

TRANSPORTS

ROUTIERS

DE VOYAGEURS

À L'HORIZON 2030



ÉTUDE PROSPECTIVE

DES EMPLOIS, DES COMPÉTENCES

ET DES QUALIFICATIONS

INTRODUCTION

Les entreprises du transport routier de voyageurs font face à des mutations majeures qui impactent les emplois, les compétences et les qualifications. La branche professionnelle a mandaté OPCO Mobilités pour la réalisation d'une étude prospective à l'horizon 2030. Cette étude vise à :

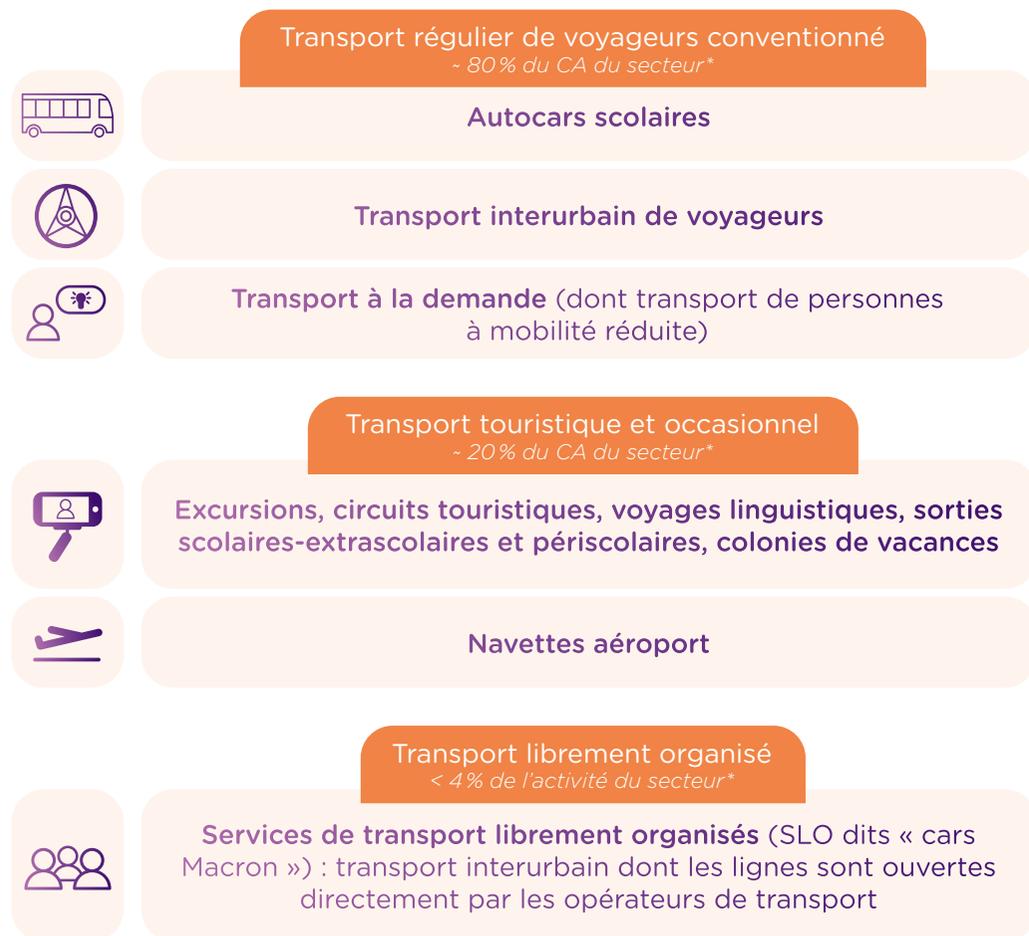
- Anticiper les évolutions des emplois, des métiers et des besoins en compétences des métiers de la mobilité à 10 ans pour assurer la pertinence des certifications et des formations proposées aux entreprises
- Faire émerger des enjeux transversaux à l'ensemble des branches professionnelles du champ de la mobilité : intermodalité des transports des biens et des personnes, digitalisation des métiers, impacts des enjeux environnementaux...

Ce document présente les éléments clés de l'étude associés à la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport.





Présentation : un secteur organisé autour de trois activités distinctes



Les principales activités

Le secteur routier de voyageurs est **structuré autour de trois activités**.

- Le **transport régulier de voyageurs conventionné** représente la **majeure partie de l'activité du secteur** (près de 80 % du chiffre d'affaires). Il regroupe les activités de transport scolaire, les lignes interurbaines d'autocars (dont les lignes sont établies et conventionnées avec des collectivités territoriales) et le transport à la demande également conventionné (intégrant notamment le transport de personnes à mobilité réduite...).
- Le **transport touristique et occasionnel de voyageurs** est majoritairement **porté par les sorties scolaires, périscolaires et**

extrascolaires. Il intègre également les excursions en autocars, circuits touristiques et les navettes aéroport.

- Enfin, le **secteur du transport SLO** a émergé à la suite de l'ouverture à la concurrence en 2015 du transport. Transportant entre 10,3 et 11,3 millions de voyageurs en 2019 (source Xerfi, Le transport en autocars, 2020), il représente moins de 4% de l'activité du secteur de transport routier de voyageurs.

Les entreprises du secteur **diversifient souvent leurs activités** en assurant à la fois les activités de transport régulier de voyageurs conventionné et de transport touristique et occasionnel.

Les chiffres clés

2 939 entreprises à fin 2019
101 848 salariés à fin 2019
69 050 autocars en 2020
8,3 milliards d'euros de dépenses des ménages en transport routier de voyageurs (en 2018)

(sources rapport OPTL 2020, Commissariat général au développement durable, Bilan social annuel du TRV 2020, SDES, Rsvero)

Vecteurs clés d'activité : un secteur influencé par les politiques locales et les déplacements des plus jeunes

Le transport régulier de voyageurs conventionné fortement lié aux politiques territoriales

Le secteur du transport régulier conventionné est directement dépendant des ressources et des stratégies de transport des collectivités territoriales. Elles déterminent ainsi le mode de **financement des trajets**, le mode de gestion et l'ouverture des lignes de transport en autocar ou de transport scolaire. Du fait de la limitation des moyens financiers des collectivités

territoriales, les ressources allouées au transport routier conventionné de voyageur demeurent limitées. Depuis 2017 et la promulgation de la loi NOTRe, les **régions disposent des compétences** en matière d'organisation du transport non urbain et du transport scolaire et peuvent se substituer aux communes ou communautés de communes (loi LOM).

Un transport occasionnel et touristique dont l'activité est directement corrélée à l'activité touristique, scolaire et extrascolaire

Le transport touristique et occasionnel de voyageurs est fortement tiré par les activités scolaires, périscolaires et extrascolaires des enfants. Les **voyages scolaires**, les **colonies de vacances**, les **voyages linguistiques** ou encore les classes découvertes représentent ainsi un pan important du secteur.

Le **transport touristique et occasionnel de voyageurs** est

également proposé à la suite de planification et d'organisation de voyages par les particuliers, les associations ou les entreprises. L'organisation d'excursion ou la location de cars sont ainsi fortement corrélées au flux de touristes ou aux déplacements exceptionnels.

Enfin, l'activité des navettes aéroports est complètement dépendante du **recours à l'avion**.

Un service de transport librement organisé dépendant du choix de la modalité de transport des voyageurs et du niveau de rentabilité de l'activité

Les services librement organisés couvrent généralement de longues distances et sont concurrencés par d'autres modes de transport (voiture individuelle, train...). L'avantage compétitif de la filière génère

un **besoin accru de rentabilité conditionné à la fois par les prix du carburant, les tarifs autoroutiers ainsi que l'optimisation du taux de remplissage des véhicules**.



L'effet collectivités locales

Ressources et ambitions des collectivités locales



L'activité de loisirs

Niveau du tourisme intérieur
Niveau du tourisme international
Activités péri ou extrascolaires
Nombre d'événements (salons, concerts...)



Les coûts d'exploitation

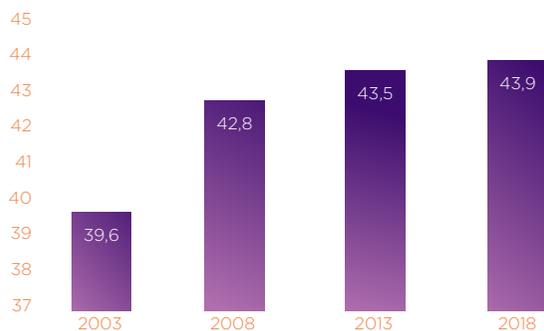
Prix des véhicules
Masse salariale
Taux de remplissage pour les SLO uniquement



Tendance de l'activité : une branche hétérogène, dynamique, mais fortement exposée à la crise sanitaire

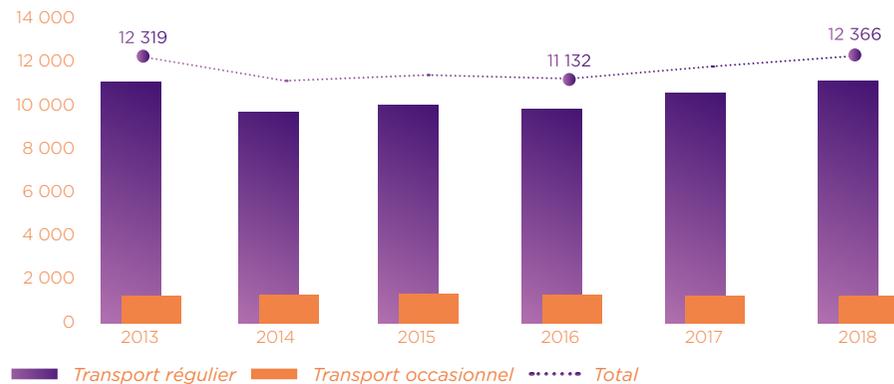
Évolution du trafic du transport en autocar (en milliards de voyageurs-km)

Source : SDES, CCTN 2019



Evolution du chiffre d'affaires du secteur (en millions €)

Sources : INSEE, redressement Kyu Lab à partir des données du ministère du Travail



L'activité du secteur du transport routier de voyageurs est essentiellement **portée par le transport régulier de voyageurs** qui concentre 80 % du chiffre d'affaires du secteur.

Toutefois, bien que le **trafic ait augmenté de 3% entre 2008 et 2018**

atteignant près de 44 milliards de voyageurs-km, le **chiffre d'affaires du secteur a stagné entre 2013 et 2018 alternant entre périodes de repli et périodes de croissance**. Ces récentes périodes de croissance peuvent en partie s'expliquer par le report des voyageurs sur le transport routier lors des grèves SNCF de 2018.



Impacts COVID-19

- Alors que le premier confinement a entraîné l'arrêt complet des transports scolaires du fait de la fermeture des écoles, les **lignes régulières régionales** ont également été affectées. Ainsi le transport régulier conventionné a vu son chiffre d'affaires reculer de 24 % en moyenne en 2020

(Source : FNTV, Résultats de l'enquête spéciale COVID 19, 2020).

- Dans le même temps le **faible afflux de touristes étrangers** ainsi que **l'arrêt des événements** (salons, concerts...), des **voyages et sorties scolaires et extrascolaires** dans l'hexagone ont fortement limité l'activité du transport touristique et occasionnel. Depuis le début de la crise, la perte de chiffre d'affaires s'élève ainsi à 78% sur ces activités par rapport à 2019

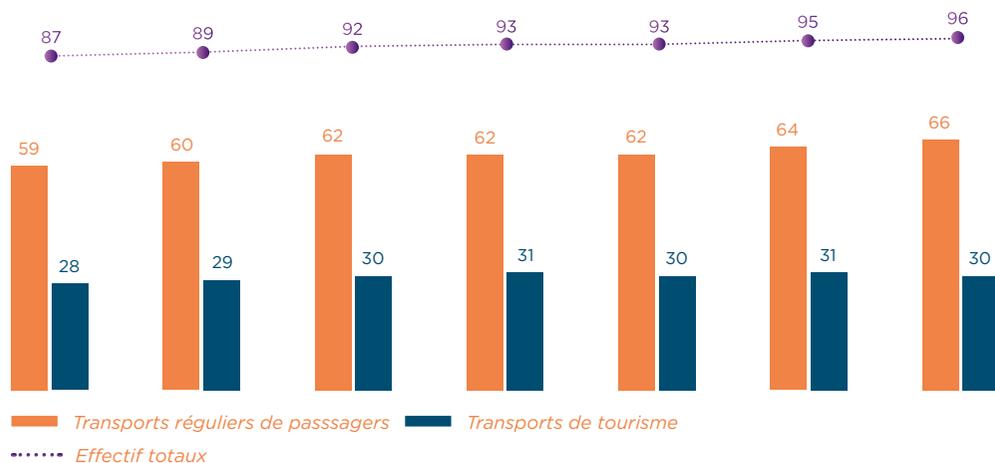
(Source : FNTV, Résultats de l'enquête spéciale COVID 19 pour le mois de décembre 2020)

Transports routiers de voyageurs

Tendance de l'emploi : une croissance limitée des effectifs alliée avec un fort besoin de renouvellement

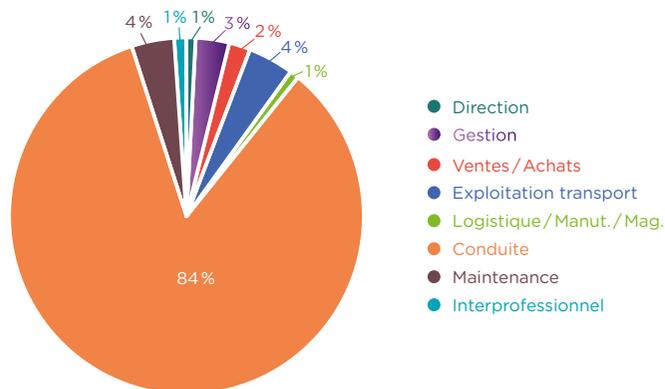
Évolution des effectifs du transport routier de passagers (en milliers)

Source : Acoss et PSB, URSSAF et DARES IDCC 16, codes d'activité transport de passagers



Répartition des effectifs du transport routier de voyageurs

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2019



Une croissance modérée et régulière des effectifs malgré la stagnation des effectifs dans le transport touristique

- Les effectifs totaux témoignent d'une dynamique de l'emploi **stable avec une tendance à la hausse** (en moyenne +1,6%/an depuis 2013).
- Cette croissance de l'emploi est essentiellement portée **par le**

transport régulier de passagers (+2%/an en moyenne contre +1%/an en moyenne pour le transport de tourisme).

Un secteur structuré autour du métier de conducteur et confronté à des problématiques de renouvellement des effectifs

- Parmi les **conducteurs**, 46 % exercent une activité sur les lignes régulières, 41% sur les lignes scolaires et 8% sur le tourisme (Source : Estimation selon l'Enquête Tableau de bord AFT et les statistiques du Commissariat général au développement durable).
- Parmi les salariés de la branche, 29% ont 56 ans ou plus, ce qui traduit un **besoin important en renouvellement des effectifs dans les prochaines années**. Cette problématique est particulièrement prégnante parmi les conducteurs. Ces derniers sont en effet **surreprésentés** au sein de cette catégorie d'âge (31,9% des effectifs ont 56 ans ou plus, source INSEE, DADS, données provisoires 2016).

- Le secteur du transport routier de voyageurs fait également face à une problématique de gestion des carrières de ses salariés. Le **faible taux de rotation de la main-d'œuvre**, traduit des carrières longues dans le secteur. Outre la gestion des effectifs en poste, cette caractéristique peut constituer un frein à l'attractivité du secteur vis-à-vis des nouvelles générations moins enclines à ce type de carrière.

(Source : Commissariat général au développement durable, Bilan social annuel du transport routier de voyageurs, Édition 2020)



Tendance de l'activité et de l'emploi : d'importantes difficultés au recrutement

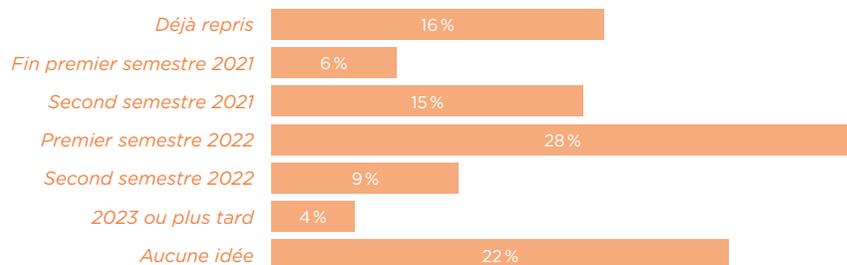
Un secteur particulièrement concerné par les tensions au recrutement

Le transport routier de voyageurs était, avant la crise sanitaire, particulièrement concerné par les difficultés de recrutement notamment sur le métier de conducteur. Ainsi près de 9 entreprises sur 10 étaient concernées par ces tensions et 68% l'étaient tout particulièrement. Avec la crise sanitaire et l'arrêt de l'activité de transport conventionné, occasionnel et SLO, les entreprises craignent un renforcement de ces difficultés du fait du départ de salariés vers des secteurs moins touchés par la crise

(transport routier de marchandises notamment). Outre la croissance de l'activité (notamment pour 65% des entreprises du secteur) les entreprises faisaient face à d'importantes évolutions de leurs marchés et des attentes clients. Ainsi, les attentes en termes de fiabilité du service, d'information et de flexibilité se sont renforcées, se concrétisant notamment par le développement de nouveaux systèmes de billettique et d'information aux voyageurs.

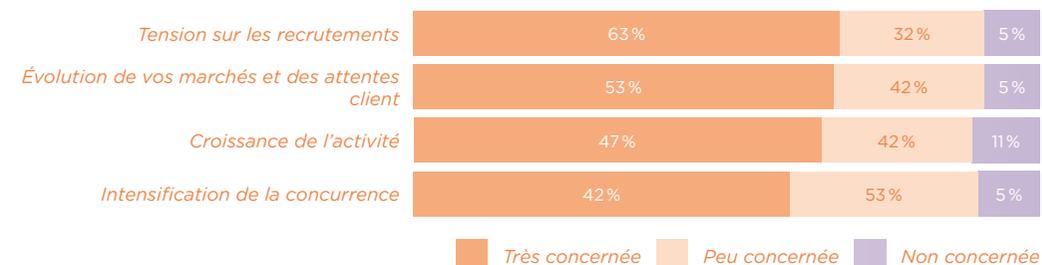
Délais de reprise des rythmes de recrutement antérieurs à la crise sanitaire selon les entreprises

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021 (66 répondants)



Les principales dynamiques des entreprises avant la crise sanitaire

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Des projections de recrutement conditionnées par la nature de l'activité de l'entreprise

Alors que 16% des entreprises ont repris leurs recrutements avant la fin du premier semestre 2021, près de **4 entreprises sur 10 auront retrouvé un rythme de recrutement similaire à celui d'avant crise avant la fin de 2021**. Toutefois, ces recrutements pourraient être majoritairement portés par les activités de transport conventionné stimulé par l'allègement progressif des mesures sanitaires et la réouverture des écoles.

En revanche, les activités de transport occasionnel et l'activité

SLO demeurent limitées par certaines mesures sanitaires (restrictions des activités péri et extrascolaires) et par une activité touristique relative. De ce fait, une **partie importante des entreprises ne prévoient de retrouver un rythme de recrutement similaire à celui d'avant crise qu'à partir de 2022** (41% des entreprises) quand près **d'une entreprise sur cinq ne dispose pas de suffisamment de visibilité** pour estimer un tel délai.

Facteurs d'évolution : la possibilité de réaliser une transition économique, écologique et technologique

Le transport routier de passagers fait face à deux évolutions majeures : la transition écologique qui entraîne notamment un changement de motorisation et la transition numérique. Aux côtés de ces deux facteurs, l'évolution du modèle économique des entreprises pourrait se renforcer.

La transition numérique

- **L'ouverture des données relatives au transport inscrite** dans la loi Orientation de 2019 facilite l'émergence de nouvelles solutions grâce à l'open data (billettique multimodale, parcours de bout en bout, interconnexion...).
- **La diffusion des logiques d'intermodalité et de mobilité comme service** (MaaS) devrait faire évoluer l'organisation du secteur en rendant complémentaire chaque mode de transport et fluidifiant le parcours des clients (plateformes multimodales, billettique globale, coordination des horaires...).
- Les navettes autonomes, en cours d'expérimentation, pourraient à plus long terme, se développer sur certains segments du secteur.

La transition écologique

- Le parc d'autocars étant composé à 99,4 % de motorisation diesel (Ministère de la transition écologique), les perspectives d'adaptation à la transition écologique pourraient se focaliser sur **un changement de motorisation**.
- Certains professionnels se sont engagés dans **un processus de verdissement de leur activité**. Le Label CO2, visant l'utilisation d'énergies alternatives au diesel, a complété en 2020 la Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2. Le but est de reconnaître un niveau de performance énergétique et environnementale élevé.
- Cependant, l'absence de filière énergétique alternative au diesel pourrait ralentir la transition écologique dans le secteur.

L'évolution du modèle économique

- Alors que de nombreuses entreprises du secteur faisaient reposer leur équilibre sur la multi activité (régulier conventionné et touristique/occasionnel), la crise sanitaire **a fragilisé ce modèle**. Elle pourrait entraîner à moyen terme une **évolution du modèle économique et des stratégies des entreprises** (rationalisation des offres, développement de nouvelles offres...).
- Malgré un **trafic important, le secteur des SLO n'était pas rentable avant la crise sanitaire**. L'absence de recours aux offres promotionnelles et l'augmentation de la marge moyenne après le premier confinement pourraient persévérer afin de viabiliser le service.

Transports routiers de voyageurs

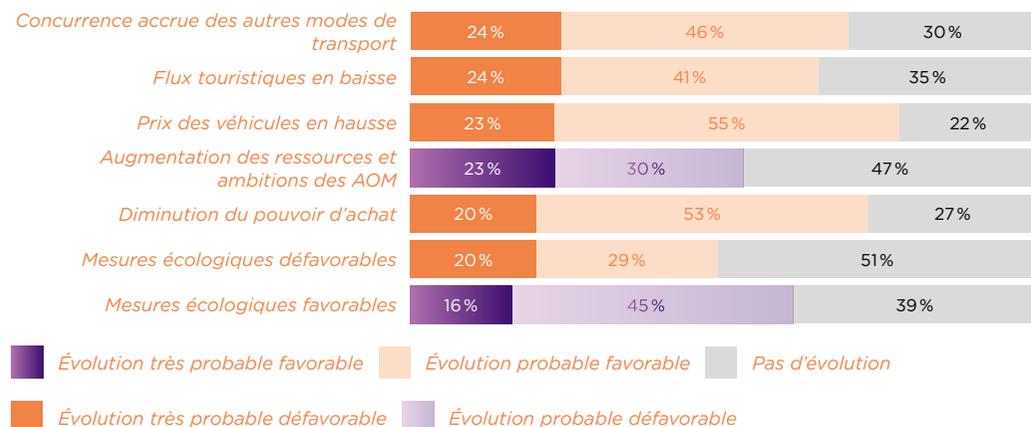
à l'horizon 2025-2030



Les vecteurs d'évolutions à anticiper

Les évolutions anticipées par les entreprises pour les 5 prochaines années

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Un renforcement des attentes environnementales très largement anticipées par les professionnels du secteur

76% des répondants estiment que les clients (voyageurs, mais aussi collectivités locales) attendent fortement des **démarches écologiques et responsables**. Cela pourrait se traduire par une évolution des motorisations (hydrogène, GNL...) du fait d'appels d'offres imposant une transition du parc motorisé, à condition qu'une offre industrielle puisse émerger. Outre ces démarches, les **attentes clients relatives** à la flexibilité des

prestations (points de passage et de départ modifiés, réservation, changements d'horaire, annulation...), à la **traçabilité** des prestations (notamment via la visibilité et l'information en temps réel) et à la fiabilité du service (horaires de passage des autocars...) devraient se renforcer. La **digitalisation des échanges** (plateformes de réservation, communication directe...) devrait également être davantage attendue.

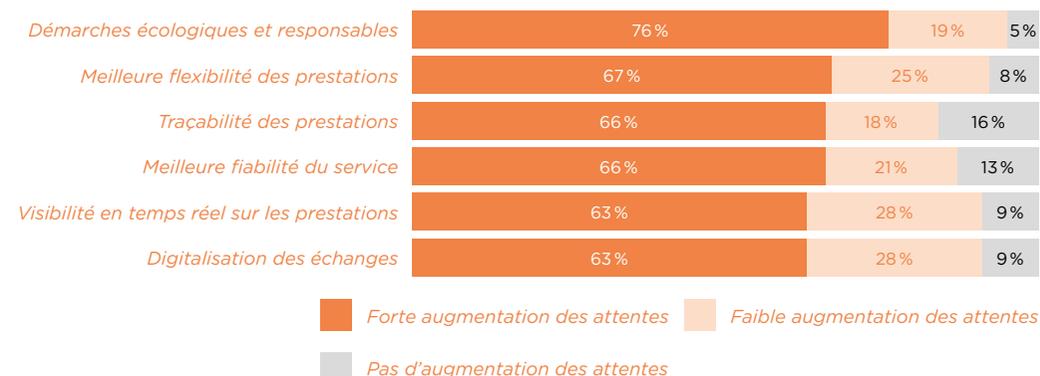
Des perspectives d'activité limitées par les évolutions plutôt défavorables

Les **évolutions jugées les plus probables** par les entreprises sont majoritairement **défavorables** à l'évolution de l'activité du secteur et notamment **l'activité de transport occasionnel**. Alors que la baisse des flux touristiques et la diminution du pouvoir d'achat (jugées probables ou très probables par 65% et 73% des entreprises) pourraient faire **diminuer le volume global de voyageurs**, la concurrence des autres modes de transport pourrait **réduire la part du transport routier** parmi le transport

de voyageurs. Dans le même temps, l'augmentation du prix des véhicules (avec le déploiement de nouvelles motorisations ou de nouveaux véhicules moins énergivores) ainsi que des mesures écologiques défavorables pourraient générer une **hausse des frais pour les entreprises**. Dans le même temps, l'augmentation des ambitions des AOM, jugée probable par 53% des entreprises devrait permettre de **dynamiser l'activité de transport conventionné**.

Les attentes clients anticipées par les transporteurs

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Transports routiers de voyageurs

à l'horizon 2025-2030



L'évolution de l'activité à horizon 2025-2030

Une reprise relativement tardive du niveau d'activité du secteur

Malgré la reprise du secteur du transport conventionné, les **mesures limitant le transport occasionnel devraient retarder la reprise de l'activité du transport routier de voyageurs**. Ainsi, alors que 73 % des entreprises du transport routier de voyageurs ont observé une

diminution d'au moins 10% de leur chiffre d'affaires en 2020, cette baisse pourrait se poursuivre pour, 64 % des entreprises en 2021 et pour 34 % des entreprises en 2022 marquant un début de reprise pour le secteur.

3 dynamiques différentes envisageables en fonction des évolutions du secteur

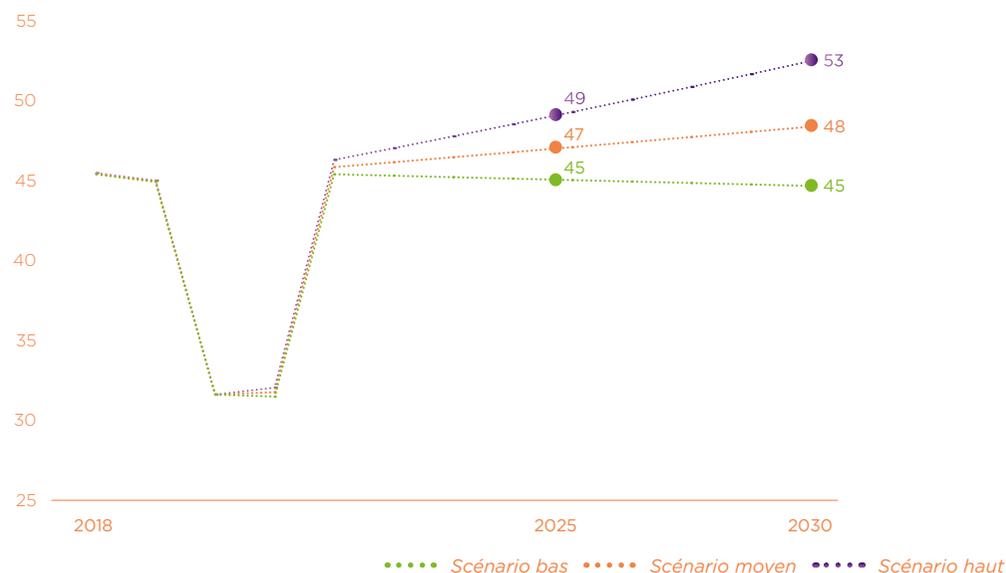
À partir de 2023 et dans le cas d'une dynamique similaire à celle observable avant la crise sanitaire, **l'activité pourrait être amenée à augmenter de 8 % d'ici 2030 par rapport à 2019 (scénario moyen tendanciel)**.

Dans le cas d'une forte limitation du transport occasionnel liée aux conséquences de la crise sanitaire (baisse du pouvoir d'achat, limitation du tourisme...) et à une intensification de la concurrence des autres modes de transport (train, covoiturage...) **l'activité pourrait être amenée à stagner** après avoir

retrouvé son niveau d'avant crise (**scénario bas**). La diminution de l'activité du transport occasionnel pourrait toutefois être contenue par l'augmentation structurelle des besoins en transport conventionné. Enfin, dans le cas d'un **scénario optimiste** privilégiant une croissance de l'activité par une augmentation du pouvoir d'achat, une augmentation des flux touristiques ainsi qu'une diminution des tensions au recrutement permettant aux entreprises de répondre à la demande, **l'activité pourrait croître de près de 17 % entre 2019 et 2030**.

Scénarios d'évolution de l'activité (Mds de voyageurs-km par an)

Source : *Compte transports 2019, Ministère de la Transition Ecologique, redressement et modélisation KYU Associés*



Transports routiers de voyageurs

à l'horizon 2025-2030



Les impacts sur l'emploi

Des besoins de recrutement particulièrement importants du fait de la pyramide des âges et des besoins en remplacement

Alors que près de 50% des entreprises prévoient une stabilisation des effectifs en 2022 (20% anticipant une augmentation de leurs effectifs de 1 à 10%, source : enquête et traitement KYU, 2021), les besoins pourraient être particulièrement importants (entre 3 300 et 5 000 recrutements) du fait d'éventuels départs à la retraite non remplacés lors de la crise sanitaire et de possibles reconversions professionnelles des salariés vers le transport routier de marchandises.

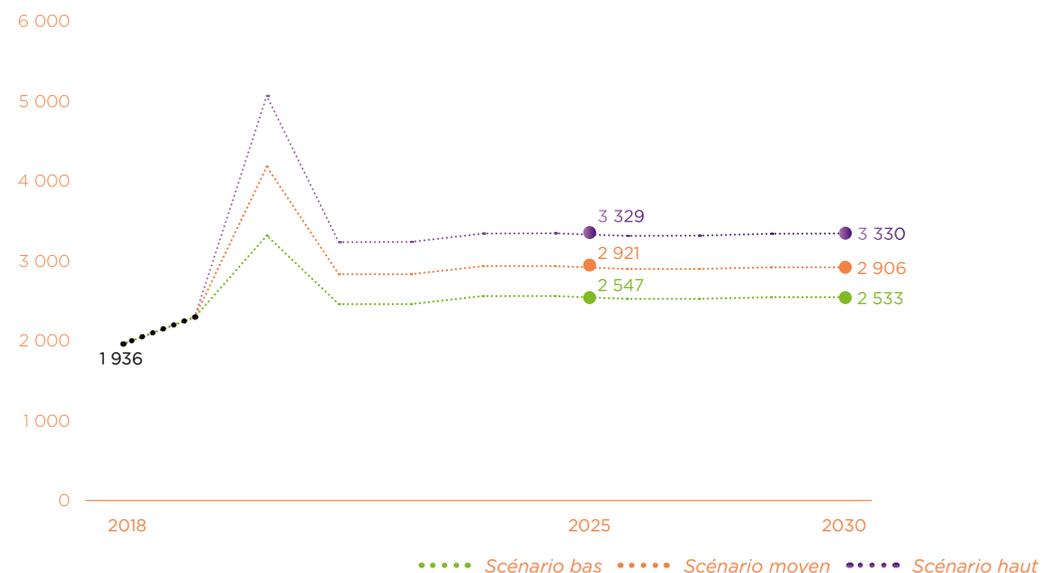
À la suite de ce rattrapage, **les besoins en recrutement pourraient se normaliser et osciller entre 2 500 et 3 300 personnes à recruter par an** en fonction des scénarios d'évolution d'activité. Ces besoins importants seront en partie alimentés par départs à la retraite notamment des conducteurs pour lesquels 31,9% des effectifs ont 56 ans ou plus, (source INSEE, DADS, données provisoires 2016).



Toutefois, cette évaluation des besoins en recrutement repose uniquement sur les créations de postes et les remplacements liés aux départs en retraite. Elle ne prend pas en compte le turn-over intrasectoriel et intersectoriel. Or, plus de 80% des recrutements des entreprises sont liés à des embauches pour remplacement hors départs en retraite (démissions, licenciements...). De ce fait, les besoins en recrutement des entreprises pourraient être plus importants et atteindre 15 000 postes par an (source : OPTL, 2020).

Besoins en recrutements du secteur

Source : Source DADS et Acoff, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Transports routiers de voyageurs

à l'horizon 2025-2030



Les impacts sur les métiers

Dynamique des familles de métiers du secteur

Source : Sondage et traitement KYU, avril 2021

Dynamique des effectifs	Métier en mutation
Conduite (lignes régulières, transports scolaires)	✓
Maintenance des véhicules et entretien des matériels	✓
Transport de personnes à mobilité réduite	✓
Qualité, sécurité et environnement	✓
Informatique - Systèmes d'information	✓

Un besoin accru en recrutement sur de nombreux métiers, mais essentiellement concentré sur les métiers de la conduite

Dans le cadre d'une augmentation de l'activité, la majorité des familles de métiers pourraient être concernées par une croissance de leurs effectifs. Toutefois **près de 8 recrutements sur**

10 pourraient concerner les métiers de la conduite et atteindre 11 580 postes (dont créations, remplacements pour départs en retraite, remplacements pour turn-over, source OPTL, 2020).

Des évolutions de métiers en partie liées à l'évolution des motorisations et à la digitalisation du secteur

Les **nouvelles motorisations et les équipements connectés des véhicules** transformeront les compétences demandées aux professionnels notamment sur les **métiers de la maintenance**. Ces derniers auront affaire à des motorisations gaz ou électrique et devront développer des compétences en électronique pour maintenir l'équipement connecté des véhicules.

L'évolution des motorisations pourrait également **modifier les métiers QHSE** en charge d'élaborer de nouveaux protocoles de sécurité et les **métiers de la conduite** (conduite en mode dégradé). Enfin, le **renforcement des attentes clients** (information, suivi...) pourrait amener les conducteurs à mobiliser davantage de compétences en lien avec la relation voyageurs.



Transports routiers de voyageurs

à l'horizon 2025-2030



Les principaux défis RH

Le besoin de remplacement des effectifs identifié comme le premier enjeu des entreprises du transport routier de voyageurs

Au regard de la possible croissance du secteur à horizon 2030, des départs de certains salariés du secteur lors de la crise sanitaire et des tensions au recrutement déjà existantes, ces **difficultés devraient perdurer à horizon 2025/2030** tout en étant renforcées par les besoins de renouvellement des effectifs. Le **développement du bien-être au travail constitue ainsi un axe de travail** pour accroître l'attractivité des entreprises, limiter le turn-over et les arrêts maladie.

Compte tenu des évolutions techniques attendues du secteur, les **besoins en formation devraient croître** (nouvelles motorisations pour les conducteurs, les métiers de la maintenance et de la QHSE, digitalisation pour les métiers de la conduite, de la maintenance et des SI...). Aux côtés du développement de ces compétences techniques, le **travail du savoir-être des collaborateurs** demeure un enjeu important pour 2025/2030 (relation client, communication...).

L'attractivité des métiers et le renforcement de partenariats pour faciliter les recrutements

La **promotion des métiers auprès du grand public** représente pour les entreprises la principale action à mettre en place pour faire face aux difficultés au recrutement rencontrées. Par ailleurs, la présentation des métiers auprès des professionnels de l'emploi et de la formation pourrait également permettre de mieux identifier les profils adéquats pour les métiers du secteur.

Face à la **pénurie de candidats** et face aux **transformations des métiers**, des partenariats avec les écoles et avec les professionnels de l'emploi et de la formation sont valorisés par les entreprises afin de renforcer leur lien avec les viviers de recrutement existants.

Enfin, les **contenus pédagogiques des formations initiales**, notamment en lien avec la maintenance et la relation client, pourraient faire l'objet d'évolution pour s'adapter aux évolutions du secteur.

Les principaux défis RH anticipés par les entreprises à horizon 2025/2030

Source : Sondage et traitement KYU Associés, avril 2021

- 1 Les difficultés de recrutement
- 2 Le vieillissement des effectifs
- 3 Les besoins de formation aux nouvelles compétences techniques
- 4 Le travail du savoir-être des collaborateurs
- 5 Le développement du bien-être au travail, la limitation des arrêts maladie

Les dispositifs et les actions pouvant être mis en place pour soutenir les entreprises face aux enjeux RH

Source : Sondage et traitement KYU Associés, 2021

- 1 Promotion des métiers auprès du grand public
- 2 Appui pour la mise en place de partenariats écoles-entreprises
- 3 Appui pour la mise en place de partenariats avec les professionnels de l'emploi et de la formation
- 4 Adaptation de l'offre de formation initiale
- 5 Promotion des métiers auprès des professionnels de l'emploi et de la formation

Méthodologie de l'étude

- La synthèse présentée correspond aux données de la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport - IDCC 16

La méthodologie d'étude comportait 3 étapes:

1. Analyse documentaire et entretiens qualitatifs auprès de représentants et experts du secteur
2. Etude quantitative à l'aide d'une enquête en ligne (1 530 répondants et plus de 400 000 salariés représentés sur le champ de la mobilité) et ateliers prospectifs
3. Modélisation de scénarios prospectifs





OPCO Mobilités est l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité, mandaté par les partenaires sociaux de 18 branches et la RATP pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation et de GPEC.

Agences de voyages et guides accompagnateurs
Distributeurs conseils hors domicile
Entreprises de transport en navigation intérieure
Entreprises de transport et services maritime navigant officiers
Groupement des armateurs de services de passages d'eau personnel navigant
Manutention ferroviaire et travaux connexes
Marine marchande personnel navigant d'exécution
Personnel sédentaire des entreprises de navigation
Passages d'eau officiers
Passages d'eau personnel navigant exécution
Ports de plaisance
Ports et manutention
Remorquage maritime navigant exécution
Remorquage maritime officiers
Services de l'automobile
Transport ferroviaire
Transports publics urbains de voyageurs
Transports routiers et activités auxiliaires du transport
Ainsi que la Régie autonome des transports parisiens (RATP).







« Cette action est réalisée dans le cadre de la démarche portant Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences [EDEC]. Elle bénéficie d'un cofinancement et de l'expertise du ministère en charge de l'Emploi [DGEFP] au titre du Plan d'Investissement dans les Compétences [PIC]. »

