

## **ÉDITION 2023 DU RAPPORT OPTL**

Cette édition du rapport OPTL dresse le bilan 2022 de l'emploi et de la formation dans les transports et la logistique après une année 2021 sous le signe d'une forte croissance. Le début de l'année 2022 a été une période marquée par la persistance de la cinquième vague de la Covid-19, caractérisée notamment par des pénuries continues de composants pour les véhicules.

De plus, la situation a été exacerbée par des tensions significatives sur les matières premières, conséquences directes de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Dans cette présente édition, les représentants de la Branche du transport et de la logistique ont souhaité poursuivre l'étude des difficultés de recrutement via le prisme des postes non pourvus.

En effet lors de la précédente édition, le rapport OPTL a établi un lien fort entre les difficultés à recruter et les caractéristiques du poste. Pour approfondir cette thématique, le rapport s'intéresse aux caractéristiques détaillées du dernier poste non pourvu ainsi qu'aux conséquences qu'engendrent ces emplois vacants pour les entreprises et les salariés. Parallèlement, le rapport OPTL 2023 fait un état des lieux des initiatives prises dans la Branche pour améliorer l'organisation et les conditions de travail.

Au niveau de l'entreprise, l'amélioration de l'organisation et des conditions de travail constitue indéniablement un levier pour fidéliser et rendre attractif le secteur. Outil de diagnostic et de repérage des évolutions de la Branche des transports et de la logistique en termes de qualifications professionnelles, l'Observatoire apporte à travers le présent rapport des statistiques utiles aux travaux d'élaboration du CQP Opérateur agent Quai de Messagerie.

L'objectif est d'apporter un éclairage sur les besoins à ce poste en termes d'effectifs, de recrutement, de formation ou encore de rémunération. La richesse des indicateurs exposés dans l'édition 2023 du rapport OPTL traduit bien l'étendu des enjeux auxquels la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport s'efforce de répondre.

De nouveaux indicateurs ont été ajoutés cette année au chapitre formation et rémunération.

De plus des encadrés ont été insérés, portant sur le début des travaux concernant l'appréciation du savoir-être attendu par les entreprises, ainsi qu'une analyse générationnelle des attentes des salariés dans le transport et la logistique

## **PREMIÈRE PARTIE**

# **L'EMPLOI ET LA FORMATION DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE EN 2022**

## **L'EMPLOI**

### **L'emploi salarié dans la Branche progresse mais connaît un ralentissement en 2022**

- Plus de 800 000 salariés dans la branche au 31 décembre 2022.
- L'emploi salarié dans le transport routier et la logistique a progressé de 1,3 % en 2022, une légère augmentation après les 4,2 % d'augmentation de l'année précédente.
- Ce ralentissement est constaté dans le transport de marchandises (+0,1 %) qui représente plus de 50 % des effectifs de la Branche.
- En termes d'emploi salarié, le Grand-Est reste une région très dynamique (+4,2 % d'emploi salarié en 2022) contrairement à l'Île-de-France qui enregistre une augmentation d'emploi salarié de moins d'1 %.

### **Moins de salariés en direction, davantage en logistique, manutention et magasinage**

- On observe 6 000 salariés supplémentaires dans la famille professionnelle manutention/magasinage qui représente 14 % des salariés de la Branche.
- Les familles professionnelles direction et interprofessionnel enregistrent des baisses de 9 % et 28 % soit 4 000 salariés de moins
- La famille de la conduite, qui représente deux tiers des salariés de la Branche, voit son volume stagner (+0,2 %).

### **L'effet crise sanitaire se fait toujours ressentir dans les défaillances d'entreprises**

- En 2022, on dénombre plus de 42 000 défaillances d'entreprises dans la Branche.
- Ce phénomène est fortement lié au NAF 5320Z « Autres activités de postes et de courrier » qui comprend toutes les activités de transport et livraison de colis, une activité qui a explosé pendant la crise sanitaire.
- Ainsi, les petites entreprises qui commençaient à rencontrer des difficultés ont préféré se mettre en cessation d'activité pour éviter les procédures judiciaires.
- Par ailleurs, le nombre de créations d'établissements en 2022 baisse de 43 %, notamment pour ce NAF qui enregistre 42 000 créations d'établissements de moins que l'année précédente.

### **Les demandeurs d'emploi en situation de handicap attirés par les métiers de la logistique**

- En juin 2022, il y avait 57 800 demandeurs d'emploi avec obligation d'emploi (en situation de handicap) sur la filière Transport et Logistique soit une baisse de 2 % par rapport à 2021.
- Près de 60 % se positionnent au sein de la logistique.
- Le Transport et la Logistique concentre 12,7 % des demandeurs. Plus d'un demandeur sur deux à plus de 50 ans.
- Plus de 9 000 demandeurs d'emploi avec obligation d'emploi ont été embauchés de juin 2022 à mai 2023.

## LES RECRUTEMENTS ET AUTRES MOUVEMENTS DE MAIN D'OEUVRE

### Chute des créations d'emploi mais moins de départs en fin de carrière

- En 2022 dans la Branche, on enregistre 10 000 créations d'emploi soit 3 fois moins que l'année précédente.
- Cependant, les embauches sont plus durables ; 76 % des embauches sont des CDI (+6 points).
- 26 % des effectifs salariés ont plus de 55 ans (contre 14 % en 2012).
- L'âge moyen des salariés de la Branche s'établit à 44 ans.
- Environ 11 300 salariés sont partis en fin de carrière en 2021 (-12 %).

### Davantage de bénéficiaires au Congé de Fin d'Activité et baisse du taux de rotation

- Alors que 2 200 et 160 conducteurs ont fait valoir leur droit au Congé de Fin d'Activité (CFA) dans le TRM et le TRV (respectivement une hausse de 1 % et une baisse de 22 %), le nombre de bénéficiaires augmente (+11 % et pour les deux secteurs).
- La part des démissions diminue dans la Branche (35 % contre 37 % en 2021). Le taux de rotation de la main d'œuvre a lui diminué légèrement pour atteindre 22 %. Cependant, le secteur marchandises élargis est le seul à voir son taux reculer.

### L'intérim, variable d'ajustement de l'emploi, en baisse dans la Branche

- En 2021, le nombre d'intérimaires dans la Branche a baissé de 11 %, après avoir augmenté de 17 % en 2021.
- Cette baisse est notamment imputable au secteur des Prestataires Logistiques qui enregistre une baisse de près de 10 000 intérimaires.
- On observe également une baisse de la part des établissements déclarant avoir recours à l'intérim (25 % contre 29 % en 2021)

### Des tensions sur les recrutements à venir

- Hausse des offres d'emploi progressive dans tous les secteurs (+10 000 dans la Branche) notamment dans le secteur des transports routiers réguliers de voyageurs (+ 48 %).
- Pour les professions « cœur de métier », on observe plus d'1 million d'offres diffusées en 2022, soit une augmentation de 10 %. Les entreprises de la Branche sont responsables de 8 % de ces offres diffusées.
- Toujours pour ces professions, la part des offres en CDI a augmenté de 2 points (39 %), alors qu'elle a chuté de 8 points (51 %) sur le marché du travail français.
- La baisse du nombre de demandeurs d'emploi s'accroît (-5 % en 2022 après la baisse de 6 % en 2021), ce qui contraste avec la hausse continue des offres d'emploi et qui risque d'augmenter les tensions sur les recrutements.

### Nombre d'heures important pour les conducteurs grands routiers

- En moyenne, un salarié en équivalent temps plein de la Branche a perçu en 2021 une rémunération brute de près de 31 593 € par an, ce qui constitue une hausse de 3 %. En moyenne en rémunération nette, un salarié en équivalent temps plein a perçu 24 396 € par an (+2 %).
- Pour les métiers de la Conduite, les conducteurs routiers et grands routiers ont le salaire le plus élevé. Cependant, ils sont ceux ayant le nombre d'heures salariées moyen le plus élevés (1 381 heures par an). Les ouvriers non qualifiés ont les rémunérations horaires les plus faibles de la Branche : ils

gagnent en moyenne 10,20 € net par heure dans le transport sanitaire, 10,74 € dans le transport de marchandises et 11,45 € dans le transport de voyageurs.

## LA FORMATION

### Hausse des formations d'accès aux métiers de la conduite en 2022

- En 2022, plus de 41 100 nouveaux conducteurs (+ 20 %) ont été formés à la conduite de véhicules lourds de transport routier de marchandises par la FIMO, une formation « Passerelle », le BAC Pro. et CAP du domaine de la conduite ou le titre professionnel Conducteur du Transport Routier de Marchandises sur Porteur.
- 22 503 FIMO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrés en 2022 soit une progression de 13 % avec une progression FIMO des voyageurs plus importantes (+ 38 %).
- L'ensemble des titres professionnels en transport-logistique délivrés en 2022 ont progressé de 20% (plus de 45 900 titres délivrés).
- Parallèlement, le nombre de diplômés en transport-logistique serait (dans l'attente des chiffres officiels du ministère disponibles à partir d'avril 2024), de 5 %. Bien qu'en baisse, le taux de réussite pour les diplômés préparant au métiers de la « conduite » est le plus élevé 85 % des formations transport-logistique.
- 44 % des diplômés « cœur de métier » de la Branche ont été délivrés pour des certifications relatives aux métiers de la conduite.
- 15 % de Certificats de Qualifications Professionnelles (CQP) dans le domaine du transport de fonds et valeurs supplémentaires ont été délivrés en 2022.
- Enfin, le nombre de diplômés d'Etat d'Ambulancier délivrés est en baisse de 11 %.

### Formations aux autres métiers réglementés

- D'une manière générale, l'ensemble des attestations de capacité professionnelle délivrées sont en baisse en 2022.
- Le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport lourd » de marchandises baisse de 21 % en 2022 ainsi que le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport léger » de marchandises (- 28 %).
- En parallèle, le nombre d'attestations de capacité délivrées aux entreprises exploitant des véhicules de transport en commun excédant neuf places, a baissé de 37 % en 2022, ainsi que le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées pour du « transport léger » de personnes, - 3 % en 2022.

### Formations continues

- La mobilisation du plan de développement des compétences est en hausse dans les entreprises de la Branche. Il a en particulier été 2,7 fois plus sollicité qu'en 2021 pour financer des formations en maintenance.
- Plus de 12 000 formations ont été réalisées dans la Branche en 2022 grâce au dispositif FNE-Formation (dont 21 % au bénéfice de salariés d'entreprises du transport routier de voyageurs), dispositif dédié à la formation des salariés placés en activité partielle.
- L'utilisation du dispositif Pro-A, qui s'est substitué aux périodes de professionnalisation, a été mobilisé par 713 stagiaires en 2022 (pour rappel en 2021, ils étaient 71 stagiaires à l'avoir utilisé).

### Recrutements par la formation

- Plus de 12 500 apprentis suivaient une formation Transport - Logistique fin 2022 (28 % de plus par rapport à 2021) avec une forte progression des effectifs se positionnant sur une formation « Conduite » et « Exploitation-gestion » (l'effectif en première année d'apprentissage a été multiplié par 1,3 pour les formations « Conduite » et par 1,4 pour les formations « Exploitation-gestion »).
- Dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution », l'aide exceptionnelle mise en place en juillet 2020 est encore en vigueur fin 2022 pour soutenir les embauches en contrat de professionnalisation. Dans cette continuité, une nouvelle aide est en place pour les entreprises depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et ce jusqu'au 31 décembre 2023.
- Le nombre de contrats de professionnalisation dans les entreprises de la Branche a progressé de 5,4 % en 2022.
- Globalement, le nombre d'alternants (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) dans la Branche a progressé de 2 % en 2022.

## L'INSERTION PROFESSIONNELLE

### L'insertion professionnelle après une formation transport-logistique est en hausse

- En 2022, après une formation en transport-logistique, plus de deux-tiers des jeunes apprentis et lycéens sont en emploi (66 % en 2021, + 2 points).
- 72 % des anciens apprentis et 64 % des lycéens exercent leur activité dans une entreprise transport-logistique.
- Les apprentis sortant avec un diplôme de conduite routière intègrent plus rapidement le marché du travail que des lycéens avec le même diplôme.
- Quel que soit le domaine de formation, les apprentis sortants à 6 mois se positionnent plus aisément sur le marché du travail que les lycéens (ces derniers optent majoritairement pour une poursuite d'études à temps plein).
- 83 % des sortants de contrats de professionnalisation sont en emploi.
- 82 % des personnes ayant réalisé un titre professionnel Conducteur Transport Routier de marchandises sur Porteur et/ou tous Véhicules et 87 % de ceux ayant suivi un parcours Permis+ FIMO sont en emploi.
- Les adultes (salariés en reconversion, demandeurs d'emplois...) s'insèrent presque aussi bien que les apprentis sortant à la fin d'une formation professionnelle de la Conduite.

## Les focus de l'édition 2023

### ZOOM ORGANISATION ET CONDITIONS DE TRAVAIL

- Etabli en collaboration avec l'ANACT et porte sur les transformations en matière d'organisation du travail et les spécificités de leur mise en place en lien avec l'activité des entreprises en transport et logistique
- L'activité marchandises accorde le plus d'importance aux ventes et au chiffre d'affaires de l'entreprise (29%), les entreprises du transport routier de voyageurs sont en premier lieu

préoccupées par l'attractivité, le recrutement et la fidélisation du personnel (27%) et pour le transport sanitaire, la performance économique et la rentabilité de l'entreprise arrivent en tête des préoccupations (21 %).

- Plus d'un établissement sur deux a mis en place des actions amélioratives sur l'organisation du temps de travail (planning, horaires, etc.).
- Près de la moitié des établissements de la Branche ont perfectionné la communication au sein de l'entreprise (48%).
- Dans la Branche, les améliorations au niveau du temps de travail découlent principalement de l'anticipation sur les plannings
- Six établissements sur dix ménagent des temps d'échanges et de discussions avec les salariés sur les améliorations possibles concernant l'organisation et les conditions de travail.
- Les primes occupent une place importante dans les mécanismes de valorisation des salariés (citées par 69% des établissements), loin devant les promotions (22 % des établissements).

### ZOOM SUR LE CQP OPÉRATEUR QUAI DE MESSAGERIE

- Dans le cadre des travaux d'élaboration du CQP Opérateur quai de messagerie, une enquête dont l'objectif est d'apporter un éclairage sur l'activité des opérateurs quai de messagerie a été réalisée auprès des établissements du champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.
- En 2022, 6 % des établissements du transport routier et marchandises ou d'auxiliaires du transport déclarent avoir une activité de messagerie.  
Le nombre d'opérateur quai de messagerie en poste en 2022 est estimé à 13 600 salariés, majoritairement en CDI (97 %). Sur un an, ces effectifs d'opérateur quai de messagerie se sont accrus de 8,5 % du fait d'un accroissement de l'activité.
- La moyenne d'âge à ce poste est de 40 ans et 7 mois et l'ancienneté dans un même établissement est en moyenne de 7 ans et 2 mois. La rémunération annuelle brute moyenne des opérateurs quai de messagerie est d'environ 25 578 € et ils travaillent en moyenne 35,7 heures par semaine.
- Le supérieur hiérarchique direct de l'opérateur quai de messagerie, dans la plupart des cas, est un responsable/chef de quai ou chef d'équipe.
- Un opérateur agent de quai peut prétendre dans sa carrière à être promu principalement à un poste de responsable/chef de quai mais d'autres mobilités sont possibles comme un poste de manutentionnaire/cariste d'entrepôt, préparateur de commandes ou encore conducteur routier en cas de possession des permis adéquats.
- Le nombre d'accidents du travail des opérateurs quai de messagerie en 2022 est en moyenne de 1,9 par établissement.
- Les motifs de sorties, lors d'un départ d'un opérateur quai de messagerie, sont un licenciement (23 %), une fin de contrat CDD ou période d'essai (respectivement 22 % et 15 %) et une démission (21 %).

- Entre 2021 et 2022, près de deux établissements sur trois déclarent avoir créé de nouveaux postes d’opérateurs quai de messagerie en raison d’un accroissement d’activité et pour un établissement sur trois en raison d’une réorganisation, fusion...  
Cependant, sur 2023 et les prochaines années, 77 % des établissements estiment ne pas avoir besoin d’opérateurs quai de messagerie supplémentaires. Parmi eux, neuf établissements sur dix évoquent une stabilité ou amélioration des méthodes de travail.
- Parmi les établissements ayant une activité de messagerie, 14,5 % font appel à des intérimaires sur le poste d’opérateur quai de messagerie (en moyenne 3 équivalents temps plein).
- Les canaux de recrutement pour un poste d’opérateur quai de messagerie sont variés : Pôle Emploi (68 %), sites d’annonces spécialisés sur internet (59 %), agences d’intérim (58 %), réseau relationnel ainsi que le « bouche à oreille » (50 %), analyse de candidatures spontanées (37 %), réseaux sociaux et site internet de l’entreprise (25 %), job dating et salons et forums (11 %) ...
- Les compétences et qualités requises attendues par l’établissement pour le poste opérateur quai de messagerie sont la possession d’un CACES, la ponctualité et la motivation, une connaissance du métier, de la rigueur et du sérieux dans les tâches professionnelles. L’organisation, l’adaptation, la réactivité et le dynamisme viennent en plus s’ajouter.
- 54 % des établissements jugent difficile le recrutement d’un opérateur quai de messagerie.  
Il est évoqué en majorité une problématique de mobilité en raison de l’implantation des entrepôts dans des zones mal desservies par les transports en commun aux horaires de travail de ces opérateurs quai de messagerie. Viennent ensuite un poste peu attractif, les horaires décalés, le manque d’expérience et/ou de motivation.
- Plus d’un établissement sur deux a mis en place un parcours dédié d’intégration pour les nouveaux opérateurs quai de messagerie qui prend généralement la forme d’un accueil sécurité, d’une formation métier, d’une formation à la conduite d’engin de type gerbeur ou encore d’un accompagnement avec un tuteur.  
En 2022, les établissements déclarent avoir dispensées aux opérateurs quai de messagerie des formations sur les gestes et postures, la lutte contre l’incendie ou encore les bonnes pratiques d’hygiène.
- Enfin, une initiation aux outils digitaux semble être une formation nécessaire estimés par les établissements pour le poste d’opérateur quai de messagerie.
- Pour près de 4 établissements sur cinq répondants, la profession pourrait connaître des évolutions dans le domaine des techniques d’aide à la préhension.

### **ZOOM SUR LES POSTES NON POURVUS**

- 370 000 postes non pourvus dans l’économie française au 2<sup>ème</sup> trimestre 2023 contre moins de 200 000 cinq ans auparavant.
- 15 % des entreprises interrogées déclarent qu’au moins un de leurs recrutements n’a pas abouti en 2022. Elles n’ont, en moyenne, pas réussi à pourvoir 3 postes. Au total dans la Branche, on recense 9 300 postes non pourvus.
- 22 % des entreprises de transport sanitaire sont concernées par ce phénomène et 21 % pour les entreprises de transport de voyageurs.

- Ces postes non pourvus ont un impact direct sur les salariés : 65 % des entreprises concernées ont dû faire travailler davantage les salariés en poste et 17 % ont dû mettre à contribution les salariés sédentaires.
- Pour le dernier poste non pourvu, le recrutement a été entrepris pour remplacer un salarié dans 89 % des cas. L'augmentation de la demande en est la seconde cause (68 % des cas). Dans 95 % des cas, ce poste était proposé en CDI.
- Seulement 6 % des postes non pourvus étaient proposés à temps partiel. 75 % de ceux-ci étaient proposés entre 50 et 60 % d'un temps complet.
- Dans 52 % des recrutements non aboutis, aucun candidat n'avait le profil recherché, pour 34 % le candidat pressenti s'est désisté et aucun candidat n'a été trouvé dans 22 % des cas.
- Enfin, 77 % des entreprises auraient eu besoin d'aide pour trouver des candidats.

## **SECONDE PARTIE**

# **DYNAMIQUE DE L'EMPLOI ET LA FORMATION DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE**

## **En 2022 le rebond entamé se poursuit en France**

En 2022, l'économie française poursuit son rebond entamé en 2021. Le produit intérieur brut (PIB) en euros constants enregistre une croissance de 2,5 % (après +6,4% en 2021, et -7,5% en 2020). La croissance en 2022 est principalement portée par la demande intérieure : la consommation et l'investissement progressent fortement (ils contribuent pour 2,3 points à l'augmentation du PIB). La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française continue d'augmenter en 2022 (+3,6 % en volume).

Les branches utilisatrices de transport (principalement construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce) connaissent un net ralentissement de la production (+0,9 % en volume après +7,4% en 2021 et -8,6% en 2020), restant légèrement en dessous de leur niveau pré-crise sanitaire (-0,9 % par rapport à 2019). La production industrielle ralentit fortement, principalement en raison de la diminution de la production des industries extractives (-7% en 2022), notamment dans la branche gaz-électricité affectée par les arrêts de centrales nucléaires, et par le ralentissement des branches manufacturières (+1,6 % après +7,4 % en 2021). Par ailleurs, la production dans le secteur de la construction connaît une légère baisse après son important rebond en 2021 (-0,8% après +10,6% en 2021). Dans la branche du commerce et de la réparation d'automobiles et de motocycles, la production connaît également un ralentissement en 2022 (1,1% après un rebond de 6,8% en 2021).

Dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM), la reprise de l'activité amorcée en 2021 se poursuit en 2022 avec un chiffre d'affaires (selon les 1ères estimations) de 63,2 milliards d'euros (+11,2 % par rapport à 2021). La hausse des prix du transport routier de fret connaît une accélération suite à la flambée des prix des carburants, atteignant des niveaux inégalés depuis plus de 15 ans.

Dans le secteur du transport routier de personnes la reprise de l'activité se poursuit. Ainsi, l'activité dans le transport sanitaire continue de croître en 2022. Le chiffre d'affaires des entreprises du transport sanitaire affiche une augmentation de 7,6 % entre 2021 et 2022. Parallèlement, dans le transport routier de voyageurs,



l'activité des services librement organisés de transport interurbain par autocar (SLO), s'intensifie en 2022 après deux ans marqués par la crise sanitaire et un début de reprise en 2021.

**A noter que, l'Observatoire estime que le nombre de salariés dans la Branche aurait augmenté de 3 740 salariés au cours de l'année 2023**, ce qui porterait à 805 030 le nombre de salariés à fin 2023 dans les établissements des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

L'emploi aurait pu croître plus rapidement s'il n'y avait pas eu autant de difficultés de recrutement. De plus, compte tenu de la pyramide des âges de la Branche les recrutements devront se poursuivre pour remplacer les départs en retraite.

Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres 2023, et sur les travaux d'analyses et prévisions réalisés en novembre 2023 par les OPTL régionaux.

## 2023 : une croissance de l'emploi freiné par les difficultés de recrutement

### Transport routier de marchandises et logistique

Les entreprises du transport de marchandises et de la logistique font face à des difficultés de recrutement exacerbées par un contexte économique inflationniste. En effet, pour atténuer les effets de l'inflation sur leur pouvoir d'achat, les candidats expérimentés ont des prétentions salariales en inadéquation avec la rémunération proposée, ce qui participe aux difficultés de recrutement. De plus, l'inflation a entraîné une diminution de la consommation, ce qui impacte les entrepôts, où les stocks sont en augmentation. Dans certaines régions (telles qu'en Occitanie) l'activité de la distribution frigorifique de palettes, du BTP, ou encore de l'agroalimentaire est en baisse.

Les secteurs de la messagerie et du e-commerce connaissent également une diminution d'activité.

De plus, avec la baisse de la circulation des liquidités et les paiements en ligne le transport de fonds fait également face à une baisse d'activité. Néanmoins, avec la hausse d'activité générée par les jeux olympiques et paralympiques 2024, ce secteur anticipe des difficultés de recrutement. Pour rappel, 46 % des effectifs salariés de ce secteur se situent en Île-de-France.

### Transport routier de voyageurs

Après avoir été fortement impactées par les restrictions liées à la Covid-19 en 2020 et 2021, puis par une reprise d'activité sans atteindre en 2022 le niveau d'avant la crise sanitaire, les entreprises du transport routier de voyageurs anticipent une poursuite de la croissance de leur activité en 2023. Les différents plans de communication et d'actions (nationaux, régionaux...), les démarches de « marque employeur », ainsi que des politiques de ressources humaines plus affirmées, ont permis au secteur d'atténuer les difficultés de recrutement, notamment au niveau du sourcing des candidats. Avec ces mesures, le transport routier de voyageurs a su reconstituer une partie de ses équipes. De plus, certaines régions semblent bénéficier de particularités territoriales favorables au recrutement, par exemple dans le Limousin (en Nouvelle-Aquitaine) et l'Indre (en Centre-Val de Loire), où le prix de l'immobilier, davantage accessible que dans d'autres territoires, attire de nouveaux profils de candidats qui privilégient des contrats à des temps partiels en complément d'autres activités. Néanmoins, le transport routier de voyageurs connaît toujours des difficultés de recrutement ce qui engendre des perturbations pour l'exécution des services (tels que les services scolaires).

### Transport sanitaire

Le secteur du transport sanitaire est confronté à une problématique de vieillissement du parc de véhicules, et devra faire face aux contraintes liées au renouvellement de ce parc (telles que les prix des véhicules et les coûts de leur financement). Mais l'activité devrait continuer sur sa lancée, car il est attendu un effet positif de la mise en place sur une année pleine de la réforme de l'Urgence Pré-Hospitalière. En Occitanie par exemple, la mise en place de gardes préfectorales laisse penser que les besoins vont encore progresser. Parallèlement, les formations en transport sanitaire au sein des organismes de branche ne désemplissent pas, au point que certains territoires sont confrontés à des difficultés d'accès à ces formations (par exemple sur le territoire auvergnat).

Fin 2023, des discussions sont déjà bien avancées entre la profession et les ministères afin d'envisager la suppression de l'obligation d'avoir terminé la période probatoire du permis avant l'inscription au DEA, ce qui permettrait une entrée plus précoce dans le métier et ainsi concourir à atténuer les difficultés de recrutement. Ces discussions devraient aboutir en 2024, car le gouvernement a annoncé que le permis B pourra être passé et obtenu dès l'âge de 17 ans à partir de janvier 2024. Ce nouvel élément sera à prendre en compte lors des prises de décisions entre la profession et les ministères.

#### **À propos de l'OPTL :**

Chaque année, le rapport de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) fait le point sur les perspectives d'emploi et la formation dans le secteur. Recrutements, évolution et répartition des effectifs, attractivité des métiers ou encore nombre de diplômes délivrés... les indicateurs utilisés interrogent le dynamisme d'une branche professionnelle au cœur des interactions économiques de la société.

L'OPTL est une émanation de la Commission Paritaire Nationale professionnelle pour l'Emploi et la formation dans les métiers du Transport et de la Logistique (CPNEFP).