

Bourgogne-Franche Comté Rapport régional 2017





> BOURGOGNE-FRANCHE COMTÉ

Rue de l'Ingénieur Bertin 21600 LONGVIC

Tél. 05 61 99 53 47

Remerciements

Le présent rapport a été réalisé, en lien avec les membres de l'OPTL régional, et en particulier sa présidence paritaire, par la délégation régionale de l'AFT Bourgogne-Franche Comté grâce aux résultats de l'enquête qu'elle a menée auprès des établissements de la région au premier semestre et aux informations qu'elle a collectées au sein de différents pourvoyeurs de données. Qu'elle en soit remerciée, ainsi que l'ensemble des entreprises qui ont bien voulu participer à l'enquête Tableau de bord, et les fournisseurs d'autres données (ACOSS, Pôle emploi, services de l'État, Conseil Régional, organismes de formation, etc.).

Sommaire

Sommaire	3
Edito	4
Champ d'application et d'observation	5
Portrait 2017 de la branche en Bourgogne-Franche Comté	9
Emploi et employeurs de la branche	10
Emploi dans les activités marchandises	14
Emploi dans le transport de voyageurs	16
Emploi dans le transport sanitaire	
Formation dans la branche	
Les enjeux de la branche en Bourgogne-Franche Comté	
La dynamique de l'emploi	
La démographie des effectifs	28
La fidélisation des salariés	
La diversification du recrutement	36
La prospective emploi-formation	40

Edito

Comme chaque année, l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) publie au niveau régional un rapport qui établit une radioscopie de l'emploi et de la formation dans le transport et la logistique, et dessine les tendances à venir, en s'appuyant sur la consolidation des travaux réalisés par les représentations régionales de l'OPTL.

Outil de diagnostic et de repérage des évolutions de la branche en termes de qualifications professionnelles, l'Observatoire facilite le pilotage des priorités de formation décidées par notre CPNE et validées par l'OPCA Transports et Services.

Il permet aux organismes de formation de mettre en place des programmes opérationnels. La réforme de la formation à venir va confirmer la pertinence et l'importance d'un tel outil de branche.

L'année 2017 s'inscrit dans cette continuité et notre branche passera très certainement le cap des 700 000 salariés à fin 2017. Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres de l'année 2017 et sur les travaux d'analyse et prévisions réalisés fin 2017 par chacun des OPTL régionaux.

Cette continuité se retrouve également en région puisque la branche en Bourgogne Franche Comté passera le cap des 29 000 salariés. Pour autant, il ne faut pas se réjouir trop vite : le manque récurrent de candidats pour satisfaire les besoins en recrutement et combler les départs naturels représente un défi auquel la branche va être confrontée en 201. Une mobilisation de tous est nécessaire. Aujourd'hui tout est réuni pour que notre branche soit reconnue par les instances gouvernementales et les autorités administratives comme une branche créatrice d'emploi et d'avenir professionnel pour les générations à venir. Ne passons pas à coté de cet événement majeur.

Bernard IENNPrésident OPTL

Michel AUBERT Vice-président OPTL

Champ d'application et d'observation

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

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

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

Elle s'appuie plus particulièrement sur les travaux de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), des organismes de développement de la formation de la branche (OPCA Transports et Services et AFT), des organismes dispensateurs de formation de la branche (AFTRAL 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. Dans chaque région administrative, un bilan annuel régional de même nature que celui préparé au niveau national est présenté par les représentations régionales de l'Observatoire national prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique.

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

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

Les secteurs d'activités, codes NAF, relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport sont les suivants :

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

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

> Les familles professionnelles relevant de la branche professionnelle

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

	e des familles elles utilisée dans le rapport	Définition
Conduite		Emplois dédiés à la conduite de véhicules routiers quelles que soient leurs caractéristiques, chargements et destinations
Exploitation	Transport	Emplois visant à organiser la mobilisation des moyens matériels et humains pour optimiser les prestations de transport
Logisitique -	- Manutention - Magasinage	Emplois de coordination ou d'execution des opérations de réception, de stockage ou d'expedition des produits
	Direction	Emplois de direction ou de direction générale avec statut de salarié ou assimilé
	Gestion	Emplois relevant des services généraux, comptables ou ressources humaines de l'entreprise
Autres	Ventes-Achats	Emplois consistant au démarchage, à la visite ou à la négociation auprès des clients et des fournisseurs
	Maintenance	Emplois consacrés à l'entretien ou à la remise en état des véhicules routiers et des matériels
	Interprofessionnel	Emplois transversaux dans l'entreprise et qui ne relèvent pas des autres familles professionnelles

> Le poids de la branche professionnelle dans les effectifs régionaux de conducteurs

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

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

- 47% des emplois de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont exercés dans la branche professionnelle du transport routier. Dans le détail, la branche regroupe 62% des conducteurs routiers et grands routiers et 20% des conducteurs livreurs.
- 67% des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la branche conventionnelle du transport routier. 31% sont employés dans le transport urbain de voyageurs. 2% des conducteurs travaillent dans d'autres secteurs d'activités.
- La branche conventionnelle du transport routier rassemble la majorité des conducteurs de véhicules de transport sanitaire. Les autres conducteurs sont principalement des agents de la fonction publique (hôpitaux, SDIS, SMUR...).

> Livrables

Une enquête annuelle réalisée en région auprès des transporteurs

Les entreprises régionales de la branche sont invitées, sous couvert d'anonymat, à communiquer un état de leurs effectifs au 31 décembre et à répondre à un questionnaire dédié à leurs enjeux emploi et formation.

L'exploitation des résultats est menée selon la méthode des quotas, par région, taille d'établissement et secteurs d'activité de la branche.

En 2017, la région Bourgogne-Franche Comté a recueilli et exploité 231 questionnaires, soit 15,5% des établissements de la branche conventionnelle régionale, représentant 20,1% des salariés.

Production principale

Productions complémentaires

Le rapport national

de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique

Présente un portrait, actualisé tous les ans, de la branche en France.

Traite, chaque année, des grands enjeux emploi/formation de branche.

Le rapport régional

de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique

Décline, à l'échelle locale, les données et analyses nationales.

Approfondi les spécificités et les particularités régionales de la branche.

Synthèse régionale

Un « 4 pages » qui offre une présentation des chiffres clés de la branche en région.

Synthèses sectorielles

Trois folios de 4 pages qui zooment sur chacun des 3 grands secteurs d'activité de la branche en région.

Synthèses personnalisées

Un ensemble d'indicateurs RH individualisés remis aux entreprises qui répondent à l'enquête annuelle.

Présentation publique

Une conférence régionale, dédiée au rapport OPTL, favorise l'échange entre la branche et les institutions.



Portrait 2017 de la branche en Bourgogne-Franche Comté





Emploi et employeurs de la branche Les établissements

Etablissements employeurs par activité au 31 décembre 2016

	Etablissements en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	859	58%	57%
Transport routier de voyageurs	140	9%	9%
Déménagement	37	2%	3%
Location	51	3%	3%
Auxiliaires de transport	158	11%	11%
Prestataires logistiques	34	2%	3%
Transport sanitaire	211	14%	13%
Ensemble de la branche	1 490	100%	100%

Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport routier de voyageurs compte 140 établissements employeurs en région au 31 décembre 2016. Cette activité représente 9% des établissements employeurs de la branche en région contre 9% en France.

Etablissements sans salarié par activité au 1 janvier 2016

	Etablissements en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	673	60%	63%
Transport routier de voyageurs	91	8%	12%
Déménagement	46	4%	4%
Location	62	6%	3%
Auxiliaires de transport	86	8%	7%
Prestataires logistiques	57	5%	5%
Transport sanitaire	100	9%	5%
Ensemble de la branche	1 115	100%	100%

Source : INSEE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport sanitaire compte 100 établissements sans salarié en région au 1^{er} janvier 2016. Cette activité représente 9% des établissements sans salarié de la branche en région contre 5% en France.

Les effectifs salariés

Effectifs salariés par activité au 31 décembre 2016

	Effectifs en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	15 225	53%	50%
Transport routier de voyageurs	4 529	16%	15%
Déménagement	310	1%	2%
Location	917	3%	3%
Auxiliaires de transport	3 184	11%	15%
Prestataires logistiques	1 512	5%	7%
Transport sanitaire	2 852	10%	8%
Ensemble de la branche	28 530	100%	100%

Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les Auxiliaires de transport emploient 3 184 salariés en région au 31 décembre 2016. Cette activité représente 11% des effectifs de la branche en région, contre 15% en France.

Effectifs salariés par famille professionnelle au 31 décembre 2016

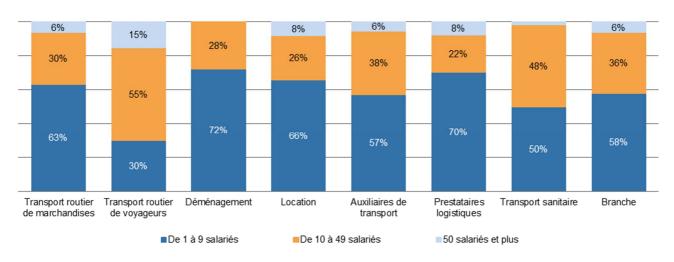
	Effectifs en région	% en région	% en France
Conduite	19 628	69%	68%
Exploitation Transport	2 586	9%	9%
Logisitique – Manutention - Magasinage	2 938	10%	11%
Direction	764	3%	3%
Gestion	1 377	5%	5%
Ventes-Achats	270	1%	1%
Maintenance	691	2%	2%
Interprofessionnel	276	1%	1%
Ensemble des métiers	28 530	100%	100%

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

Lecture :19 628 salariés exercent dans les métiers de la Conduite en région au 31 décembre 2016. Cette famille de métiers représente 69% des effectifs de la branche en région, contre 68% en France.

Les caractéristiques des employeurs

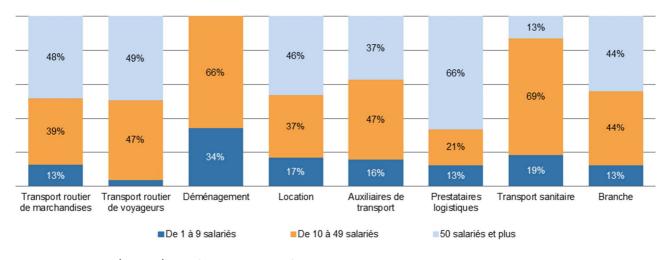
Etablissements employeurs par activité et classe de taille au 31 décembre 2016



Source : INSEE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Au 31 décembre 2016, 72% des établissements du Déménagement emploient de 1 à 9 salariés.

Effectifs salariés par activité et taille d'établissement au 31 décembre 2016



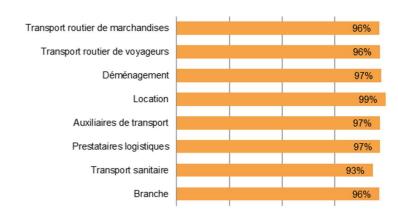
Source : INSEE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 39% des salariés du Transport routier de marchandises sont employés dans des établissements de 10 à 49 salariés.

Les caractéristiques des emplois

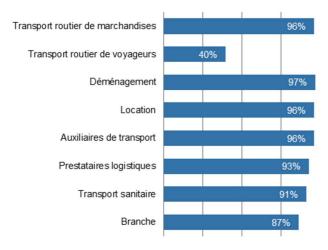


Part des salariés en Contrat à Durée Indéterminée au 31 décembre 2016



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel Lecture : 99% des salariés de la Location en poste au 31 décembre 2016 sont en CDI.

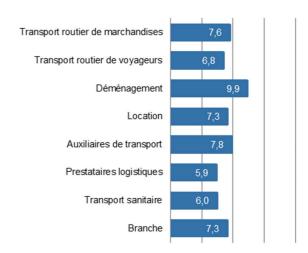
Part des salariés à temps complet au 31 décembre 2016



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

Lecture : 97% des salariés du Déménagement en poste au 31 décembre 2016 sont employés à temps complet.

Ancienneté moyenne dans l'établissement au 31 décembre 2016 (en années)

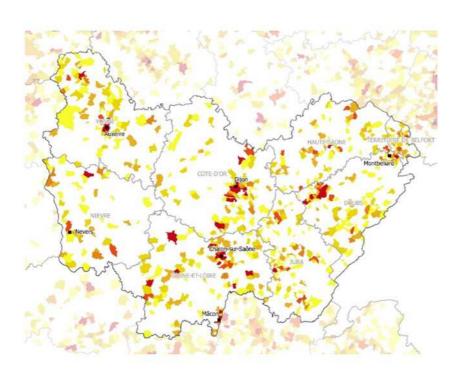


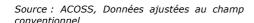
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les salariés du Transport sanitaire sont présents, en moyenne, depuis 6 ans dans leur établissement.

Emploi dans les Activités Marchandises La localisation des emplois

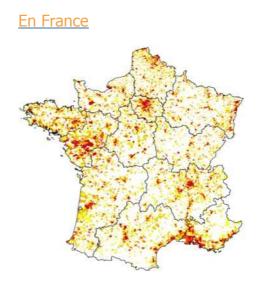
Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2016, en région





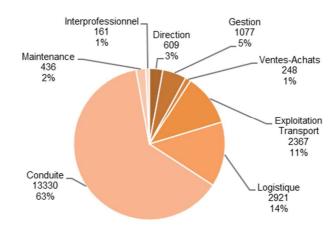
Lecture : Nombre de salariés par commune :

1 à 5 salariés
6 à 15 salariés
16 à 50 salariés (moyenne=43)
51 à 75 salariés
76 à 150 salariés
151 à 8 000 salariés



La typologie des métiers

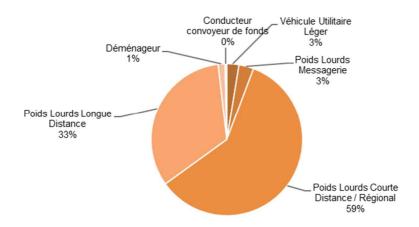
Effectifs salariés des Activités Marchandises par famille professionnelle au 31 décembre 2016



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

Lecture : La famille professionnelle Conduite représente 63% des effectifs employés dans les Activités Marchandises. Elle emploie 13 330 personnes au 31 décembre 2016.

Répartition des effectifs de conducteurs en Activités Marchandises par spécialité au 31 décembre 2016

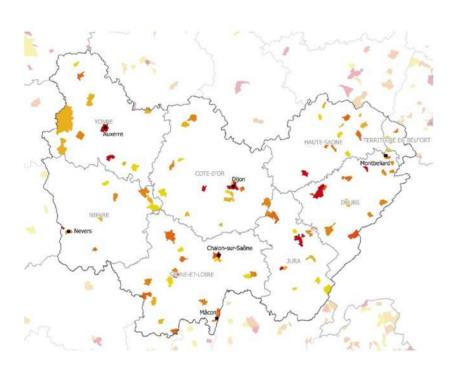


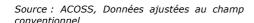
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 59% des Conducteurs employés dans les Activités Marchandises sont des conducteurs de Poids Lourds sur Courte Distance ou Régional.

Emploi dans le Transport de Voyageurs La localisation des emplois

Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2016, en région





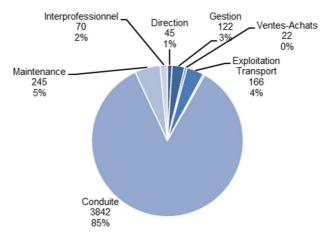
Lecture : Nombre de salariés par commune :

1 à 10 salariés 11 à 20 salariés 21 à 40 salariés (moyenne=38) 41 à 60 salariés 61 à 80 salariés 81 à 3 500 salariés



La typologie des métiers

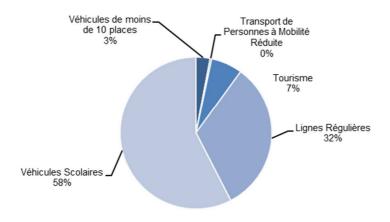
Effectifs salariés du Transport de Voyageurs par famille professionnelle au 31 décembre 2016



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

Lecture : La famille professionnnelle ExploitationTransport représente 4% des effectifs employés dans le Transport de Voyageurs. Elle emploie 166 personnes au 31 décembre 2016.

Répartition des effectifs de conducteurs en Transport de Voyageurs par spécialité au 31 décembre 2016

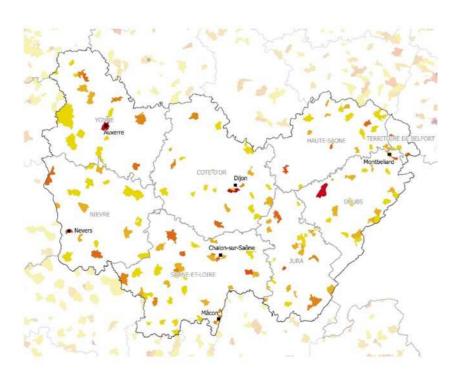


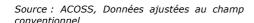
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 3% des Conducteurs employés dans le Transport de Voyageurs sont des conducteurs de Véhicules de moins de 10 places.

Emploi dans le Transport Sanitaire La localisation des emplois

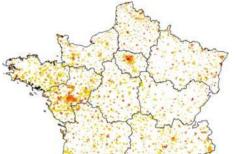
Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2016, en région





Lecture : Nombre de salariés par commune :

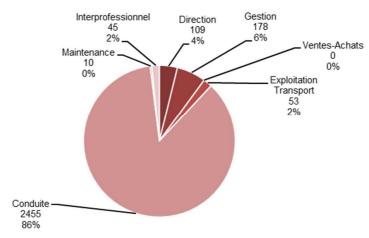
1 à 10 salariés 11 à 20 salariés (moyenne=15) 21 à 30 salariés 31 à 50 salariés 51 à 100 salariés 101 à 1 000 salariés



En France

La typologie des métiers

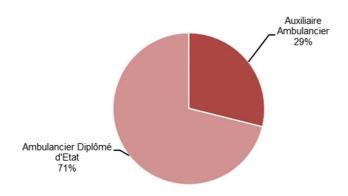
Effectifs salariés du Transport Sanitaire par famille professionnelle au 31 décembre 2016



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

Lecture : La famille professionnelle Direction représente 4% des effectifs employés dans le Transport Sanitaire. Elle emploie 109 personnes au 31 décembre 2016

Répartition des effectifs de conducteurs en Transport Sanitaire par spécialité au 31 décembre 2016



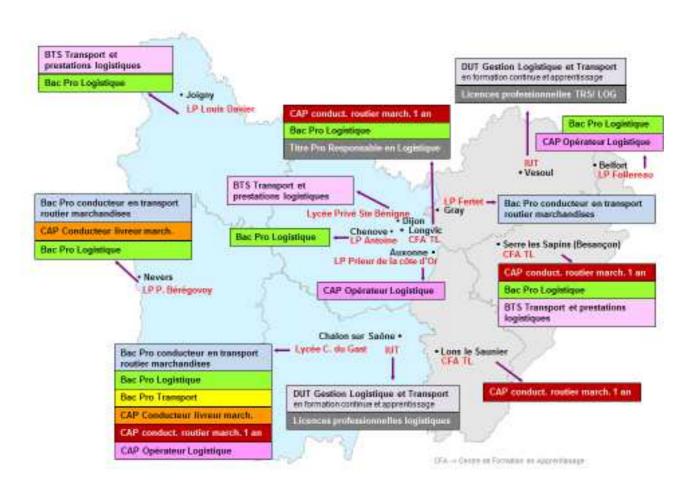
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 29% des Conducteurs employés dans le Transport Sanitaire sont des Auxiliaires Ambulanciers.

Formation dans la branche

La répartition géographique des formations

<u>Carte régionale* des formations soutenues par la branche année scolaire 2016-2017</u>



Source : AFT - IPTL

^{*} Note : Formations initiales sous statut scolaire, sous statut universitaire et en apprentissage

Les effectifs formés en transport et logistique

<u>Candidats présentés à l'examen des Diplômes d'Etat en 2016</u>

Conduite	
CAP Conducteur routier marchandises	39
CAP Conducteur Livreur Marchandises	118
CAP Déménageur sur VUL	0
CAP Agent d'accueil et de conduite routière « Transport de voyageurs »	0
Bac Pro Conducteur Transport Routier Marchandises	82
Diplôme d'État d'Ambulancier	129
Exploitation-gestion	
Bac Pro Transport	11
Bac Pro Logistique	99
BTS Transport et prestations logistiques	54
M anutention - magasinage	
CAP Agent d'entreposage et de messagerie	50
M aintenance	
CAPM aintenance des véhicules automobiles option Véhicules industriels	35
Bac Pro Maintenance des véhicules automobiles. Option Véhicules industriels	42
BTS Après-Vente Automobile option Véhicules industriels	11
To tal des élèves présentés	
	670

<u>Candidats présentés à l'examen des Titres</u> Professionnels en 2016

Conduite	
Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	33
Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur	458
Conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules	221
Conducteur du transport routier interurbain de voyageurs	383
Exploitation-gestion	
Technicien en logistique d'entreposage	41
Technicien supérieur en transport logistique	0
Technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique	51
Technicien d'exploitation du transport terrestre de marchandises	25
Technicien supérieur des transports de personnes	0
M anutention – magasinage	
Agent magasinier	73
Cariste d'entrepôt	1
Préparateur de commandes en entrepôt	298
Total des stagiaires formés	
	1584

Source : Ministère de l'Éducation Nationale, Ministère des Solidarités et de la Santé, DGEFP Lecture : 73 candidats ont été présentés au Titre professionnel Agent magasinier en 2016.

Les effectifs des contrats en alternance soutenus par la branche en 2016

	Conduite	Exploitation- gestion	Manutention- magasinage	M aintenance	Autres métiers	Total
Contrats d'apprentissage	29	54	0	0	0	83
Contrats de professionalisation	33	1	33	0	29	96

Source : AFT - IPTL, OPCA Transports et Services

Lecture : 33 contrats de professionalisation ont été établis par l'OPCA Transports et Services dans les métiers de la conduite en 2016.



Les enjeux de la branche en Bourgogne-Franche Comté





La dynamique de l'emploi

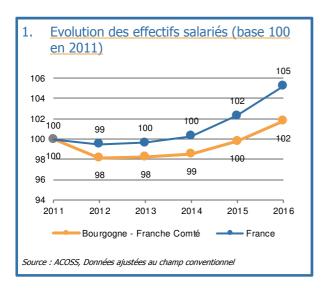
Un dynamisme qui se confirme au cours de l'année 2016 dans la branche professionnelle et qui se traduit par une poursuite des embauches.

La branche professionnelle des transports et des activités auxiliaires en Bourgogne Franche Comté emploie 28 530 salariés au sein de 1490 établissements.

Depuis 2012 la branche connait dans son ensemble une augmentation régulière du nombre de ses salariés, bien qu'un peu plus faible que celle constatée au plan nationale.

En un an, les effectifs ont évolué de 2% soit plus de 550 salariés en plus, après une augmentation au cours de l'année 2015 de 1%. (Cf. graphique 1).

Ce dynamisme en terme d'évolution de l'emploi dans la branche professionnelle est d'ailleurs une tendance qui se confirme depuis un certain nombre d'années, même si l'activité économique des entreprises au cours de la même période a connu



quelques aléas, voire a pu être au ralenti. Ce qui montre que les entreprises du secteur ont su, malgré ces aléas de conjoncture, maintenir un niveau d'emploi relativement satisfaisant. Si l'on fait une distinction par secteur d'activité de la branche professionnelle (marchandises, voyageurs et sanitaires), les évolutions d'effectifs

 Créations d'entreprises enregistrées au cours de l'année 2016 				
	M archandises	Voyageurs	Sanitaire	Branche
Entreprises avec salariés	12	2	3	17
Evolution 2015/2016	- 18% + 100% + 200% + 9%		+9%	
Entreprises sans salariés	89	8	7	104
Evolution 2015/2016	+8%	+0%	+ 17%	+7%
Non déterminé	1	0	0	1
Evolution - 78% - 100% - 100% - 78%				
Source : Ellisphè	re, Données ajus	tées au champ	o conventionnel	

ne sont pas tout à fait similaires et c'est le secteur sanitaire qui prend le pas avec + 3.2% d'augmentation de ses effectifs au cours de la période considérée. Vient ensuite le secteur du transport de voyageurs avec une augmentation de +2.1% de ses effectifs et enfin le secteur du transport de marchandises (toutes activités confondues) qui a vu ses effectifs s'accroitrent de 1.8%. Mais il est à noter que le secteur d'activité du transport de marchandises représente à lui seul 74% du total des effectifs de la branche (contre 16% pour le secteur Voyageurs et 10% pour le secteur Sanitaire) c'est donc souvent lui qui donne les tendances d'évolution globale pour la branche.

Ce dynamisme se traduit également par les créations d'entreprise qui ont été en augmentation au cours de l'année 2016, même si l'on constate (cf. graphique 2) que ces créations concernent essentiellement des établissements sans salariés

Page 25

Les défaillances constatées dans la branche professionnelle au cours de cet exercice 2016 (cf. graphique 3), ne sont pas obligatoirement synonyme de cessation d'activité. On a plutôt assisté durant cette période à des mises en

3.	Défaillances d'entreprises constatées au
	cours de l'année 2016

	Marchandises	Voyageurs	Sanitaire	Branche
Entreprises avec salariés	68	9	11	88
Evolution 2015/2016	- 2%	+ 100%	+ 175%	+ 17%
Entreprises sans salariés	72	4	3	79
Evolution 2015/2016	+ 11%	- 33%	- 57%	+2%
				The state of the s
Non déterminé	9	0	2	11
Evolution 2015/2016	+7%	- 100%	+ 100%	- 4%

Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

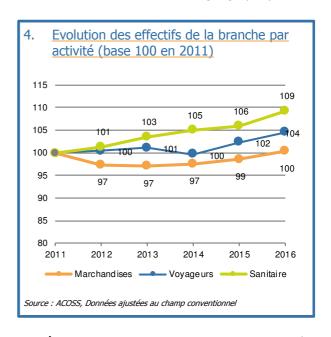
Définition : Les défaillances d'entreprises regroupent les évènements faisant l'objet d'un enregistrement au BODACC (fond cédé, scission, fusion, absorption, cessation d'activité, dissolution avec ou sans liquidation, plan de cession totale, redressement judiciaire, liquidation judiciaire..

redressement judiciaire ou bien à des reprises d'entreprises qui n'ont donc pas créé des pertes d'emploi. En proportion du nombre d'établissements avec salariés, c'est le secteur sanitaire qui a été le plus touché par ces défaillances d'entreprises : 3/4 d'entreprises en plus par rapport à l'année précédente.

Des évolutions d'effectifs en hausse mais avec des variations selon les secteurs d'activités et les familles professionnelles concernés.

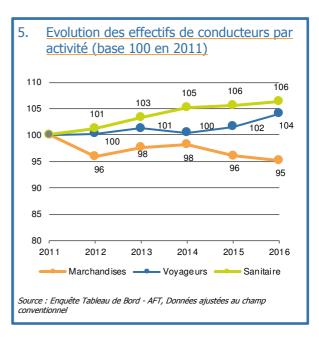
Si l'évolution des effectifs est globalement régulière tout au long de ces dernières années, le secteur des transports de voyageurs a connu une rupture en 2014 dans l'accroissement de ses effectifs qui depuis a été largement compensé par une progression de 4 points entre 2014 et 2016.

Le secteur du transport sanitaire est celui qui a vu ses effectifs le plus fortement progresser. Cette évolution s'explique en partie par le fait que le territoire de la Bourgogne Franche Comté est essentiellement rural et que l'on assiste dans le secteur sanitaire à un regroupement des structures de soins sur certains secteurs géographiques ; la



conséguence est en partie une augmentation des besoins de conducteurs dans ce secteur.

Cependant ce n'est pas seulement dans la famille



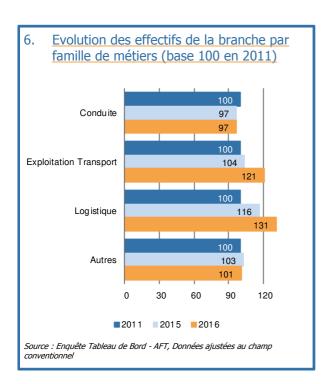
conduite que l'on assiste à une forte évolution du nombre de salariés.

Les métiers de l'exploitation et de l'organisation du transport de même que ceux liés aux activités logistiques ont connu au cours de 2016 les plus fortes progressions.

Les prestations logistiques proposées par les entreprises de transport, telles que les activités de stockage, de préparation de commande, etc... sont de plus en plus présentes dans l'offre de service des entreprises de transport et cela se traduit par une évolution de l'emploi à ces postes depuis les 2 dernières années.

Ces métiers liés aux activités logistiques sont souvent caractérisés par de l'intérim.

Or on note une très forte progression des emplois intérimaires au sein du secteur marchandises



(+41% d'augmentation entre 2016 et 2015), et c'est principalement sur ce type de poste que s'oriente l'intérim (cf graphique 6)

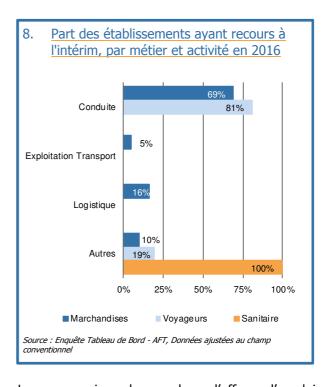
Cependant l'évolution de l'intérim dans le secteur marchandises n'est pas uniquement lié aux emplois logistiques.

Une demande accrue de conducteurs, associée à des difficultés de recrutement qui commencent à se faire ressentir en 2016, font que ce type d'embauche, jusque-là relativement modéré dans le secteur du transport routier de marchandises se développe de plus en plus.

Ce dynamisme que commence à connaître la branche professionnelle au cours de l'année 2016, est conforté par les évolutions constatées sur le

7. <u>Effectifs intérimaires employés dans les entreprises de la branche, par activité</u>			
	2015	2016	Evolution
M archandises	1266	1783	+41%
Voyageurs	0	13	+ 100%
Sanitaire	8	0	- 100%
Branche	1274	1796	+41%
Source : DARES et FAF TT, Données ajustées au champ conventionnel			

nombre d'offres d'emploi relatives aux métiers logistiques, de l'organisation du transport mais également des offres liées à la conduite routière que Pôle Emploi a enregistrées au cours de l'année 2016 (cf. graphiques 8).



La progression du nombre d'offres d'emploi déposées sur ces postes est très marquée entre 2015 et 2016 : entre 19 et 27% d'augmentation du nombre d'offres déposées sur les métiers de la

logistique, 27% d'augmentation du nombre d'offres pour les organisateurs de transport et enfin, +42% d'augmentation du nombre d'offres d'emploi de conducteur routier (cf. graphique 9)

est important de rappeler que augmentation du nombre d'offres déposées sur ces

9. <u>Offres d'emp</u> par activité			
	Offres enregistées en 2016	Evolution 2015/2016	
M archandises	2 393	+6%	
Voyageurs	524	+50%	
Sanitaire	196	+ 109%	
Branche	3 113	+ 15%	
Source : Pôle emploi / DSEE / Département du marché du travail / Chaîne STMT, Données ajustées au champ conventionnel			

métiers n'est pas du seul fait de la branche professionnelle, que ces offres concernent également d'autres secteurs économiques qui emploient également cette famille de métier. Cela laisse présager des futures difficultés que vont connaître les entreprises dans le recrutement de leurs conducteurs au cours des années suivantes.

Effectivement, comme on peut le constater, la demande conducteurs routiers de marchandises, quel que soit le secteur d'activité considéré (branche et hors branche) a presque doublé. De plus, il faut garder à l'esprit que les offres déposées sur le site de Pôle Emploi ne constituent qu'une partie des besoins réels de recrutement des conducteurs routiers exprimés par les entreprises (cf. graphique 9).

Cette dynamique de l'emploi ne se traduit pas seulement par l'augmentation du nombre d'offres de conducteurs routiers, mais également par une demande accrue pour l'ensemble des autres métiers spécifiques de la branche professionnelle. En effet, les postes liés à l'organisation du transport et la gestion de la logistique ont également connu une très forte progression du nombre d'offres déposées entre 2015 et 2016 : ces offres ont augmenté de 27% au cours de l'exercice. Enfin les métiers d'opérateurs logistiques ont naturellement suivi la tendance avec une augmentation du nombre d'offres d'emploi déposées de +19%.

 Offres d'emploi diffusées par Pôle emploi, par famille de métiers 				
	Offres enregistées en 2016	Evolution 2015/2016		
Magasinage, manutention et déménagement	5 0 13	+ 19%		
Organisation de la circulation des marchandises	48	- 27%		
Personnel d'encadrement logistique	531	+ 12%		
Personnel de conduite du transport routier	4 979	+42%		
Personnel d'encadrement du transport routier	127	+8%		
Métiers du transport et de la logistique	10 698	+27%		

Source : Pôle emploi / DSEE / Département du marché du travail / Chaîne

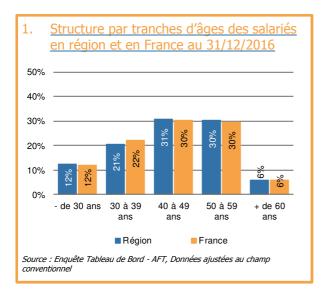
La démographie des effectifs

Une branche professionnelle qui continue d'accroitre son vieillissement

Que ce soit en région Bourgogne Franche Comté ou bien au plan national, la structure par âge de la branche professionnelle, quel que soit le secteur d'activité, montre une forte présence des tranches d'âge supérieures : plus de 35 % des salariés ont plus de 50 ans (cf. graphique 1)

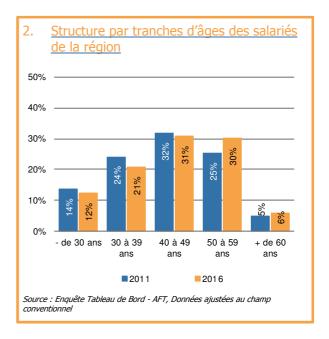
Comme pour beaucoup d'autres indicateurs de la branche professionnelle du transport, il est important de faire la distinction entre les trois grandes catégories d'activités (marchandises, voyageurs et sanitaires) où la structuration et les évolutions des tranches d'âge ne présentent pas les mêmes caractéristiques.

La répartition des effectifs par grandes activités met en évidence une population plus âgée pour le transport routier de voyageurs, comparativement aux 2 autres secteurs que sont le transport de marchandises et le transport sanitaire. Ces deux derniers secteurs ont en effet des structures de



population salariée plus proches : Alors que 54% des salariés du transport routier de voyageurs ont plus de 50 ans, cette tranche d'âge ne représente que 33,3% dans le transport de marchandises et 29.1% dans le transport sanitaire.

A l'inverse, on comptabilise 13,3 % de salariés de moins de 30 ans en transport sanitaire et en transport routier de marchandises, contre seulement 6,3 % dans le transport routier de



voyageurs.

Cependant, quel que soit l'activité considérée, la population globale de la branche professionnelle ne cesse de vieillir au fil des dernières années.

En cinq ans, la branche professionnelle a vu le nombre de ses salariés de moins de 40 ans passer de 38 à 33%, soit 5 points en moins.

A l'inverse le nombre de ses salariés de plus de 50 ans a augmenté de 6 points, passant de 30% des salariés de la branche en 2011 à 36% en 2016 (cf. graphique 2). Selon la Dares, depuis fin 2009, le taux d'emploi de l'ensemble des salariés des 50-64 ans a augmenté de 6,7 points, en raison notamment du recul de l'âge moyen de départ à la retraite suite aux différentes réformes des retraites. On peut ainsi constater que notre branche professionnelle ne fait pas exception à la règle.

Si pour le transport routier de marchandises et le transport sanitaire, l'âge moyen des salariés est d'environ de 43 ans en 2016, on sait que la population présente au sein du secteur des

3. <u>Age moyen de activité</u>	es salariés	de la bra	nche, par
	2011	2015	2016
M archandises	42,91	44,24	42,01
Voyageurs	49,62	49,91	50,86
Sanitaire	42,40	43,48	43,92
Branche	43,90	45,06	45,59
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel			

transports de voyageurs est nettement plus âgée puisque l'âge moyen de ce secteur est proche des 50 ans, voire même plus de 51 ans pour la famille conduite.

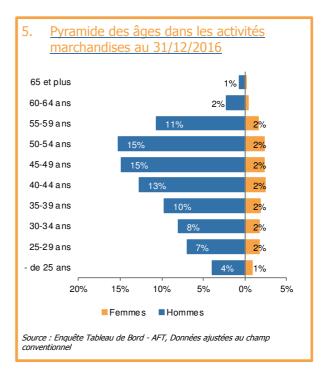
En cinq ans, cet âge moyen des salariés de la branche professionnelle s'est accru de près d'un an et demi en passant, globalement de 43 ans à près de 44 ans et demi (cf. graphique n°3).

famille de méti	2011	2015	2016
Conduite en marchandises	43,27	44,95	45,08
Conduite en voyageurs	50,53	51,18	52,18
Conduite en sanitaire	42,18	43,21	43,68
Exploitation transport	41,60	43,78	43,29
Logistique	39,66	38,90	41,86
Autre	44,80	45,62	46,39

Bien que l'âge moyen des salariés des activités logistiques de la branche professionnelle soit plus jeune que dans les autres familles, on constate également un vieillissement de cette population au cours des 5 dernières années.

Des structures d'âge également variables selon les secteurs avec des enjeux différents

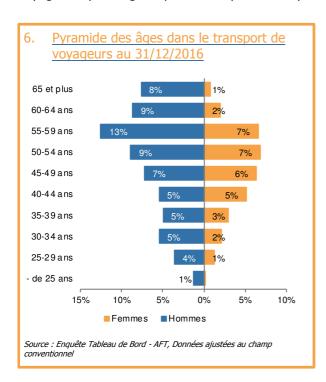
Dans le secteur du transport de marchandises, secteur qui comptabilise la majorité des effectifs de la branche professionnelle (74,1% du total), 51% des effectifs ont plus de 45 ans dont 9% du total des femmes présentes dans ce secteur d'activité. Si l'on ne considère que la famille conduite de ce secteur d'activité, soit 63% des effectifs du secteur, la part des moins de 21 ans ne s'élève qu'à 1.6%. Pour l'ensemble de la branche



professionnelle, la part des conducteurs de moins de 25 ans ne s'élève qu'à 3,7% du total des effectifs des conducteurs.

La pyramide des âges du secteur d'activité du transport routier de voyageurs est elle aussi fortement marquée par une base très faible : seulement 13 % des effectifs de ce secteur ont moins de 35 ans, hommes et femmes confondus ais également par un sommet qui reste très important : 20% des salariés (homme et femmes confondus) ont plus de 60 ans

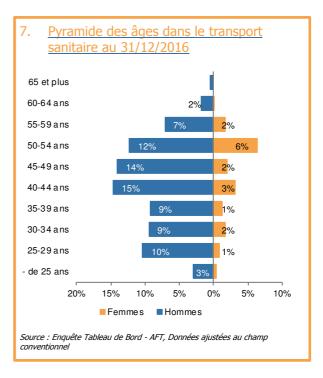
L'âge d'entrée dans la profession de conducteurs de voyageurs (84,8% des salariés de ce secteur) est beaucoup plus tardif que dans les autres secteurs de la branche professionnelle : la population des conducteurs est de fait beaucoup plus âgé comme vu précédemment (cf. graphique 4). L'Age d'obtention du permis réglementairement plus élevé (23 ans) ce qui naturellement diminue la part des jeunes conducteurs de moins de 25 ans. Mais d'autre part, le fait que cette profession de conducteur routier de voyageurs est essentiellement exercée dans notre région en temps partiel a pour conséquent une attirance modérée pour cette activité, mais qui reste une opportunité pour un complément d'activité, ou bien pour un reclassement après une autre activité professionnelle. D'où des candidats en formation professionnelle de conducteurs voyageurs plus âgés que la moyenne et par



conséquent des salariés également plus âgés en moyenne.

Cependant bien que le taux de renouvellement des effectifs dans ce secteur semble plus inquiétant du fait de cette pyramide des âges inversée (cf. graphique 8), cette structure ne semble pas être une problématique pour le renouvellement. Ce secteur est l'un des secteurs professionnels qui offre de réels opportunités d'emploi pour un public senior.

Les difficultés de recrutements ne sont donc pas



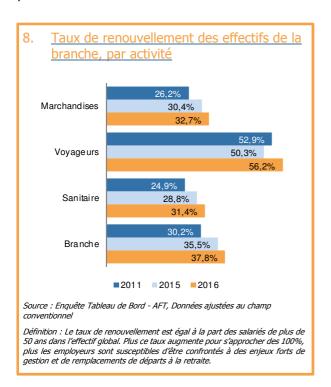
liées à l'âge des postulants mais plutôt au positionnement géographique de ceux-ci compte tenu d'une activité principale, le transport scolaire, qui n'est pas délocalisable et qui nécessite donc d'avoir des conducteurs basés à proximité des circuits de transport scolaire considéré.

Il est cependant important de voir que ce taux de renouvèlement dans le secteur du transport de voyageurs continue de s'accroitre d'année en année, avec une augmentation de près de 5 points au cours des 5 dernières années. Jusqu'à présent, le remplacement d'une population âgée de conducteur de voyageurs par une population de plus jeunes séniors entretenait le système du renouvellement. Cependant on peut penser que le vieillissement qui s'accroit régulièrement d'année en année pourra à terme accroitre aussi les difficultés de recrutement

L'enjeux du secteur du transport de voyageurs est donc de pouvoir attirer des plus jeunes conducteurs au sein de ses effectifs s'il souhaite freiner cette tendance d'une population salariée qui à terme aura de plus en plus de mal à se renouveler Ceci se traduit également sur la diminution du taux de relève (part des salariés de moins de 30 ans au regard des salariés des plus de 50 ans) du secteur des transports de voyageurs (cf. graphique 9). Ce taux de relève, déjà particulièrement faible par rapport aux deux autres secteurs de la branche, tend à diminuer également au cours des dernières années.

La situation est toute autre au sein des deux autres grandes activités de la branche professionnelle : le transport de marchandises et le transport sanitaire.

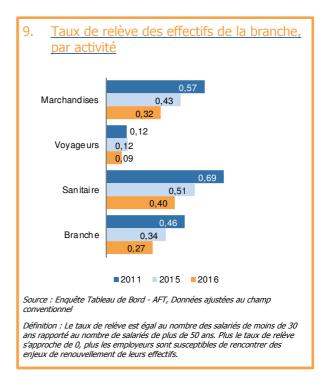
Le transport routier de marchandise, bien qu'il connaisse lui aussi un vieillissement de sa population, présente une pyramide des âges avec une base plus étoffée (cf. graphique 5): 24% de ses salariés ont moins de 30 ans. Cependant le taux de renouvellement de ses effectifs a connu un fort accroissement de plus de 6 points au cours de ces 5 dernières années conjointement au taux de relève pour ce secteur qui lui diminue (cf. graphiques 8 et 9): de plus en plus de salariés de plus de 50 ans avec de moins en moins de salariés



de moins de 30 ans, met en évidence une tendance qui annonce de profondes difficultés à venir dans les recrutements de ce secteur d'activité.

Le secteur du transport sanitaire présente quant à lui une pyramide des âges qui est plus favorable

pour l'avenir (cf. graphique 7). En effet 38% des effectifs de ce secteur (hommes et femmes confondus) ont moins de 30 ans. Cependant, même si ce secteur d'activité s'assoit sur une population de salarié beaucoup plus jeune que les secteurs du transport de marchandises et de



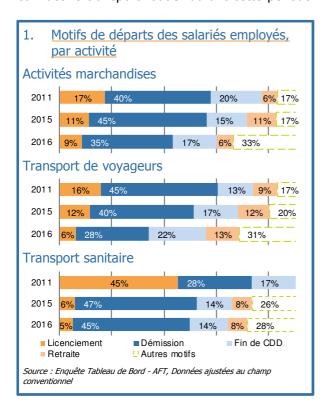
voyageurs, les indicateurs relatifs au taux de renouvellement (cf. graphique 8) et au taux de relève (graphique 9) montre également une tendance similaire vers un léger vieillissement de sa population

En conclusion, le vieillissement global de la population salariée de la branche professionnelle, conforté par des pyramides des âges qui s'étoffent vers le haut, mais également par des taux de renouvellement et de relève peu favorables mettent en évidence les futures difficultés de remplacement du personnel.

La fidélisation des salariés

> Un accroissement de l'ancienneté moyenne des salariés au sein des entreprises avec une diminution des départs liés aux démissions

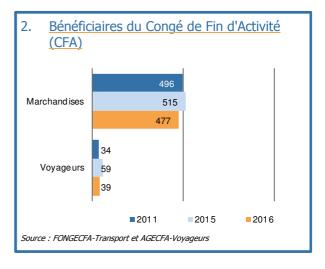
Les mouvements de la population salarié de la branche professionnelle ont évolué au cours de ces dernières années et ceci en fonction bien évidement des évolutions de conjoncture qu'a connues le transport routier durant cette période.



Cependant, là encore les mouvements constatés au sein des trois grands secteurs d'activité de la branche professionnelle n'ont pas tous eu les mêmes évolutions et l'enjeu des entreprises au cours de cette période a été de fidéliser au mieux leurs salariés.

L'âge moyen dans les secteurs d'activités de la branche professionnelle varie entre 42 ans pour les salariés du transport sanitaire, 49 ans pour les transports de voyageurs et 43 ans pour le transport routier de marchandise.

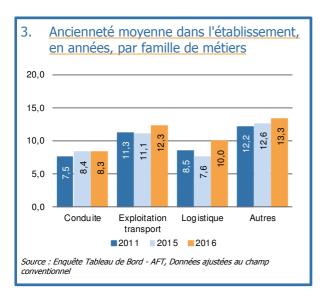
Ici, l'ancienneté moyenne des salariés dans leurs établissements, est variable selon les familles professionnelles et connaissent des évolutions au cours des 5 derniers exercices (fig. 3). Nous spécifions bien qu'il ne s'agit ici que de l'ancienneté au sein de l'établissement au moment de l'enquête, et non pas dans la branche professionnelle. D'autres études ont précisé que l'ancienneté d'un conducteur routier au sein de la branche professionnelle, pour l'ensemble de sa carrière est



de 19 ans en moyenne en transport de marchandises et de 12 ans en moyenne en transport de voyageurs.

On constate donc que la famille conduite est celle où l'ancienneté dans l'établissement est la plus faible avec très peu de variation au cours de la période, de moins de 1 point sur les 5 ans. Contrairement à la famille « exploitation » dont l'ancienneté qui varie peu également est plus importante : 5 ans de plus d'ancienneté dans l'établissement aue la famille conduite. Enfin, la 3^{ème} famille de métier spécifique à notre branche professionnelle, les métiers logistiques, montre une particularité dans leur mobilité ces dernières années. Si auparavant ces métiers affichaient une relative mobilité d'un établissement à l'autre jusqu'en 2015 (mobilité même plus importante que pour les conducteurs) on assiste sur le dernier exercice a un repli de ces salariés au sein de leur établissement par un accroissement de leur ancienneté. Celle-ci a augmenté de 2.4 points en une année.

Cette mobilité est caractérisée par des changements dans les motifs de départs de salariés, en particulier dans le transport de marchandises (fig.1). En 2016, il y a moins de départs liés soit à une démission, soit à un licenciement dans ce secteur : 10 points de moins pour le nombre de départs liés à une démission même si ce taux -35% - reste important, et ceci au profit des motifs « autres » qui augmentent de 11%



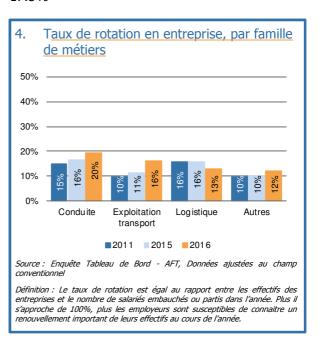
Les départs en retraite représente moins de 10% des motifs pour le transport de marchandises et le transport sanitaire. Pour le secteur du transport de marchandise, cela se confirme également par une diminution du nombre de bénéficiaire du Congé de Fin d'Activité (cf. graphique 2) (le CFA est un régime de retraite spécifique à la branche professionnelle permettant à un salarié, sous certaines conditions de partir en retraite dès 57 ans)

La situation est sensiblement identique dans le secteur du transport de voyageurs où les départs en retraite ont fortement reculé au cours de cette période (moins 17 points et 12 points entre 2015 et 2016) sur une population active concentrée que des tranches d'âge élevée. La part des départs pour fin de CDD dans ce secteur est relativement importante.

Seul le secteur du transport sanitaire a un taux important de motifs de départ liés aux démissions (45%), ce qui montre encore un poids important d'une mobilité choisie par les salariés dans ce secteur

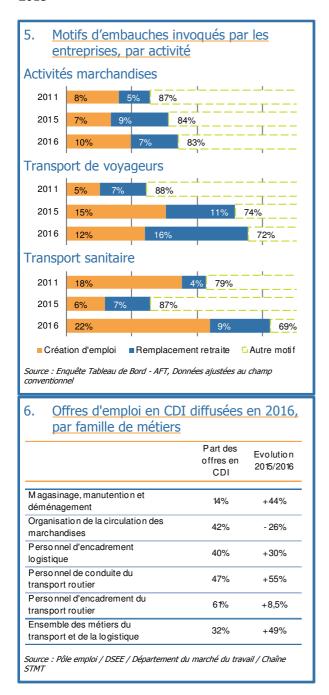
Les licenciements sont également en très net replis dans tous les secteurs d'activités de la branche. Le taux de rotation nous permet d'apprécier l'ampleur des mouvements de main d'œuvre en entreprise et notamment le renouvellement de main d'œuvre en entreprise. Il a légèrement augmenté pour les familles de la conduite et de l'exploitation transport, mais a connu en diminution dans les métiers liés à la logistique, famille professionnelle où l'ancienneté se rallonge (cf. graphique 4).

Un autre indicateur permet d'avoir des éléments sur la mobilité des salariés au sein de la branche professionnelle, celui concernant les recrutements des entreprises. Au cours de l'année 2016, les entreprises de la branche professionnelle ont procédé en région Bourgogne Franche Comté à 4966 recrutements (dont 3064 recrutements en pour le territoire bourguignons et 1902 pour le franc comtois). territoire 76.2% de ces recrutements étaient réalisés en transport de marchandises, 15.6% en transport de voyageurs et enfin 8,2% en transport sanitaire. Entre 2015 et 2016, la région Bourgogne Franche Comté a augmenté le nombre de ses recrutements de 17.5%



Les motifs pour ces recrutements, exprimés par les entreprises sondées lors de l'enquête varient de manière significative selon les secteurs considérés (cf. graphique 5).

Dans le secteur du transport de voyageur on constate une nette augmentation des motifs d'embauche liés aux remplacements des départs en retraite même si les créations de postes restent importantes mais en léger retrait par rapport à 2015



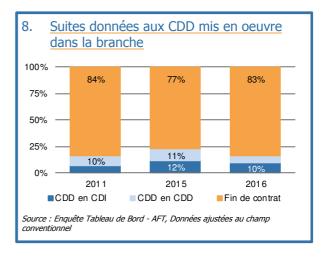
Enfin les ambulanciers ont fortement augmenté leurs recrutements en raison de créations de postes

Du coté de Pôle emploi, on a pu noter (cf. graphique 6) une très importante progression du nombre d'offre d'emploi déposées au cours de l'année 2016. Entre 40 et 47% des offres déposées relatives aux métiers de conducteurs routiers ou

d'exploitant transport ou logistique sont proposées en CDI et ce sont des postes majoritairement proposés à temps plein (cf. graphique 7), mis à part

7. Offres d'emploi à temps plein diffusées en 2016, par famille de métiers			
	Part des offres à temps plein	Evolution 2015/2016	
Magasinage, manutention et déménagement	89%	+20%	
Organisation de la circulation des marchandises	98%	- 27%	
Personnel d'encadrement lo gistique	98%	+ 11%	
Personnel de conduite du transport routier	69%	+21%	
Personnel d'encadrement du transport routier	98%	+7,8%	
Ensemble des métiers du transport et de la lo gistique	80%	+ 19%	
Source : Pôle emploi / DSEE / Département d STMT	lu marché du trava	ail / Chaîne	

les conducteurs de transport de voyageurs qui sont, quant à eux plus largement à temps partiel, ce qui entraine le taux de 69% de TP en conduite pour l'ensemble de la branche.



Le taux de poste en CDI est à 61 % pour les postes d'encadrement, mais à l'inverse pour les métiers liés aux opérations de magasinage / stockage les postes proposés sont essentiellement en CDD. Précisons toutefois que ces offres ne recouvrent pas uniquement celles qui émanent de la branche professionnelle mais concernent également les autres secteurs de l'économie. D'une manière

générale, les CDD proposés dans la branche professionnelle n'ont pas pour la grande majorité d'entre eux, de poursuite en CDI, ce qui signifie que leur usage dans à embauche correspond bien à la définition même des emplois en CDI, c'est à dire comme étant des postes liés à une activité ponctuelle et non comme période d'essai.

Concernant la santé au travail, l'enquête menée

9. <u>Taux d'inaptitude et de reclassement des salariés inaptes, par activité</u>					
	Taux d'inaptitude Taux de reclassement des salariés inaptes				
	2015	2016	2015	2016	
M archandises	0,7%	0,9%	33,2%	24,2%	
Voyageurs	0,8%	1,0%	14,5%	25,9%	
Sanitaire	0,6%	1,2%	63,9%	4,0%	
Branche	0,7%	0,9%	32,4%	21,9%	
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel					

auprès des entreprises nous permet de faire ressortir que ces dernières déclarent avoir un taux d'inaptitude en légère progression dans les activités du transport routier de marchandises et de voyageurs (+0.2 % entre 2015 et 2016) (cf. graphique 9)

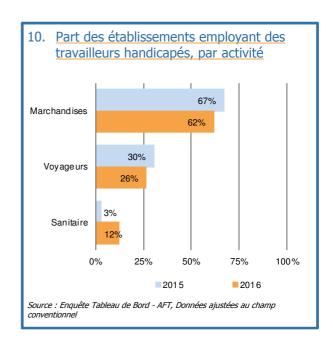
La progression est cependant beaucoup plus importante au sein du secteur des transports sanitaires puisque le taux d'inaptitude a doublé entre 2015 et 2016 selon les entreprises interrogées lors de l'enquête.

Le reclassement des salariés inaptes semble devenir plus difficiles dans l'ensemble des secteurs de la branche professionnelle.

Il parait même très faible, en proportion dans le secteur sanitaire, mais il faut tenir compte des effectifs concernés à savoir une quinzaine de personne dans le cadre de cette enquête pour ce secteur d'activité.

Parmi les entreprises ayant répondu à l'enquête, 62% des entreprises de marchandises, 26% des entreprises de voyageurs et 12% des ambulanciers déclarent employés des travailleurs handicapés.

Mis à part pour le secteur ambulancier, cette part au vue semble avoir quelque peu diminué au cours de l'exercice 2016

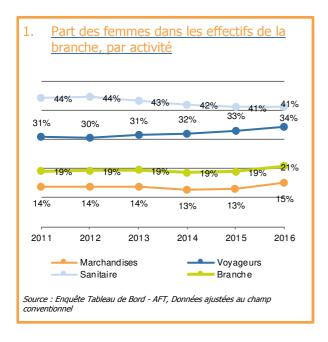


La diversification du recrutement

> Un public féminin toujours essentiellement concentré sur les secteurs liés au transport de personnes et, pour la part présente au sein du transport de marchandises, des emplois essentiellement occupés et demandés dans les métiers de l'organisation et de la gestion des flux.

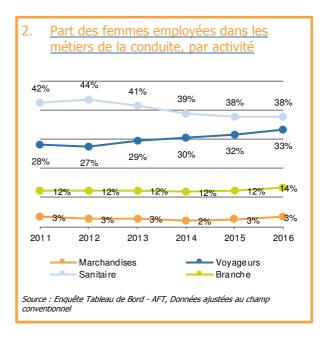
L'un des enjeux de la branche professionnelle pour faire face au vieillissement de sa population est de pouvoir diversifier plus largement les publics, en tentant d'attirer plus largement une population féminine et plus jeune.

Sur une population globale de 25530 salariés les femmes ne sont que 5 921 soit 20,8 % des salariés. Cependant, on peut noter une légère augmentation de ce taux de 2 points au cours du de l'année 2016, après une très longue période où



les femmes n'excédaient pas 19% (cf. graphique1) Cette augmentation est principalement due à l'augmentation du nombre de femmes dans le secteur du transport de marchandises (+2% d'augmentation des femmes dans ce secteur), toutes familles professionnelles

confondues. Les 2 autres secteurs de la branche (transport routier de voyageurs et les ambulanciers) n'ont pas connu quant à eux, d'augmentation significative.



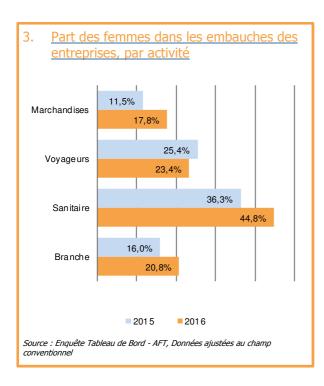
Cependant, lorsque l'on fait un focus sur la principale famille professionnelle de la branche, à savoir la famille « conduite », on s'aperçoit alors qu'il n'y a pas eu d'évolution de la part des femmes dans cette famille, et ceci quelle que soit le secteur d'activité concerné.

sont donc dans les autres familles professionnelles que la part des femmes a augmenté. En effet, l'enquête réalisée montre que principalement sur les sont familles « exploitation » et « logistique » en transport routier de marchandises que la part des femmes a connu une importante variation. Au cours des exercices précédents, les femmes représentaient respectivement dans la famille « exploitation » environ 40% des effectifs (avec des variations d'une année à l'autres) Or entre 2015 et 2016, la part de femmes dans cette famille est passé à près de 50%. Dans les métiers de la logistique, la part des femmes était depuis les 5 dernières années située entre 17 et 22% et elle a bondi à près de 40% dans cette famille professionnelle en 2016. On assiste donc à une féminisation de ces familles, et cela se concrétise par une augmentation des

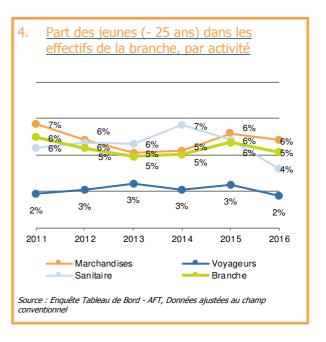
Page 37

recrutements des femmes au sein du secteur des transports de marchandises (cf. graphique 3) de + 6 points par rapport à 2015. Des recrutements accrus en partie sur des postes relatifs aux métiers de la logistique, en espérant que cette tendance se confirmera au cours des années à venir.

Dans les secteurs liés aux transports de personnes (voyageurs et sanitaires) il n'y a pas à priori de problématique de féminisation des postes car globalement ceux-ci emploient déjà dans ces secteurs entre 30 et 40% de femmes, y compris dans les métiers de la conduite, même si l'on peut constater que cette part des femmes en conduite tend à se stabiliser voire légèrement diminuer dans ces activités (fig.2). On assiste d'ailleurs à un léger recul des embauches des femmes dans les transports routiers de voyageurs. Par contre, les embauches de femmes ont connu un nouvel essor secteur ambulancier le avec une importante des recrutements augmentation féminins: 8,5+ (cf. graphique3)

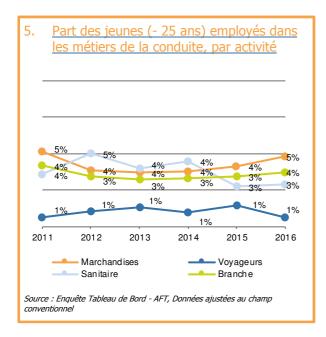


Cependant il faut rapprocher l'évolution de ces embauches de la part que représente les femmes dans la demande d'emploi de la branche (cf. graphique 7) Si les femmes représentent 52% des demandeurs d'emploi pour l'ensemble du marché de l'emploi régional, elles ne représentent plus que 23% des demandeurs d'emploi dans les métiers spécifiques de la branche professionnelle. Elles sont essentiellement présentes sur des demandes de postes d'encadrement, des postes logistiques et/ou d'organisation des flux (leur part est respectivement sur ces demandes d'emploi de 33%,28% et 33%): postes pour lesquels nous avons pu constater une augmentation des embauches féminines. Par contre, si l'on analyse la part des femmes dans les demandes d'emploi de conducteurs routiers, qui est globalement de 11% on s'aperçoit rapidement que les femmes demandeurs d'emploi à des postes de conducteur (cf. graphique 8) le sont essentiellement pour des postes liés au transport de personnes (53%) Dans le transport de marchandises, les femmes sont essentiellement sur une demande d'emploi de conducteur de livraison express (17%) qui ne nécessite pas l'obtention des permis du groupe lourd. Ces taux ne sont que le reflet de la part des femmes au sein des secteurs de la branche professionnelle mais également au sein des formations de la branche.

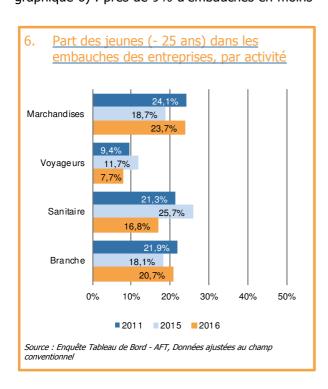


> Face au vieillissement, l'autre enjeu de la branche professionnelle est d'attirer de jeunes candidats en leur proposant des postes attractifs.

Sur les 28 530 salariés de la branche professionnelle, la part des jeunes de moins de 25 ans ne représente que 5% (cf. graphique 4). Cette population de salarié est très faiblement représentée au sein des secteurs de transport de



personnes (voyageurs et ambulancier) compte tenu des restrictions d'âge ou d'ancienneté nécessaires à l'obtention des qualifications professionnelles (permis autocars ou diplôme d'ambulancier). Leur proportion a même fortement diminué au sein du secteur sanitaire entre 2014 et 2016 : moins 2 points sur un pourcentage au départ relativement faible. Ce phénomène est amplifié par le fait que les embauches de cette tranches d'âge dans ces secteurs sont également en net recul au cours de l'année 2016 (cf. graphique 6) : près de 9% d'embauches en moins



7. <u>Part des femmes dans la demande</u> d'emploi, par famille de métiers en 2016

	Part des femmes	Evolution 2015/2016
M agasinage, manutention et déménagement	28%	+0 point
Organisation de la circulation des marchandises	33%	-17 points
Personnel d'encadrement lo gistique	31%	+1point
Personnel de conduite du transport routier	11%	+0 point
Personnel d'encadrement du transport routier	33%	-3 points
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	23%	+1point
Ensemble du marché du travail régio nal	52%	+1point

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

dans le transport sanitaire et moins s4% d'embauches en transport de voyageurs.

Par conséquent les jeunes de moins de 25 ans sont essentiellement présents dans le transport routier de marchandises. Cependant comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, leur part s'est réduite sur les derniers exercices et représente 6% du total de salariés de ce secteur, malgré des recrutements en hausse de 5% au cours de l'exercice.

8. Part des femmes parmi les demandeurs d'emploi inscrits en conduite, en 2016

M étiers de la conduite	Part des femmes	Evolution 2015/2016
Conduite de marchandises sur longue distance	4%	+0 point
Courses et livraisons express	17%	+2 points
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	8%	-1point
Conduite de transport de particuliers	27%	-7 points
Conduite de transport en commun sur route	26%	+2 points
Conduite de véhicules sanitaires	34%	+1point

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

Les recrutements de cette population sont à rapprochés du nombre de jeunes inscrits comme demandeurs d'emploi sur les métiers de la branche

professionnel. Or on peut constater que les jeunes ne représentent que 11% des demandeurs d'emploi de la branche professionnelle (il ne représente que 16% des demandeurs d'emploi sur l'ensemble du marché du travail. On remarguera également qu'ils sont présents en tant que demandeurs d'emploi, pour une large part sur les postes de logistique ainsi que sur les postes d'organisation et de gestion des flux (respectivement 15 % et 11%) (cf. graphique 9) La part des jeunes de moins de 25 ans inscrits comme demandeurs d'emploi sur des postes de conducteur routier ne représente que 5% et lorsque l'on affine les caractéristiques des postes recherchés, on s'aperçoit que les jeunes sont essentiellement positionnés sur des postes de courses express et de livraison : 17% des jeunes inscrits en tant que demandeurs d'emploi sur des postes de conduite.

Il est alors important de savoir si ces jeunes s'orientent vers ces métiers du transport express par choix, ne souhaitant pas s'orienter vers des postes de conducteurs sur courtes ou longues distances, ou bien si le frein est lié à des

9. <u>Part des jeunes (- 25 ans) dans la</u> <u>demande d'emploi, par métier en 2016</u>

	Part des jeunes	Evolution 2015/2016
M agasinage, manutention et déménagement	15%	-1point
Organisation de la circulation des marchandises	11%	-14 points
Personnel d'encadrement logistique	7%	+0 point
Personnel de conduite du transport routier	5%	-1point
Personnel d'encadrement du transport routier	8%	+0 point
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	11%	-1point
Ensemble du marché du travail régional	16%	-1point

STMT, Demande d'emploi en fin de mois

problématiques de formations aux permis poids

10. <u>Part des jeunes (-25 an demandeurs d'emploi e</u>		
M étiers de la conduite	Part des jeunes	Evolution 2015/2016
Conduite de marchandises sur longue distance	3%	-1point
Courses et livraisons express	17%	+2 points
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	7%	-1point
Conduite de transport de particuliers	3%	+0 point
Conduite de transport en commun sur route	1%	-1point
Conduite de véhicules sanitaires	7%	+0 point
Source : Pôle emploi / DSEE / Département du marché du travaqil / Chaîne STMT, Demande d'emploi en fin de mois		

lourds auxquels ces jeunes ne peuvent accéder?

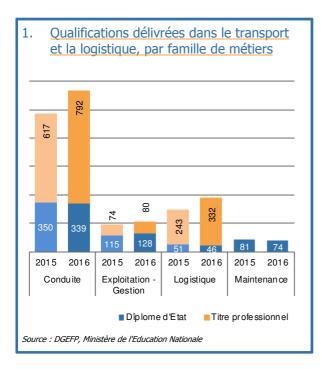
Pallier aux problématiques de recrutements au sein de la branche par la diversification des publics doit aller de pair avec de nouvelles modalités et méthode de recrutements qui pourront ainsi attirer un public plus large

La prospective emploi-formation

Une offre de formation qui sait s'adapter à l'évolution des besoins des entreprises sur chacun des territoires de la région

1791 titres ou diplômes relatifs aux métiers spécifiques de la branche professionnelle ont été délivrés au cours de l'année 2016.

Le nombre des titres professionnels délivrés est en progression par rapport à l'année précédente, principalement pour les formations de conduite routière et les formations logistiques (cf. graphique1): + 28,3 % de titres professionnels de conducteur routier marchandises et voyageurs et + 36,6 % de titres professionnels en logistiques quel que soit le niveau. Cela concerne, Pour les formations logistiques, les titres d'agent magasinier, caristes et préparateurs de commande pour le niveau IV, de technicien en logistique d'entreposage pour le niveau V, de technicien supérieur en méthode d'exploitation logistique pour le niveau III et enfin le titre professionnel de



responsable en logistique de niveau II.

Les variations de volume se font principalement sur le nombre de titres professionnels délivrés car il plus facile de créer des sessions de formations validées par des titres professionnels que d'augmenter le nombre d'élèves dans les filières de

2.	Diplômes, titres et atte					
	métiers de conducteur	delivies	en region			
		2016	Evolution 2015/2016			
Mar	chandises					
T.P. (léger	Conducteur livreur sur véhicule utilitaire	29	- 52%			
	Conducteur du transport routier de handises sur porteur	335	+50%			
	Conducteur du transport routier de handises sur tous véhicules	160	+26%			
CAP	Conducteur routier marchandises	36	- 5%			
CAP	Conducteur Livreur Marchandises	106	+ 1%			
Bac Pro Conducteur Transport Routier Marchandises		75	+0%			
CAP	Déménageur sur VUL	0	-			
	ation Initiale Minimum Obligatoire et erelle	628	+28%			
Voya	ageurs					
	Conducteur du transport routier Irbain de voyageurs	268	+31%			
	Agent d'accueil et de conduite sport routier de voyageurs	0	-			
	ation Initiale Minimum Obligatoire et erelle	278	+146%			
Sani	taire					
Diplô	me d'État d'Ambulancier	122	-8%			
Attes	tation Auxiliaire Ambulancier	#N/A	-			
Source : DGEFP, Ministère de l'Education Nationale, MEEM, ARS						

l'Education nationale

Une forte progression des formations liées à la conduite routière en 2016

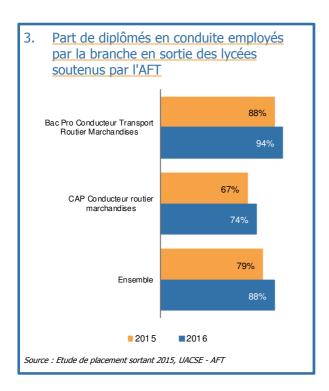
Plus de 63% des qualifications délivrées l'ont été dans la famille conduite qui représente, rappelons-le, près de 70% des effectifs de la branche.

Outre les diplômes et les titres professionnels, l'accès aux métiers de conducteur routier se fait également par les formations spécifiques de la branche (FIMO et passerelles)

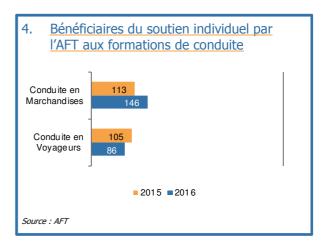
Si l'on observe globalement l'ensemble des formations permettant l'accès au métier de conducteur routier (cf. graphique 2), on observe que les titres professionnels de conducteur sur véhicule porteur ont fortement progressé au cours de l'exercice 2016 : + 50% de formation par rapport à 2015.

On note également une très forte augmentation du nombre de qualifications délivrées en conduite de voyageurs: + 146% FIMO voyageurs et + 31% du nombre de titres professionnels de conducteur interurbain de voyageurs.

Seul les titres professionnels de conducteurs sur véhicule utilitaires (qui ne délivrent aucun permis poids lourds) sont en baisse. Ceci n'est pas puisque l'embauche dans surprenant entreprises de transport express ne nécessite que l'obtention d'un permis B sans aucune autre qualification. Pour les entreprises qui ont une activité de transport express mais également de messagerie, elles privilégieront alors les personnes avec une qualification avec un permis C (poids lourds) d'où l'augmentation très forte du nombre de délivrance de TP sur véhicules porteurs.



Le flux des diplômés en conduite routière issus de l'Education nationale a également augmenté entre 2015 et 2016. Il est important de constater le taux d'insertion de ces jeunes issus des filières de conduite routière au sein des entreprises de la branche professionnelle (cf. graphique 3): 94% des titulaires de bac pro de conduite routière est en poste dans une entreprise de transport au moment de l'enquête soit 6 mois après l'obtention du diplômes et 74% des jeunes issus d'un CAP de conducteur routier.



Quelques remarques complémentaires au sujet de ces résultats : l'enquête est menée 6 mois après l'obtention du diplôme, d'autres diplômés sont insérés au sein d'entreprises hors branche. N'apparaissent pas dans ces résultats, les diplômés en CAP de conducteur livreur (titulaire du permis C uniquement) car ceux-ci poursuivent leur cursus de formation en conduite de véhicule articulé.

	Exploitation	Logistique	Conduite	M aintenance
Professionalisatio	n des salariés			
Contrats de pro.	33	1	33	0
oontrats de pro.	+ 18%	- 80%	- 42%	+ 100%
Périodes de pro.	26	313	1836	1
enodes de pro.	+420%	+219%	+92%	- 50%
Plan de formation	des salariés			
Entreprises	61	65	359	0
· 10 salariés	- 14%	- 10%	- 29%	+ 100%
Entreprises	175	127	518	18
+ 10 salariés	- 5%	- 24%	- 58%	+50%
Autes dispositifs o	le formation			
POEC	0	0	0	0
OLC	- 100%	- 100%	- 100%	- 100%
POEI	0	1	143	0
OLI	+ 100%	- 83%	+91%	+ 100%
CSP	5	6	24	1
USF	- 29%	- 50%	+0%	+ 100%
CPF	3	1	12	0
UFF	+100%	+100%	+300%	+100%
Ensemble	303	514	2925	20
Ensemble	+3%	+42%	+ 1%	+43%

Au niveau de dispositif de formation soutenus par l'OPCA TS on constate que globalement la demande de formation a progressé au cours de l'année 2016 Masi de façon différencié selon les dispositifs concernés :

Les contrats de professionnalisation se sont mis en place principalement pour des formations qualifiantes dans les métiers de l'exploitation, ils ont progressé de 18%

Les progressions les plus significatives ont été constaté dans les périodes de professionnalisation

6. Projets et diffi	Projets et difficultés de recrutements 2017							
par activité et famille de métiers								
	Marchandises	Voyageurs	Sanitaire	Branche				
Établissements ayant des projets de recrutements en 2017	518	100	116	734				
% établissements ayant des difficultés de recrutements en 2017	81%	89%	91%	84%				
Établissements ayant eu des projets de recrutements en 2016	332	109	104	544				
% établissements ayant eu des difficultés de recrutements en 2016	60%	89%	75%	69%				
Évolution des établissements ayant des projets de recrutements 2016/2017	+ 56%	- 7%	+ 11%	+ 35%				
Évolution des difficultés de recrutements 2016/2017	+ 112%	- 7%	+ 35%	+ 65%				

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

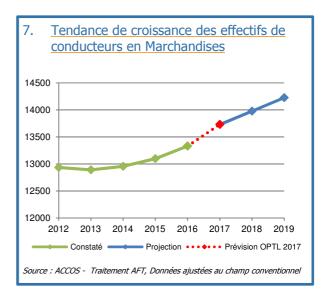
pour les 3 grandes familles professionnelles de la branche : elles ont quadruplés dans les formations liées à l'exploitation, triplé en logistique et doublé en conduite. La période de professionnalisation s'adresse à des personnes déjà en poste au sein des entreprises donc on favorise bien ici la qualification interne du personnel.

En 2016, les autres dispositifs de financements qui se sont développés sont les POE Individuelle qui ont presque doublé sur la période

Le compte personnel de formation n'est pas encore un dispositif prôné par les salariés de la branche professionnelle.

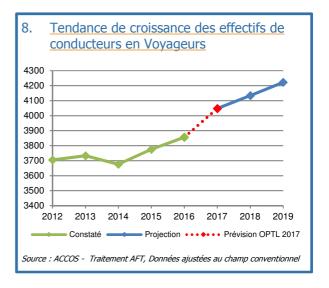
Globalement, même si les formations en conduite sont largement majoritaire dans les dispositifs de financements, on assiste quand même à une forte poussé des formations logistiques financées par l'OPCA en 2016: +42%

> Les intentions d'embauches augmentent fortement en 2017 conjointement avec des prévisions de difficultés de recrutements de la part des entreprises.



Compte tenu de la reprise économique, les projets de recrutements exprimés par les employeurs pour 2017 lors de l'enqête progresse pour l'ensemble de la branche (cf tableau 6).

Cependant c'est essentiellement dans l'activité du transport de marchandises que les projets de recrutement sont les plus nombreux avec uen augmentation +56% par rapport à l'année précédente. Plus du double d'entreprise par



rapport à 2016 estiment qu'elles auront des difficultés dans ces recrutements.

Les difficultés de recrutements sont également craintes dans le secteur d'activité du transport sanitaire, 35% de plus d'entreprise qu'en 2016 prévoient des difficultés.

La situation globale de la branche face à ces difficultés semble se confirmer pour les années à venir et les projections de besoins d'emplois à 3 ans laissent présager une situation difficile durable.



Des prévisions d'emploi favorables pour 2018 et 2019 mais qui risquent de s'assortir de difficultés encore plus importante.

Ouel que soit le secteur d'activité, les prévisions de croissance des effectifs sont à la hausse.

L'Observatoire a estimé que le nombre de salariés de la branche au sens de la CCNTR augmentera globalement de 1.9% au cours de l'année 2017 soit près de 550 salariés en plus, ce qui porterait à 29 080 le nombre de salariés à fin 2017 dans les établissements du transport routiers et des activités auxiliaires. Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres 2017 et sur les travaux d'analyse et de prévisions réalisés fin 2017 par les OPTL régionaux. Les 3 grands secteurs d'activités sont concernés par ces prévisions d'augmentation des effectifs (graphique 7 à 9)

Si l'on regarde plus précisément ces estimations par grand secteur, le transport routier de marchandises donne la tendance de l'évolution générale pour la fin de l'année 2017, avec une demande d'emploi forte au cours de l'année. En effet les membres de l'Observatoire, au vue des éléments d'analyse ont estimé une progression de plus de 3,3% de leurs effectifs d'ici la fin de 2017, ce qui porterait le nombre de salariés du transport routier de marchandises en région à 29 445 (18 395 pour le territoire bourguignon et 11 050 pour le territoire franc comtois), soit un peu plus de 700 personnes sur l'année. Cette augmentation représente près des 34 du total de l'augmentation pour l'ensemble de la branche professionnelle;

10. Prospective des besoins en conducteurs au							
sein de la branche, par activité							
• •							
	2017	2018	2019				
	Activités marchandises des conducteurs employés toutes branches						
52% confondues	is employe.	s toutes branche	-3				
Besoin global en	1100	222	000				
conducteurs	1122	982	999				
-l	400	0.40	050				
dont créations d'emplois	400	246	250				
dont renouvellement	722	736	749				
(Ancienneté métier = 19 ans)	122	736	749				
Transport de voyageurs	rs employé	s toutes branche	20				
67% confondues	is employe.	s toutes branche	-3				
Besoin global en	500	404	440				
conducteurs	529	431	440				
-l	400	00	00				
dont créations d'emplois	192	86	88				
dont renouvellement	007	0.45	050				
(Ancienneté métier = 12 ans)	337	345	352				
Transport sanitaire							
des conducteurs employés toutes branches 95% confondues							
Besoin global en	22.4	221	212				
conducteurs	304	301	310				
dont out of the solution of the	04	20	0.4				
dont créations d'emplois	91	82	84				
dont renouvellement	040	010	000				
(Ancienneté métier = 12 ans)	213	219	226				
C ACCOCA DADO T II AAFT D () I (
Source : ACCOS & DADS - Traitement AFT, Données ajustées au champ conventionnel							
Commen							

Pour ce qui concerne le secteur des transports de l'Observatoire prévoie une voyageurs,

augmentation du nombre de salariés dans ce secteur de 3,3% également, ce qui représente cependant 108 personnes. Les avis sont plus réservés pour ce secteur compte tenu d'une croissance modérée, et de peu d'évolution des lignes. La région n'a eu aucun impact de la loi Macron sur la création de poste de conducteur d'autocar, car sur les quelques lignes créées on a eu transformation de temps partiels en temps plein (seulement 3 lignes exploitées en Bourgogne).

Pour le secteur sanitaire enfin, l'Observatoire prévoit une augmentation des effectifs sur l'année 2017 de 4,4%. Il a été cependant noté une distinction dans le développement du transport sanitaire selon les territoires francs comtois et bourguignons. De très importants réseaux de transports sanitaires sont en train de se développer en Bourgogne, dû en partie à une concentration des services hospitaliers, et avec l'arrivée dans cette activité des grands groupes de transport de voyageurs. En Franche Comté, la situation est différente : on assiste à une perte de vitesse des entreprises de transports sanitaires au profit des taxis qui sont en développement, par un nombre accrus d'accréditation pour sur des trafics spécifiques (maison de retraite et autre structure de SAP). Les ambulanciers suivent le pas en développant également ce service taxi. On a un certain nombre d'établissement sanitaire qui ont fermé en Franche Comté. Globalement cependant le transport sanitaire sur l'ensemble de la région verra une augmentation de ses effectifs d'ici fin 2017

Cependant malgré un regain de dynamisme sur l'activité de transport de marchandises, qui marque la tendance globale pour l'augmentation des effectifs de la branche, les difficultés de recrutements ne permettront pas d'atteindre le niveau de recrutement escomptés par les entreprises

Dans la continuité des prévisions de l'Observatoire, la tendance pour 2018 et 2019 montre que les besoins de conducteurs vont s'intensifier pour les deux prochaines années à venir avec, on peut le craindre les mêmes difficultés de recrutements. > Des prévisions d'emploi favorables pour 2018 et 2019 mais qui risquent de s'assortir de difficultés de recrutements encore plus importante : en conséquence des besoins de formation de conducteurs qui vont s'intensifier

Ces besoins annuels escomptés sont le résultat induit par les besoins de renouvellement du personnel avec les créations nette d'emplois (graphique 10)

Dans l'activité marchandises, pour satisfaire le seul besoin de la branche des transports routiers, il serait nécessaire de former entre 900 et 1000 conducteurs routiers par an entre 2018 et 2019, dans l'hypothèse où la croissance des effectifs reste semblable à celle de 2016.

Or en 2016, sur les personnes ayant obtenus leur permis poids lourds ou super lourds, nous savons que toutes ne sont pas destinées au secteur public du transport routier, mais peuvent également s'orienter vers le transport privé (compte propre).

Ces tendances qui semblent se confirmer depuis quelques années constituent un réel enjeu pour la branche professionnelle à très court terme.











































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