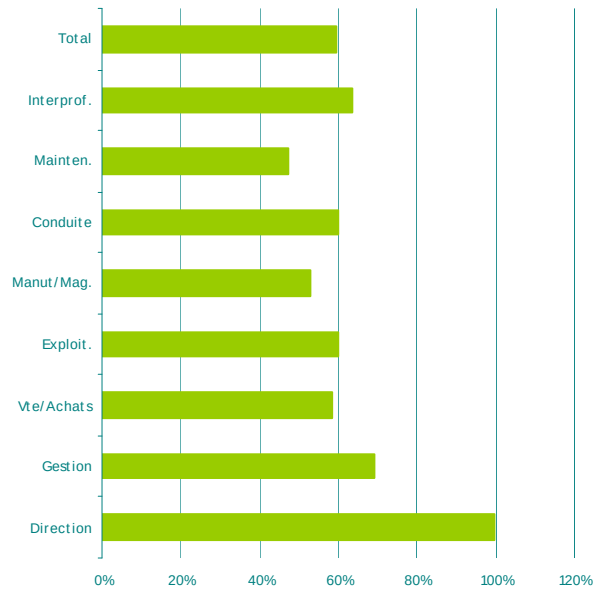
Globalement les recrutements en CDI représentent 60% des contrats signés (85% pour le PRL).

Le DEM est le seul secteur à avoir signé 80% de CDD pour 20% de CDI. Cela s'explique notamment par le fait que les nouvelles recrues sont bien souvent issues de la formation en Alternance et de l'Apprentissage en particulier.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel



Embauches en CDI par famille professionnelle



Si on s'arrête à une approche purement quantitative, c'est la FAP CONDUITE qui propose le plus grand nombre de postes en CDI avec 60% de chances d'en obtenir un.

Par contre, si on postule pour la FAP DIRECTION ou MANUTENTION, on sait qu'on a respectivement 100% ou 50% de chances de décrocher un CDI.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel



Nombre de départs en 2010

12 922

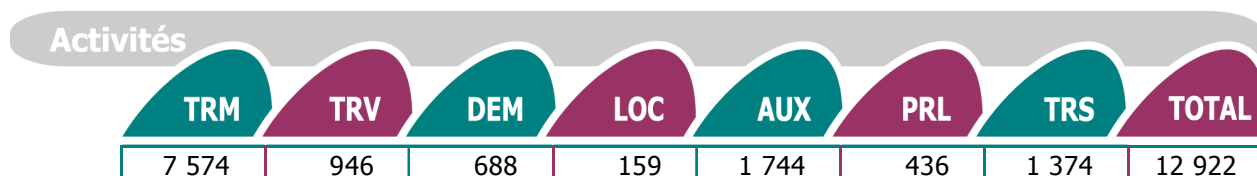
Evolution des départs (indice base 100 au 31.12.2005)



En temps de crise lorsque de nombreuses incertitudes pèsent sur l'emploi, la mobilité des salariés est plus faible.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

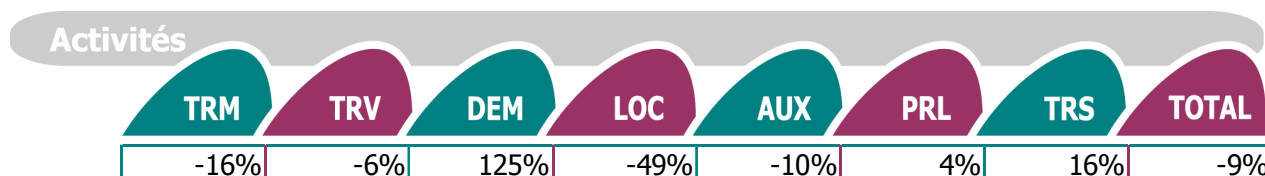
Départs par secteur d'activités



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Par secteur, il existe une assez forte symétrie entre la proportion des arrivées et celle des départs. (Ex : Arrivées TRM + AUX = 72% ; Départs = 74%). D'où la faible création nette d'emplois.

Evolution 2010/2009 par activité

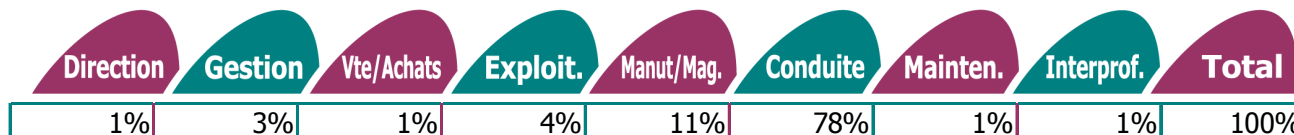


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Seul le TRS a, à la fois, réduit ses embauches (-7%) et augmenté ses départs (+ 16%).



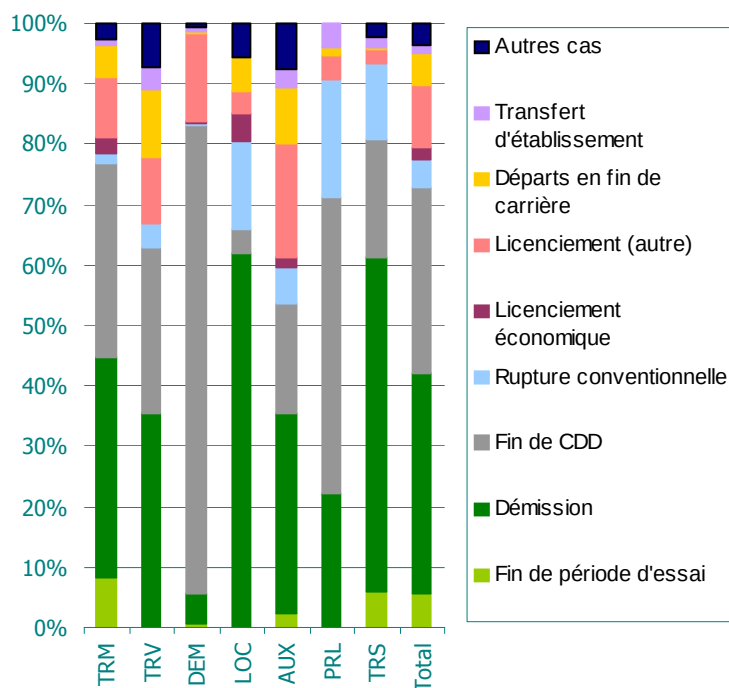
Répartition des départs par famille professionnelle



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

89% des départs concernent les conducteurs et les agents de manutention. Il y aurait une certaine stabilité dans le TRM qui représentent 27% des embauches pour seulement 15% des départs. Le DEM, quant à lui, représente 40% des départs de la FAP MANUTENTION contre 35% des recrutements.

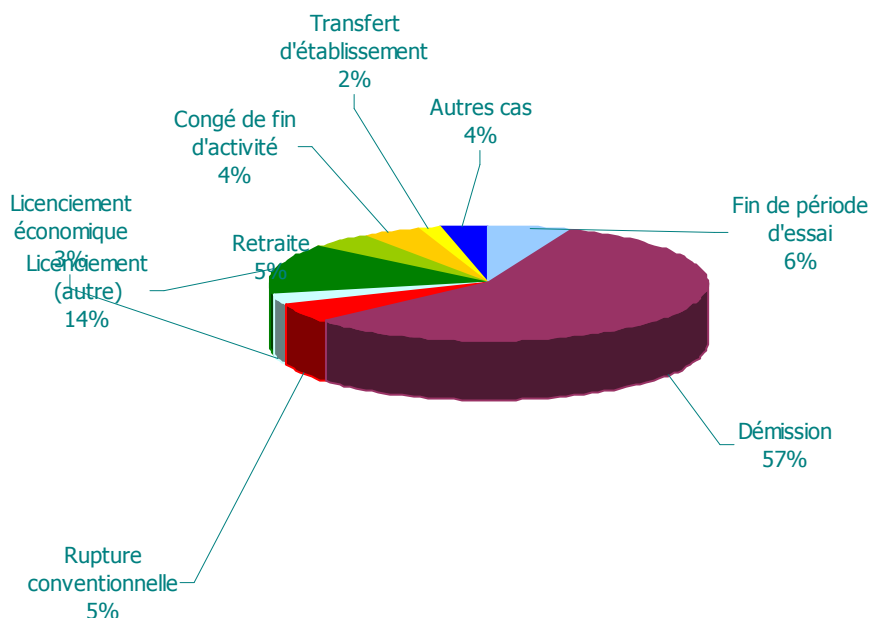
Répartition des départs par motif et secteur en 2010



La démission, en moyenne à hauteur de 36%, constitue le motif principal de départ des salariés de la Branche. Elle est néanmoins suivie de près, en 2010, par les fins de CDD (30%).

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

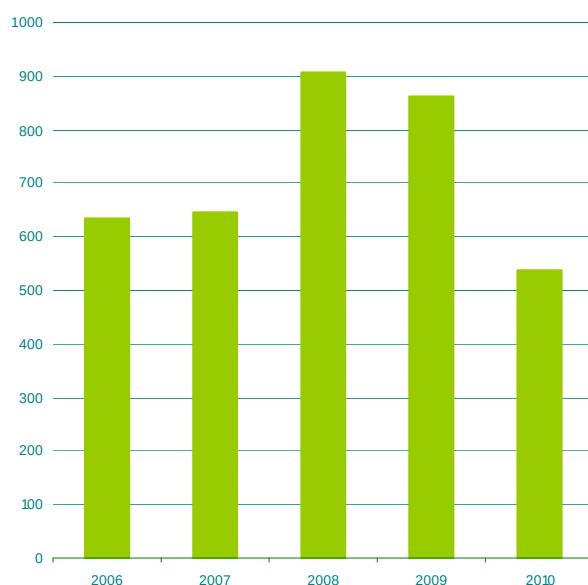
Motifs des départs des Conducteurs en CDI



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

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

Marchandises



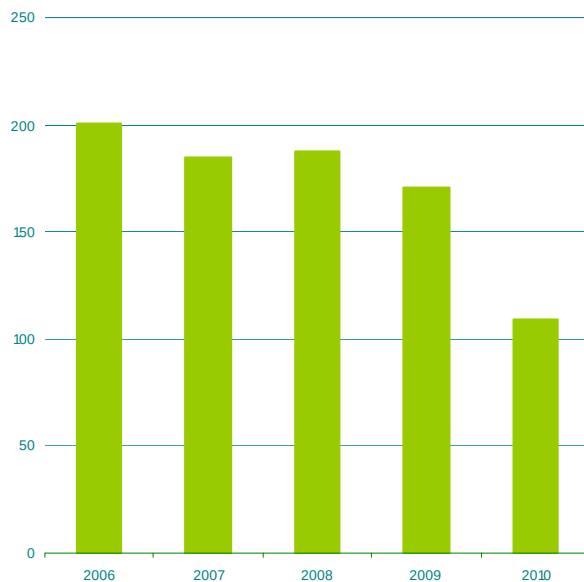
Départs en fin de carrière = cumul retraite + CFA

Après deux années difficiles, il est possible qu'un renouvellement en profondeur notamment de la FAP CONDUITE ait généré une baisse sensible des candidats susceptibles de faire valoir leurs droits.

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel
Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010



Transports de voyageurs



Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010

Nombre de dossiers CFA transférés en paiement

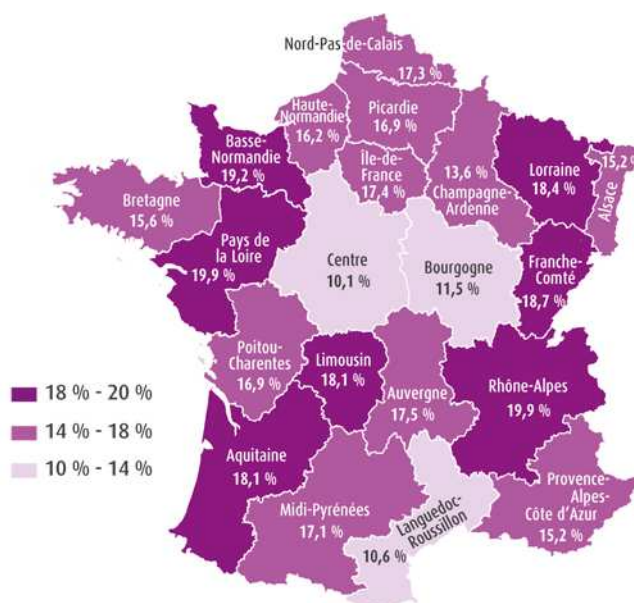
	TRM	TRV
2009	194	20
2010	200	09

(Source Fongefca) (Source Agecfa)

La différence entre le nombre de dossiers TRM et TRV a trait aux règles d'éligibilité liées aux 2 dispositifs. Pour le TRV, il faut être âgé de 57 ans et avoir exercé le métier de conducteur pendant 30 ans dont 25 ans temps complet.



Taux de rotation des effectifs par région

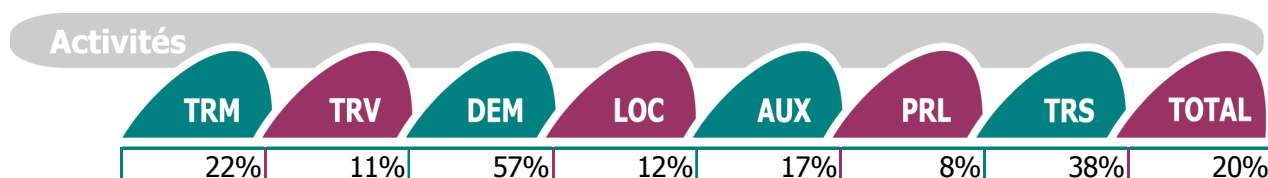


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel, nouvel ajustement
Résultats semi-définitifs au 31 décembre 2010

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

Pays de la Loire et Rhône-Alpes enregistrent les taux de rotation les plus élevés du territoire. Cela peut être le signe d'une certaine effervescence économique dont un volume d'offres d'emplois disponibles assez conséquent.

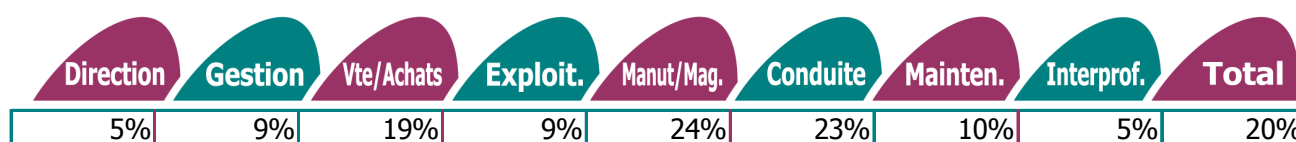
Taux de rotation par secteur agrégé



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Globalement les effectifs de la Branche se régénèrent sur 5 ans. Il existe cependant certaines disparités par secteur. Il en va ainsi du TRV où nous sommes plutôt sur une tendance de renouvellement à 10 ans. DEM et TRS semblent avoir les plus grands besoins.

Taux de rotation par famille professionnelle

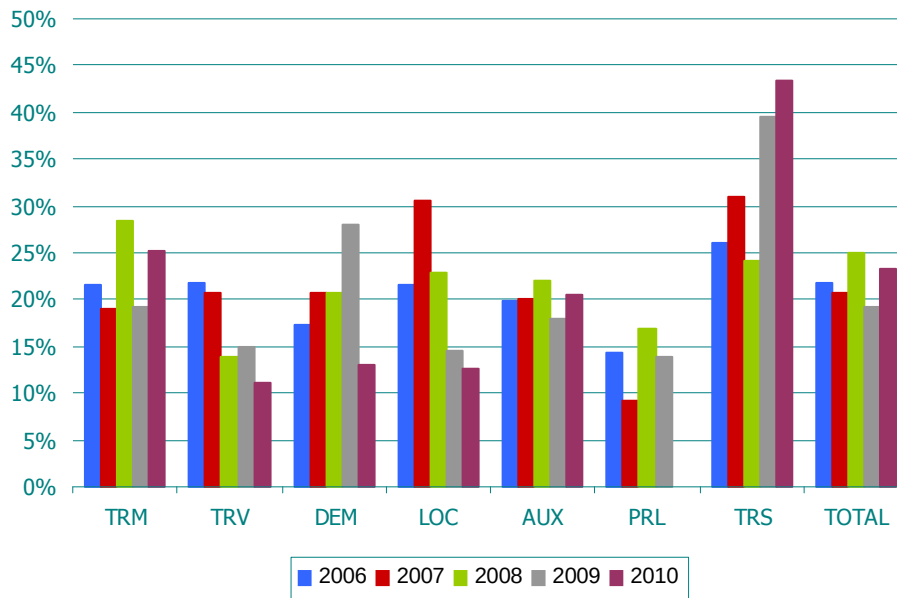


Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Le taux moyen est entraîné par les FAP CONDUITE et MANUTENTION. Ce taux est d'ailleurs en assez forte hausse par rapport à 2009 (20% contre 16.5%). Le marché de l'emploi se met au diapason d'une économie qui tente de repartir.



Evolution sur 5 ans du taux de rotation dans la conduite par secteur



Source : Enquête Tableau de bord

Données ajustées au champ conventionnel

Résultats définitifs jusqu'au 31 décembre 2009 et semi-définitifs au 31 décembre 2010

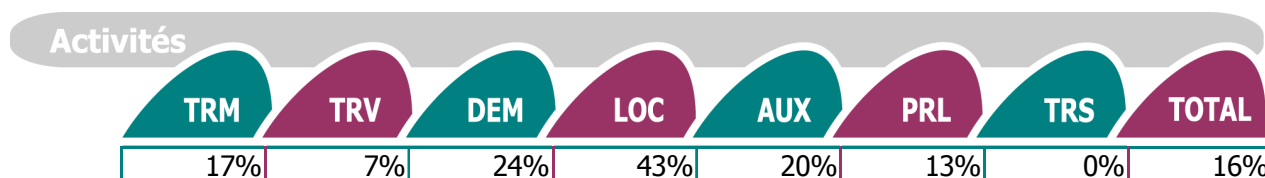
En règle générale, les taux de rotation ont tendance à fléchir en périodes de crise ou d'incertitudes. Le TRM, vu sa taille, donne un effet d'entraînement.

Le TRV reste un peu atypique dans le sens où il dépend beaucoup des réponses aux appels d'offres dans le cadre des Marchés Publics auprès desquels il soumissionne (services scolaires, lignes régulières...). A ce titre, sur le court voire le moyen terme, ce secteur peut être moins sujet à la conjoncture économique

Intérim



Pourcentage d'établissements ayant eu recours à l'intérim pour des postes de conduite par secteur au cours de l'année 2010



Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

En moyenne le recrutement de conducteurs en Intérim a concerné moins d'un ETS sur cinq

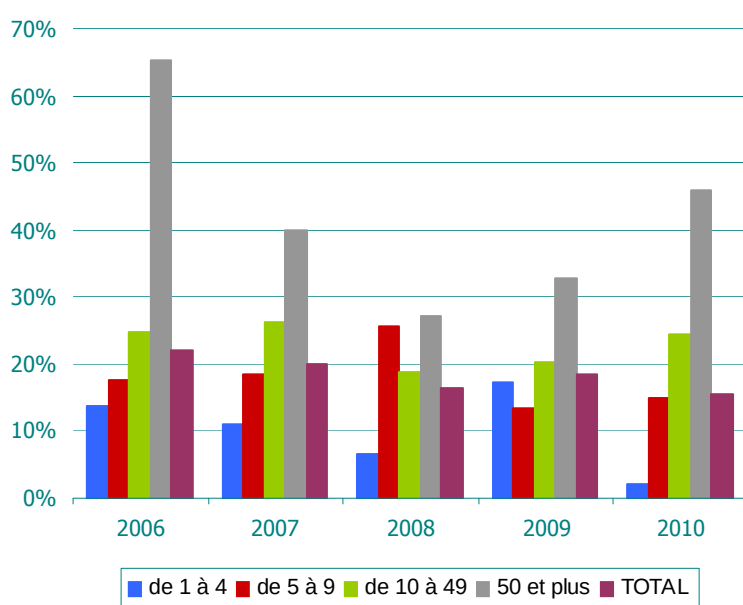
Pourcentage d'établissements ayant eu recours à l'intérim pour des postes de conduite par taille au cours de l'année 2010

De 1 à 4	De 5 à 9	De 10 à 49	50 et plus	Total
2%	15%	24%	47%	16%

Source : Enquête Tableau de bord
Données ajustées au champ conventionnel

Plus la taille de l'ETS augmente plus la pratique de l'Intérim semble développée (au total, 1 contrat sur 2 signé par les grandes structures). En général, il existe une négociation amont avec les structures d'Intérim qui permet de bénéficier de conditions plus avantageuses. Bien évidemment ce sont les volumes qui permettent de tels privilèges. Les TPE et PME y ont plus rarement accès.

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



Le recours à l'Intérim comme la suspension des contrats intérimaires sont souvent des signes précurseurs d'une reprise ou d'une récession. L'Intérim agit comme une sorte de SAS qui permet, dans un premier temps, de vérifier les options sans fragiliser les effectifs en place.

Selon leur taille, les ETS réagissent différemment dans la mise en place de leurs politiques sociales. Les grandes structures utilisent souvent l'Intérim comme un curseur d'ajustement social.

Marché du travail



TOUTES BRANCHES D'ACTIVITES CONFONDUES

REGION : RHONE-ALPES

ROME EMPLOIS/METIERS	OEE 2010	DEE 2010	TAUX DE TENSION(*)	DEE 2009/2010
43111 Conducteur/Conductrice de transport de particuliers	1 084	1 613	0.67	+ 7.5%
43112 Conducteur/Conductrice de transport en commun (réseau routier)	1 165	1 437	0.81	
43113 Conducteur-livreur/Conductrice-livreuse	2 888	8 252	0.35	- 10%
43114 Conducteur/Conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	4 825	6 877	0.70	- 15%
43221 Conducteur/Conductrice d'engins de levage	264	650	0.41	
43311 Agent du stockage et de la répartition de marchandises	13 247	22 179	0.60	+ 14%
43312 Agent de manipulation et de déplacement des charges	4 381	10 838	0.40	+ 13%
43313 Déménageur/Déménageuse	183	301	0.61	
43331 Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	137	235	0.58	
43332 Affréteur/Affréteuse	146	161	0.91	
43333 Litigeur/Litigeuse transport	10	14	0.71	
43411 Accompagnateur/Accompagnatrice tourisme	142	735	0.19	
61311 Responsable logistique	966	2 207	0.44	+ 55%
61312 Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	373	673	0.55	
61313 Responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs	53	65	0.82	+ 76%
TOTAL	29 864	56 237	0.53	+ 5%

Source Pôle emploi :- Direction Statistiques, Enquêtes et Prévisions / Département Etudes et Statistiques sur le Marché du travail / STMT-Offres et STMT-Demandes (PERSEE/COSI)

N.B. : le code ROME 43111 comprend les métiers suivants : conducteur(trice) de véhicule sanitaire léger, conducteur (trice) ambulancier (ière) mais aussi conducteur(trice) de taxi, conducteur (trice) de pompes funèbres, chauffeurs direction....

(*) taux de tension = offres d'emploi enregistrées / demandes d'emploi enregistrées : plus le taux de tension est proche de 1 plus on se rapproche de l'équilibre entre le niveau de l'offre et celui de la demande d'emploi. S'il est > à 1 cela signifie qu'il y a sur le Marché de l'emploi et pour les métiers concernés plus d'offres que de demandes.



4

La formation

Formation



Titres Professionnels délivrés en 2010

RHONE-ALPES

MARCHANDISES						VOYAGEURS					
Sur Porteurs			Sur tous Véhicules			Interurbains			Urbains		
inscrits	reçus	sessions	inscrits	reçus	sessions	inscrits	reçus	sessions	inscrits	reçus	sessions
478	463	46	91	82	15	269	234	26	11	10	02

FRANCE

MARCHANDISES						VOYAGEURS					
Sur Porteurs			Sur tous Véhicules			Interurbains			Urbains		
inscrits	reçus	sessions	inscrits	reçus	sessions	inscrits	reçus	sessions	inscrits	reçus	sessions
2578	2046	247	871	744	123	1507	1233	159	49	48	5

Education Nationale EFFECTIFS RENTREE 2011 PAR Diplôme

Diplôme	Sections	1 ^{ère} Année			2 ^{nde} Année			3 ^{ème} Année		
		G	F	T	G	F	T	G	F	T
BTS Transport	3	0	0	0	39	18	57			
BTS T. & PL	3	43	25	68	0	0	0			
BAC PRO EXPL. T.	2.5	0	0	0	26	8	34			
BAC PROF T	5.5	72	15	87	66	31	97	49	37	86
BAC PROF Cond. TRM	6	130	13	143	123	6	129	0	0	0
CAP Cond. TRM(1an)	3	46	2	48	0	0	0			
CAP Cond. TRM (2ans)	1.5	33	3	36	30	2	32			
CAP Cond. Livreur (2ans)	1	23	1	24	19	3	22			
BAC PRO MMVI	2	40	0	40	30	3	33	45	2	47
CAP MVI	3	38	0	38	31	1	32			
DUT GLT	1	45	4	49	29	13	42			
BAC PROF LOG (2ans)	3.5	0	0	0	34	9	43			
BAC PROF LOG (3ans)	11.5	169	33	202	159	44	203	162	40	202
CAP AEM	7	112	16	128	80	12	92			

Effectifs Rhône-Alpes 2011 = 2 014 Elèves



Formations Supérieures Délivrées au Niveau Régional

VILLE	DIPLOME	ETABLISSEMENT	EFFECTIFS 2010
ST ETIENNE	Master Supply Chain Management	Groupe ESC St-Etienne	
ST ETIENNE	Mastère (MS) spécialisé Management de la Chaîne Logistique Globale	Groupe ESC St-Etienne	12
LYON	Master Droit des activités de l'entreprise Spécialité Droit des transports	Université Lyon 2	19
LYON	Licence professionnelle Logistique Spécialité Management des Services de Transports de Voyageurs	Faculté de Science Eco et de Gestion de l'Université lumière Lyon 2	14
LYON	Titre d'études supérieures spécialisées Transport et logistique, EET Paris / Lyon	EET Lyon - Groupe Promotrans	
LYON	Institut de Gestion Comptable et Informatique Transport Logistique (IGCIT)	Institut de Gestion Comptable et Informatique transport logistique	
LYON	Master Economie et management Spécialité Transport et logistique industrielle et commerciale	Université Lyon 2	18
LYON	Master Economie et management Spécialité Transports urbains et régionaux de personnes	Université Lyon 2	21
LYON	Master Economie et management Spécialité Transports, espaces, réseaux	Université Lyon 2	14
LYON	Master Management industriel et logistique	Université Lyon 2	18
VAUX EN VELIN	Spécialisation Transport, planification et exploitation, ENTPE Vaulx en Velin	ENTPE Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat	
BRON	DUT GLT	IUT	94
BRON	Licence professionnelle Logistique globale		
CHAMBERY	Master Logistique Internationale et Transport	IMUS - Institut de Management de l'Université de Savoie	9
ARCHAMPS	Master MBA Specialised in Purchasing and supply chain management - EIPM	European Institute of Purchasing Management	

Insertion professionnelle



Enquête 2010

Diplômes 2010	Répondants enquête	Part dans l'emploi		Part poursuite études		% CDI		% Filière T/L	
TSTL	6	6	100%	0	0%	4	67%	6	100%
BTS T.	20	9	45%	6	30%	3	33%	6	67%
BACPRO EXP T.	48	20	42%	18	38%	14	70%	15	75%
BEP CSTR	95	26	27%	42	44%	13	50%	16	62%
CAP CR	48	31	65%	7	15%	23	74%	19	61%
CERELOG	11	6	55%	4	36%	6	100%	2	33%
TSMEL	16	5	31%	5	31%	4	80%	2	40%
BAC PRO LOG	75	31	41%	35	47%	10	32%	14	45%
BEPLOG / CCAL	64	7	11%	51	80%	1	14%	4	57%
CAP AEM	19	3	16%	6	32%	1	33%	3	100%
BAC PRO MVI	1	1	100%	0	0%	0	0%	1	100%
BEP MVI	14	1	7%	11	79%	0	0%	0	0%
CAP MVI	24	7	29%	12	50%	2	29%	1	14%
CAP DEM	9	4	44%	4	44%	2	50%	2	50%
CAP Agt Accueil	10	10	100%	0	0%	9	90%	9	90%
TOTAL	460	167	36%	201	44%	92	55%	100	60%
RAPPEL N-1	546	175	32%	246	45%	82	47%	99	57%
						National		RRA	
Source AFT (UACSE)				Nombre Enquêtés		6734		808	
				Nombre Répondants		2777		350	
				Taux de Réponses		41%		43%	



Les données nationales



Données nationales



L'emploi en 2010, une situation qui s'améliore

Les établissements sans salarié continuent de croître

Au 31 décembre 2010, la branche comptait **66 412 établissements**, dont **37 043 avec salariés (56%)**.

Le nombre d'établissements sans salarié a encore augmenté de 5% en 2010, tandis que le nombre d'établissements **avec salariés** de la branche conventionnelle **a baissé de 0,6%** en 2010 (après un repli de 0,9 % en 2009) : cette baisse a été particulièrement marquée pour les établissements de moins de 10 salariés (-1,7%) et les établissements intervenant sur l'activité « Marchandises », comme l'année précédente.

Les emplois salariés des établissements de la branche se concentrent

La taille moyenne des établissements de la branche conventionnelle grandit à nouveau en 2010 : en moyenne, les établissements avec salariés emploient **17,3 salariés en 2010, après 16,9 en 2009**.

La part des salariés travaillant dans les établissements de moins de 10 salariés a diminué de 0,4 point au profit des établissements de **50 salariés et plus** : ces derniers emploient désormais près de **45% des salariés de la branche** conventionnelle.

Les salariés du Transport et de la Logistique : 640 264 salariés, soit 3,9% des emplois salariés de l'ensemble de l'économie concurrentielle française

L'année 2010 marque le retour à la création d'emplois dans la branche conventionnelle, avec une **hausse des effectifs de 1,2%** (après avoir diminué de 2,7% en 2009). Les emplois de la branche conventionnelle réagiraient plus fortement que ceux de l'ensemble des services marchands (hors intérim) aux variations conjoncturelles, ceux-ci enregistrant en 2010 une hausse de 1%, après -1% en 2009.

Les secteurs qui étaient le plus impactés par la crise ont des effectifs en croissance

Dans deux des secteurs d'activité où, en 2009, les **emplois ont été particulièrement impactés par la crise**, la situation de l'emploi s'est **nettement améliorée en 2010** :



- le **déménagement**, enregistre une **croissance des effectifs de 2,6% en 2010** (-8,2% en 2009 selon les chiffres définitifs de Pôle emploi, champ UNEDIC);
- le transport routier de marchandises (-4,6% en 2009), enregistre une **croissance des effectifs de 1,8% en 2010**;

Les croissances d'emploi les plus fortes s'observent dans le transport routier de voyageurs (+3,1% en 2010), le transport sanitaire (+2,9%) et chez les prestataires logistiques (+2,9%). Néanmoins, dans le transport de personnes, l'emploi progresse moins vite qu'en 2009 (dans le transport routier de voyageurs, +4,6% en 2009 ; et dans le transport sanitaire +3,5% en 2009).

Des suppressions d'emplois dans certains secteurs

Le secteur des **auxiliaires** et celui de la **location continuent** de supprimer des emplois en 2010 même si cette tendance est moins forte qu'en 2009 ; leurs effectifs salariés fléchissant respectivement de 3,1% en 2010 (après -4,7% en 2009), et 1,5% en 2010 (après -4,3% en 2009).

Des recrutements en forte augmentation (+36%) en 2010 mais dont le volume n'atteint pas le niveau de 2008

Le nombre d'embauches dans les établissements de la branche conventionnelle est marqué par une **progression de 36% en 2010, après un reflux de 31% en 2009**. Le volume de recrutements n'atteint néanmoins pas en 2010 son niveau de 2008, alors que cette année-là les recrutements étaient pourtant déjà orientés à la baisse.

Dans un contexte d'amélioration de la conjoncture, quasiment **tous les secteurs d'activité enregistrent une progression de leurs recrutements** en 2010.

Celle-ci est néanmoins particulièrement prononcée :

- dans le **transport routier de marchandises** (+59%),
- dans le **déménagement** (+48%)
- chez les **auxiliaires de transport** (+34%).

Dans le secteur du **transport des voyageurs**, les recrutements ont progressé de 16% en 2010, après avoir baissé de 8% en 2009.

Dans celui du **transport sanitaire**, le nombre de recrutements en 2010 a été sensiblement le même qu'en 2009.

Une diminution significative des départs

→ En dépit de la reprise, les salariés ont vraisemblablement considéré qu'en 2010 la situation du marché du travail n'était encore que peu propice à leur mobilité, et le niveau des **démissions**, malgré une légère croissance par rapport à 2009, **reste largement inférieur en 2010 à ce qu'il était en 2008 (-29% à deux ans d'intervalle)**.



→ Le volume des **licenciements économiques a diminué de 62%** en un an.

Davantage de salariés à temps partiels

La part des salariés travaillant à temps partiel s'est légèrement accrue en 2010, et ce dans tous les secteurs d'activité, excepté dans le transport routier de marchandises (qui emploie environ un cinquième des salariés à temps partiel de la branche conventionnelle), où on observe une stagnation.

Le **transport routier de voyageurs** ne totalise que 63% d'effectifs à temps complet (moins de 58% en ce qui concerne les conducteurs) et concentre plus de 58% des effectifs à temps partiel de la branche, ces derniers enregistrant une croissance de 3,5% des effectifs en 2010.

L'augmentation des effectifs à temps partiel dans le **transport sanitaire (près de +6% en 2010)** s'accompagne d'une progression de 0,3 points de leur proportion dans ce secteur, alors que depuis 2004 cette proportion diminuait chaque année. La croissance des effectifs à temps partiel dans ce secteur est entièrement imputable aux effectifs masculins à temps partiels qui ont fait un bond de 6% en 2010.

En 2010, **plus d'un salarié sur dix est à temps partiel et travaille en moyenne 54% d'un temps complet.**

Les femmes bénéficient de manière contrastée de la reprise

- **Leur nombre a ainsi diminué dans le transport routier de marchandises de près de 5%** (secteur d'activité qui rassemble plus du quart de l'effectif féminin de la branche conventionnelle) ;
- dans le **transport routier de voyageurs, la part des femmes a baissé de 1,3% en 2010** ;
- dans le **transport sanitaire**, où la part des femmes est la plus importante (elles y représentent plus de 40% des effectifs), leur nombre a également progressé en 2010, moins vite que les effectifs masculins (+0,4% pour les femmes, contre +4,8% pour les hommes).

Or en 2009, l'emploi féminin dans la branche avait été relativement moins impacté par la crise que celui de leurs homologues masculins.

Le vieillissement des effectifs de la branche se poursuit en 2010

L'augmentation des effectifs d'emploi, constatée au niveau de la branche conventionnelle en 2010, a bénéficié particulièrement aux **plus de 50 ans, dont le nombre a augmenté de 8%** en un an, avec un rythme de croissance qui s'accélère quand les âges s'élèvent : les effectifs salariés de **plus de 60 ans se sont ainsi accrus de près de 15%** en 2010.

Dans le même temps, le nombre des salariés d'au plus de 40 ans a baissé de 2,3% dans la branche conventionnelle, et même de 3,5% dans le transport routier de marchandises.



Du côté des jeunes, l'ensemble des effectifs de **moins de 26 ans s'est réduit de 4% en 2010** car, malgré les forts recrutements, ceux-ci sont également davantage partis (+16%), et de manière d'ailleurs beaucoup plus soutenue que l'ensemble des salariés, tous âges confondus (+0,7%).

Cette évolution se situe **dans la lignée des chiffres de 2009**, qui faisait état de créations d'emplois au sein de la population des plus de 50 ans, quand les personnels plus jeunes étaient touchés par des suppressions d'emploi.

Méthodologie

Cette année, il a été décidé de publier un rapport OPTL au plus près de la fin de l'enquête menée auprès des établissements de la branche par les Conseillers Régionaux à l'Emploi et en Formation (CREF) de la Direction des Relations Institutionnelles et des Etudes (DRIE) de l'AFT – qui s'est déroulée d'avril à septembre 2011 – et dès la fin des opérations de traitement des résultats de cette enquête. Ce qui explique la parution d'un 2^{ème} rapport national de l'OPTL en décembre 2011, après un précédent au mois de mars, et celle d'un Tableau de bord régional de l'emploi et de la formation en tout début d'année.

Ce resserrement des délais permet de présenter une photographie de l'emploi dans la branche conventionnelle au 31 décembre 2010 et des mouvements de main d'œuvre qui s'y sont produits au cours de l'année 2010, d'où la mise à disposition d'une information spécifique au champ conventionnel beaucoup plus tôt que ne pourrait le faire la statistique publique. A titre de comparaison, les statistiques disponibles les plus récentes du Recensement de population ou encore des Déclarations Annuelles des Données Sociales (DADS) portent seulement sur l'année 2008.

6

Prospectives

Prospective



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

Prévisions à un an

Le choix de stabiliser constitue toujours l'intention première. Cependant, pour certaines FAP, elle est plutôt moins marquée qu'en 2009. Ainsi pour la Conduite où on passe de 68% à 53% et la Manutention de 90% à 67%.... Le côté positif c'est un léger déplacement vers une possible augmentation des effectifs (Conduite 27% contre 21%)

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

	Augmentation	Stabilité	Diminution	NSP
Direction	6%	83%	0%	11%
Gestion	4%	80%	2%	14%
Vte/Achats	11%	66%	1%	22%
Exploit.	14%	73%	2%	11%
Manut/Mag.	11%	67%	1%	22%
Conduite	27%	53%	10%	10%
Mainten.	8%	70%	3%	19%
Interprof.	5%	70%	0%	24%
Total	13%	69%	3%	15%

Prévisions à deux ans

Dans le contexte actuel, la prudence prévaut sans qu'il faille se formaliser sur ces prévisions surtout lorsque la plupart des dirigeants éprouvent des difficultés à savoir où ils en seront dans 6 mois... (NSP passe de 15% à 40%)

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

	Augmentation	Stabilité	Diminution	NSP
Direction	6%	68%	1%	24%
Gestion	2%	62%	0%	36%
Vte/Achats	3%	50%	0%	46%
Exploit.	4%	60%	0%	35%
Manut/Mag.	10%	47%	0%	43%
Conduite	14%	36%	1%	50%
Mainten.	2%	58%	0%	40%
Interprof.	1%	54%	0%	45%
Total	7%	53%	0%	39%

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

Ce sont les plus petites structures qui envisagent de se développer en créant des emplois de conduite tandis que les plus grosses mises sur des taux de rotation importants. Les stratégies ne sont pas les mêmes

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

	Intentions de recrutement	Dont Créations	Dont Remplacements
de 1 à 4	11%	97%	3%
de 5 à 9	32%	22%	79%
de 10 à 49	40%	57%	75%
50 et plus	73%	72%	95%
Total	30%	57%	69%

7



Annexes



Annexes



Répartition des établissements par secteur agrégé et classe de taille

	De 1 à 4	De 5 à 9	De 10 à 49	50 et plus	TOTAL
TRM	965	509	692	151	2 317
TRV	72	72	148	60	352
DEM	56	32	39	4	131
LOC	34	15	47	8	104
AUX	151	112	187	50	501
PRL	51	30	42	25	149
TRS	135	111	134	5	385
TOTAL	1 464	882	1 289	304	3 939

Source : Unedic au 31/12/2010 – Données ajustées au champ conventionnel

Evolution du nombre d'établissements sur 5 ans par département

Dépt.	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	317	323	299	316	311	305
7	143	148	148	151	153	148
26	334	339	345	342	355	343
38	704	715	723	718	694	678
42	474	469	468	463	449	450
69	1 167	1 175	1 218	1 242	1 208	1 162
73	299	299	301	296	292	296
74	348	362	383	372	360	358
TOTAL	3 786	3 829	3 882	3 900	3 823	3 740

Source : Unedic – Nouveau champ avec prestataires logistiques

Comparaison à 10 ans du nombre d'établissements par département

Département	2000	2010
1	297	302
7	156	148
26	330	341
38	673	672
42	543	447
69	1 143	1 153
73	293	294
74	372	356
TOTAL	3 807	3 713

Source : Unedic – Ancien champ sans prestataires logistiques



Répartition des établissements par département et par secteur

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
1	198	23	9	8	31	16	37	323
7	81	24	2	7	12	5	24	154
26	220	31	14	13	39	12	31	359
38	416	68	30	20	85	31	66	716
42	302	42	13	8	38	17	48	469
69	716	53	40	33	231	53	119	1 245
73	174	53	5	7	22	7	35	304
74	210	58	18	9	42	7	25	369
TOTAL	2 317	352	131	104	501	149	385	3 939

Source : Unedic au 31/12/2010 – Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des effectifs par secteur agréé et classe de taille

	De 1 à 4	De 5 à 9	De 10 à 49	50 et plus	TOTAL
TRM	2 134	3 466	15 895	16 519	38 013
TRV	153	517	3 867	4 948	9 485
DEM	118	229	627	243	1 217
LOC	85	104	999	639	1 828
AUX	376	795	4 512	4 988	10 671
PRL	119	218	992	3 743	5 072
TRS	345	747	2 428	280	3 800
TOTAL	3 330	6 077	29 320	31 359	70 086

Source : Unedic au 31/12/2010 – Données ajustées au champ conventionnel

Evolution sur 5 ans des effectifs salariés par département

Dépt.	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	5 902	6 131	6 122	5 953	5 793	5 730
7	1 659	1 687	1 690	1 754	1 801	1 666
26	7 078	7 186	7 528	7 488	7 208	7 346
38	10 971	11 086	11 177	11 290	10 829	10 669
42	7 265	7 253	7 522	7 462	7 031	7 263
69	23 225	23 553	24 362	24 264	22 904	22 809
73	4 268	4 447	4 464	4 300	4 194	4 292
74	4 934	4 999	5 209	5 269	5 094	5 183
TOTAL	65 302	66 342	68 075	67 780	64 855	64 957

Source : Unedic – Nouveau champ avec prestataires logistiques



Effectifs par département et secteur

Dépt.	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	TOTAL
1	3 892	672	66	101	595	519	332	6 176
7	713	517	19	51	181	96	169	1 746
26	5 154	814	89	192	658	769	311	7 988
38	5 336	2 212	241	467	1 505	1 689	693	12 143
42	4 543	1 003	150	115	712	642	656	7 821
69	13 424	1 661	474	761	6 103	1 267	859	24 549
73	2 392	1 157	68	67	330	42	302	4 358
74	2 559	1 449	110	74	587	47	478	5 304
TOTAL	38 013	9 485	1 217	1 828	10 671	5 072	3 800	70 086

Source : Unedic au 31/12/2010 – Données ajustées au champ conventionnel

Evolution du nombre de conducteurs sur 5 ans

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TRM	27 316	29 062	31 074	30 770	27 285	29 011
TRV	6 653	6 671	6 852	7 334	7 591	7 419
DEM	402	416	428	402	429	536
LOC	1 877	1 832	1 738	1 550	1 434	1 244
AUX	4 370	4 191	3 636	4 858	4 619	4 111
PRL	20	31	44	60	16	5
TRS	2 828	3 073	3 010	3 063	2 107	3 279
TOTAL	43 467	45 275	46 781	48 037	43 481	45 604

Source : Unedic – Nouveau champ avec prestataires logistiques

Contrats à temps partiel par famille professionnelle

Famille professionnelle	
Direction	3%
Gestion	10%
Ventes / Achats	12%
Exploitation	4%
Manutention / Magasinage	4%
Conduite	6%
Maintenance	13%
Interprofessionnel	12%
TOTAL	6%

Source enquête



Contrats à temps partiels par secteur dans la famille conduite

Secteur	
TRM	2%
TRV	25%
DEM	2%
LOC	4%
AUX	2%
PRL	0%
TRS	8%
Total	6%

Source enquête

Ancienneté des salariés par famille professionnelle

	< 1 an	1 à 3 ans	4 à 10 ans	> 10 ans	Total
Direction	6%	11%	12%	71%	100%
Gestion	7%	25%	41%	27%	100%
Vte/Achats	14%	22%	30%	34%	100%
Exploit.	8%	27%	41%	25%	100%
Manut/Mag	17%	30%	38%	15%	100%
Conduite	16%	30%	34%	20%	100%
Mainten.	7%	30%	33%	31%	100%
Interprof.	4%	24%	48%	24%	100%
Total	14%	28%	35%	23%	100%

Source enquête

Répartition des effectifs par âge (tous secteurs confondus)

25 et -	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66 et +	Total
5 070	7 277	8 184	10 975	11 452	11 570	8 540	5 230	1 290	499	70 086

Source enquête

Embauches en CDI par taille d'établissement

	CDI
de 1 à 4	93%
de 5 à 9	71%
de 10 à 49	68%
50 et plus	51%
Total	60%

Source enquête

Transformation des CDD en CDI

CDD -> CDI	6%
CDD -> CDD	29%
Fin de contrat	65%
Total	100%

Source enquête



www.optl.fr

optl@optl.fr